

PRUEBA TOLEDO



DIESEL Y TURBODIESEL

# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

11 de febrero de 1992

Núm. 434 • 325 ptas.

## FORD VUELVE A LA FORMULA XR3

Grandes cambios en los Escort

**Suspensiones  
más eficaces**



**Nuevos  
motores de  
16 válvulas**

**Mejoras de  
equipamiento**





## ¿RECOMENDARIA USTED SU AUTOMOVIL A UN AMIGO?

Es difícil avanzar sin conocer el grado de satisfacción de quienes confían en nuestra marca. Para ello, de todas las encuestas a nuestros clientes, ninguna ofrece mejor información que las respuestas a esta pregunta.

Una vez que nuestros clientes estrenan su BMW, nuestro objetivo es que lo disfruten sin pausa.

Desde el primer momento, tal compromiso se hace patente en nuestra **Guía de Servicio**. En ella encuentran desde la ubicación de los **Concesionarios Oficiales** de nuestra Red, con las personas a contactar en cada uno, hasta las ventajas de nuestro **Servicio Móvil**

**de Asistencia**, con una flota de 20 vehículos-taller, listos para acudir en un plazo mínimo donde sean requeridos. Si, ocasionalmente, su automóvil quedase inmovilizado, se ponen en marcha las prestaciones de nuestra **Servicio Card**, que incluyen desde remolque hasta la Concesión Oficial más cercana, facilitando a nuestros clientes el transporte alternativo a su punto de destino, hasta, llegado el caso,

los gastos de alojamiento, así como la custodia de su automóvil, allá donde se encuentre.

Con la misma confianza con la que nuestros clientes emprenden viaje, acuden a nuestros Concesionarios. Allí encuentran una recomendación precisa, una solución eficaz y un costo razonable, **garantizando, naturalmente, cualquier recambio o accesorio** instalados en su BMW.

Nuestra **Guía BMW de Gastronomía y Turismo en España** es un buen ejemplo de cómo este esfuerzo continúa, incluso, cuando nuestros clientes están fuera de su automóvil.

Sin embargo, ¿y si, a pesar de todos los mecanismos que nuestro Servicio incluye, algún cliente no encuentra resuelto su problema concreto? Entonces, una llamada suya pone automáticamente en funcionamiento

nuestro **Servicio de Relaciones con Clientes**, formado por un equipo dedicado exclusivamente a estudiar personalmente las causas que originaron el problema hasta llegar a su solución definitiva. Hasta lo imprevisto tiene una respuesta en el Servicio BMW. Algo que, según nuestras encuestas, nos hace altamente recomendables.



# LA BARRERA DE TOKIO

## ¿COMPRAR JAPONES?

A polémica Japón-resto del mundo automovilístico, se acrecienta. Los fabricantes occidentales

están seriamente preocupados. Alguna multinacional ha llegado a presentar a su gente imágenes de una ciudad de **Detroit** deprimida, hasta el punto de que la **indigencia** de muchos transmitía una sensación de ejército derrotado. La realidad no es muy otra. Numerosas personas que trabajan en Detroit, viven, sin embargo, en Canadá. La capital automovilística es una ciudad peligrosa e inhóspita, que refleja la **derrota comercial**, por mucho que la reacción de los tres grandes hace prever un futuro muy distinto.

En Europa, **comprar japonés** es el eterno dilema para aquellos usuarios que dudan respecto al **servicio posventa** o simplemente porque hay otros modelos de origen europeo que les seducen igualmente.

Hay, también, otro tipo de usuario que no llega a plantearse tal duda y que, por principio, descarta al coche japonés como **alternativa de compra**. Las suyas son **razones políticas**, que van más allá de los planteamientos del simple consumidor. Piensa que, igual que ocurrió con la industria de las cámaras fotográficas (*dumping* primero, monopolio del mercado después) la **industria «tradicional»** del automóvil podría desaparecer. La implantación de las marcas niponas y, por consiguiente, de sus **métodos de trabajo**, le preocupa.

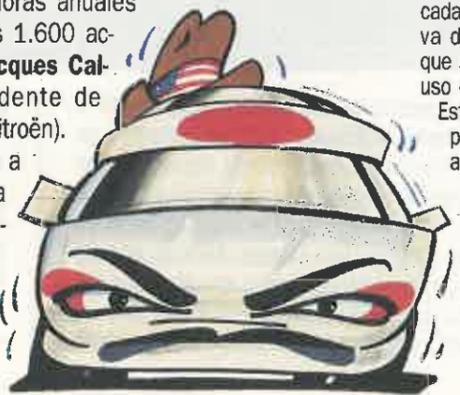
Entretanto, los responsables de las grandes marcas occidentales recuerdan las condiciones sociales en que se desenvuelven los operarios japoneses.

«En un año los japoneses trabajan tres meses más que los europeos» (**Werner Niefer**, presidente de Mercedes Benz).

«Pretenden para los europeos un horario laboral de 2.300 horas anuales frente a las 1.600 actuales» (**Jacques Calvet**, presidente de Peugeot y Citroën).

¿Llegarán a tocar así la fibra sensible de los apolíticos?

Alberto Mallo.



## Fumando espero

EN el proyecto de Ley para la regulación de las televisiones privadas, que prepara el Gobierno para su próximo debate, se contempla la prohibición de la publicidad directa e **indirecta** del tabaco. Esto quiere decir, si no se modifica la redacción actual, que el patrocinio de empresas tabaqueras va a quedar muy reducido ya que no podrá aparecer en TV ninguna pancarta ni mención alguna sobre el tabaco. El perjuicio que esta medida causa a los deportes de motor es inmensurable. Imágenes de Carlos Sainz conduciendo su Toyoya (patrocinado por Marlboro) o de Juan Garriga sobre su Yamaha (con los colores de Ducados), son sólo algunos ejemplos de lo que dejará de aparecer en televisión.

## N-VI con más carriles

YA han comenzado las obras de ampliación de la N-VI desde Madrid hasta Villalba, trabajos que consisten en la incorporación de un carril más a los tres ya existentes en cada sentido, con la reserva de los dos centrales, que serán reversibles, para uso del transporte público. Estos carriles también se podrían reservar, de aprobarse, para la circulación de turismos con alta ocupación (tres o más personas).

Por otra parte, Aucalsa, sociedad que forma parte del grupo público Empresa Nacional de Auto-

pistas (ENA), será la encargada de realizar la autopista de conexión de Asturias con la Meseta. Aucalsa realizará el tramo que une Benavente con León, además de un ramal de enlace con Astorga. La inversión prevista es de 30.000 millones de pesetas.



## Buenas noticias en enero

LOS datos primeros del mes de enero de este año 92 son, cuanto menos, optimistas. Según una primera aproximación de Anfac, las ventas han alcanzado la cifra de 86.177 unidades, lo que representa un incremento del 31,5 por cien respecto al mismo mes del año anterior.

Destaca la cifra de ventas de Citroën, que con 9.085 unidades, prácticamente ha doblado las ventas del año anterior. Otras marcas como Seat, tienen crecimientos del orden del 50 por ciento y sólo Renault, entre las implantadas en España, no ha crecido más que el 5 por ciento.

El Renault Clio (6.458 unidades vendidas) sigue siendo el líder, por delante del R-19 (5.297), Citroën ZX (4.333) y el VW Golf (4.316).

## SEMAFOROS

### CITROËN EXPO

No podía faltar Citroën en la Expo sevillana. Ya estuvo en la Exposición Universal hispalense, de la que queda un entrañable recuerdo. Para la muestra del 92, Citroën patrocinará el pabellón de la Energía, como portaestandarte de los esfuerzos que todas las empresas de automoción realizan en el campo energético. ¡Olé!

### A MEDIAS

Durante los últimos días se ha procedido a limpiar los arcones y medianas de las carreteras de acceso a Madrid. Lo malo es que las bolsas con la basura, han estado durante tres semanas sin ser recogidas, rompiéndose muchas de ellas e incluso invadiendo la calzada, llevadas por el viento. ¡Lo que nos gusta hacer las cosas a medias!

### MERCEDES, ARTE

Hasta el 29 de febrero, en el Centro de Arte de Comercial Mercedes Benz va a exponer Santiago de Santiago una muestra de sus esculturas más representativas, como un ejemplo más del interés de la marca de automóviles por el hecho cultural.

### MADRID NOS MATA

Sevilla y Madrid han sido bloqueadas por protestas. En la capital, los conductores de ambulancias y en Sevilla, los taxistas. Lo que no se puede consentir es esta fórmula de protesta. Es tan vandálica como cortar el suministro de agua o derribar los postes de la luz, pero nadie parece enterarse



## Lancia Delta pentacampeón

PARA paladear el quinto título consecutivo en el Campeonato del Mundo de Rallyes, Lancia realizará una versión limitada de 400 unidades del Delta HF Integrale 16 válvulas, con el nombre de «5». Lo más destacable de esta versión es que estará pintada con los colores oficiales de la escudería Martini y los apéndices aerodinámicos, en el frontal y en el techo, van pintados de color negro mate. En el interior, incorpora unos asien-

tos Recaro y tapicería del tejido Alcantara. Una radio Clarion completa el atractivo y superdeportivo modelo, que se venderá a un precio en Italia de 57 millones de liras (aproximadamente 5 millones de pesetas). De momento se desconocen los planes de Lancia para la comercialización en España de esta versión limitada, pero no es descabellado pensar que algunas unidades podrían venir a nuestro país.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

**LA POLICÍA de Nagoya no sabe cómo hacer frente al grave problema que representa el aumento constante en el número de coches aparcados ilegalmente. A un ritmo entre 40 y 120 vehículos retirados por día, la grúa de Nagoya es la número uno de Japón desde 1984. El problema se agrava porque**

**muy pocos dueños de vehículos viejos se presentan a retirarlos, con lo que se ahorran no sólo pagar la multa, sino también la tarifa del desguace.**

**LAS PREVISIONES de ventas en Japón de las distintas marcas apuntan a un ligero incremento para 1992. Mitsubishi, Nissan y Toyota esperan un crecimiento entre el 3 y el 6 por ciento, Mazda de más del diez por ciento y Honda, la más pesimista, predice crecimiento cero. La**

**reducción al 4,5 por ciento, a partir de abril próximo, del impuesto sobre la venta de coches en Japón y la presentación de nuevos modelos son algunos de los factores que justifican este optimismo.**

**HONDA ha presentado dos nuevas versiones de sus modelos Accord, el Inspire y el Vigor. Ambos modelos de cuatro puertas incorporan un nuevo motor de 2.500 centímetros cúbicos y son más anchos que los actuales.**

# Motor 16 LA MAS LEIDA

La tercera «oleada» del estudio general de Medios, el encargado de medir la audiencia de los distintos medios de comunicación, acaba de hacer público su veredicto y según el mismo MOTOR 16 recupera el liderazgo en el terreno de la información del motor. Los datos, por poner tan sólo algunos ejemplos, son los siguientes:

Motor 16	474.000
Motociclismo	398.000
Autopista	395.000
Coche Actual	266.000
Automóvil	194.000

Todas estas cifras corresponden a los lectores por número. Luego, para que sirvan como puntos de referencia de las revistas semanales, nos encontramos con «Tiempo» (575.000 lectores), «Cambio 16» (514.000 lectores), «Epoca» (304.000) y «Tribuna» (300.000). Para que algún insensato diga después que la prensa del motor le interesa sólo a unos pocos...



## No hay quien pare a la gasolina

DESDE que comenzó el año, el precio de los carburantes ha seguido una marcha imparable al alza y no tiene visos de frenarse. Ahora se encuentra en 94 pesetas el litro de súper y desde que se liberalizaron los precios de los productos petrolíferos, el 10 de julio de 1990, la gasolina ha aumentado 14 pesetas. Este incremento de los precios se debe, fundamentalmente, a la subida de los impuestos que gravan los carburantes, que han aumentado cinco pesetas al comienzo de

1991 y 1992, además de la subida del IVA. No obstante, aún queda un importante margen que engrosará los beneficios de Campsa, ya que el principal coste de producción, el petróleo, no ha variado en este período. De momento, las previsiones para el próximo día 18 de febrero es que el litro de gasolina puede subir una peseta más.

## USA: ¿Se recupera el mercado?

LAS ventas de las tres grandes marcas norteamericanas, han aumentado casi un 17 por ciento en los diez últimos

días de enero pasado, alcanzado las 264.195 unidades. Este hecho ha sido rápidamente interpretado por los analistas, en el sentido de que se puede estar asistiendo a un inicio de la recuperación del mercado norteamericano. Al mismo tiempo, las filiales de los siete grupos japoneses instalados en el país registraron un alza en sus ventas del 20,5 por ciento.

## Izquierda divina

MIEMBROS de Izquierda Unida, en el Ayuntamiento de Madrid, han presentado algunas propuestas para mejorar el tráfico en la capital de nuestro país.

Entre otras, que, en algunas calles, en el carril reservado a los autobuses,

se circule por la izquierda. Con ello, dicen en I.U., se impide que por estos carriles circulen vehículos particulares. La resurrección de bordillos de separación para estos carriles y la creación de zonas peatonales son otras de las propuestas presentadas.

## Anfac anticipa el 7 por ciento en el 92

LAS ventas de automóviles de turismo, en el mercado español, podrían crecer un 7 por ciento durante 1992, según las primeras estimaciones realizadas por Anfac. Esta reactivación del mercado estaría motivada por la rebaja del IVA, que generará un aumento de la demanda en torno al 4 por ciento, al que hay que añadir un incremento neto del mercado en torno al 3 por ciento.



DESDE TURIN  
GIANCARLO PERINI

FIAT presentará en el Salón de Turín su «Coche Urbano del Futuro». Aunque el Cinquecento ha sido aclamado por la prensa internacional, parece que Fiat pretende acaparar el mercado de los modelos urbanos. Según fuentes bien informadas, este prototipo de vehículo urbano no tendrá ninguna relación con el Cinquecento y será un monovolumen.

EL NUEVO LANCIA DELTA se presentará en primavera de 1993, con ocasión del Salón de Ginebra. Planificado ya en el proyecto Tipo y diseñado por I.de.A. Institute, contará con la posibilidad de montar un motor modular de cinco cilindros y veinte válvulas, que alcanzará 200 caballos de potencia en su versión de 2,5 litros de cilindrada. La transmisión contará con las opciones manual y automática y con tracción a dos o cuatro ruedas. La producción se llevará a cabo en la misma factoría donde se fabrica el Alfa 155.

LOS PLANES DE FIAT, con respecto a la sustitución del Fiat Uno, podrían adelantarse a septiembre de 1993. La producción de este modelo podrá realizarse en la planta de Rivalta, cerca de Turín, y respaldaría la actual tendencia de Fiat en favor de una elevada flexibilidad de producción.

EL CITROËN ZX ha obtenido el galardón «Auto Europe 92» concedido por la Asociación Italiana de la Prensa del Motor. Ha sido elegido entre los coches que fueron lanzados durante 1991 en Europa.

## EN VOZ BAJA

EL MOTOR ALFA ROMEO de seis cilindros, 3 litros y 179 caballos de potencia será empleado finalmente este año en el Lancia Thema, en sustitución del V6 Peugeot - Renault - Volvo de 2,8 litros. También utilizará un sistema electrónico de control de tracción.

UN NUEVO BMW M5 acaba de ser presentado en Alemania. Se distingue por su motor de 3,8 litros y 340 caballos de potencia, que sustituye al de 3,5 litros y 315 caballos. Exteriormente se diferencia por unas nuevas llantas. El precio en Alemania es de 7 millones de pesetas.

LAS REBAJAS baten récords en Iglatera. Después de que los concesionarios de Ford hicieran interesantes ofertas en el Sierra Cosworth, la marca ha rebajado el precio de tarifa de este coche en 1.125.000 pesetas; ahora cuesta 3.850.000 pesetas. Es una operación previa al lanzamiento del Escott Cosworth.

EL DODGE VIPER llegará a Europa definitivamente en 1993. Para estar conforme con las normas de homologación vigentes, los escapes laterales, que tienen sus salidas bajo las puertas, pasarán a la parte trasera.

LOS FABRICANTES norteamericanos más importantes, Chrysler, Ford y General Motors, podrían vender este año alrededor de 8.500 coches, que en vez de gasolina pueden utilizar como combustible el metanol procedente de gas natural.



PRECIOS	
VW.GOLF CL 1.4	1.496.000 PTAS
VW.GOLF 90 CV	1.750.000 PTAS
VW.GOLF 90 CV CAT.	2.025.000 PTAS
VW.GOLF GTI.	2.160.000 PTAS
VW.GOLF 1.9 D	1.840.000 PTAS

## Los nuevos VW Golf ya tienen precios ¡y qué precios!

Las expectativas lanzadas en torno a los interesantes precios de los nuevos VW Golf, se han confirmado. La Golfmanía vuelve porque el producto es atractivo y los precios todavía más.

Para empezar la marca ha dividido en tres bloques la gama. En el primero ha incluido los modelos de 60, 75, 90 caballos de gasolina y 64 y 90 caballos en diésel, en acabados CL, GL y GTD. El segundo bloque lo reserva para los tres modelos GTI, los modelos estrella de la gama, dos con 115 caballos y motor de dos litros, con y sin catalizador, y otro más con 143 caballos de potencia. En el último bloque, en solitario y en lo más alto de la gama se sitúa el Golf VR6 con 174 caballos.

Volkswagen está dispuesta a que el éxito del nuevo modelo sea total y por los precios que hasta ahora conocemos, no le va a ser difícil. Como botón de muestra, la versión GTI de ocho válvulas y 115 caballos tiene un precio de 2.160.000 pesetas sin catalizar, y con un equipamiento que incluye entre otros elementos, cierre centralizado, dirección asistida,

computadora de abordo, elevavolantes eléctricos, sistema antibloqueo ABS, sistema antideslizante EDS y llantas de aleación. Con el mismo equipamiento y tres caballos menos, el antiguo GTI alcanzaba 2,4 millones de pesetas, lo que da una ligera idea del esfuerzo de la marca alemana por acercar sus codiciados productos a un número mayor de personas.

La versión 16 válvulas, además, contará de serie con asientos Recaro y una mayor medida de neumáticos. En todos los acabados se incluye el asiento trasero abatible por partes, los faros halógenos o la preinstalación de radio con 4 altavoces.

La versión 1.4 con 60 caballos se ofrece con o sin catalizador y sólo en acabado CL, mientras que el resto de las motorizaciones pueden adquirirse en terminaciones GL y, en el caso del turbodiésel, también en GT.

En cualquiera de los casos el precio con el que salen al mercado es inferior respecto a los modelos antiguos.

AGRESIVIDAD COMERCIAL Los Golf llegan pisando fortísimo en lo que a precios se refiere. Todas las versiones son más baratas que las anteriores equivalentes.



## Almusafes, primera planta de Ford en España

FOR vez primera en su historia, la planta de Almusafes de Ford, en Valencia, ha logrado convertirse en la primera fábrica de la marca en Europa. Con una producción total de 341.302 coches fabricados, se ha situado por delante de la de Genk, en Bélgica (338.539 unidades), Saarlouis, en Alemania (317.553 unidades), Dagenham, en Gran Bretaña (238.392 unidades) y otras instalaciones en Alemania, Gran Bretaña y Portugal.

En el balance del año 91 de Ford Europa destacan algunos aspectos, como el de ser la primera marca individual más vendida del continente o el importantísimo crecimiento de Ford en Italia, con más del 43 por ciento respecto al año anterior y el modelo Fiesta como segundo coche más vendido.

LA EMPRESA Nacional de Autopistas redujo sus pérdidas un 47 por ciento en el pasado ejercicio, al obtener unos números rojos de 3.443 millones de pesetas.

NISSAN MOTOR Ibérica invertirá 500 millones de pesetas en la factoría de Noain (Pamplona), dedicada a la fabricación de carretillas elevadoras.

FUERZAS ELECTRICAS de Cataluña (FECSA) ha decidido entrar en el negocio de las gasolineras y prevé instalar seis estaciones en Cataluña.

MERCEDES BENZ está estudiando adquirir el 20 por ciento de las acciones de la húngara Ikarus, la mayor fábrica de autobuses de Europa Central.

BMW ESTA BUSCANDO posibles localizaciones en Estados Unidos para instalar una planta de producción de coches.

MITSUBISHI ha anunciado que sus ventas de coches pueden aumentar tan sólo un 3 por ciento en el ejercicio actual.

LOS BENEFICIOS DE la marca japonesa Nissan podrían reducirse en un 57 por ciento en el ejercicio fiscal que cerrará en marzo.

GENERAL MOTORS va a poner a la venta su filial Allison Transmission Division, dedicada a la producción de toda clase de equipos de transmisión.



## Fiat quiere reducir empleo

EL grupo Fiat ha anunciado que prevé reducir su plantilla en 10.300 empleos durante este año. Para ello, ha solicitado autorización al Gobierno italiano para recortar casi la mitad de esos puestos con el programa gubernamental de jubilaciones anticipadas. Esta medida supondría un desembolso de 25.000 millones de pesetas. Fiat ya solicitó en 1991 ayuda al Estado para reducir 3.700 empleos, pero sólo recibió fondos para setecientos.

# Nosotros competimos, tú ganas.



*Los grandes campeones cuando compiten siempre buscan la victoria. Como Ford y todos sus equipos oficiales de competición. Sus éxitos deportivos demuestran que son unos auténticos campeones.*

*Pero, Ford busca, al competir, algo más que la victoria. Queremos probar la resistencia, potencia y fiabilidad de nuestros coches de competición.*

*Después, toda la experiencia y el conocimiento que hemos conseguido compitiendo lo aplicamos a nuestros turismos de serie. Para que tú también ganes.*



**Todo lo que hacemos nos conduce a ti.**

**FORD. COCHE OFICIAL EXP'92**

DELICIOUS  
Basset, Ogilvy & Mather

**CORRESPONSAL  
DE LOS  
LECTORES**



Xavier O'Callaghan

Se han recibido unas cuantas cartas dirigidas a este *Corresponsal* lo que me satisface y me honra. Como todas las anteriores, son de un notable espíritu juvenil: tendré que proponer a la dirección de la revista que regale posters de Kim Basinger (los que me escriben son, prácticamente todos chicos; si me escriben chicas, propondré que regalen posters de Tom Cruise); uno se olvida de firmar, otro de dar su dirección, otro me cuenta que hace COU.

Como en mi artículo anterior, las cartas que se han recibido tienen un contenido que se puede clasificar en felicitaciones, sugerencias y preguntas.

Las felicitaciones son tan entusiastas que al final nos lo vamos a creer. No pueden pensar que uno que escribe al **corresponsal de los lectores**, de en-

dad-precio. Desde Barcelona (**Antonio Arrabal**) hace una serie de preguntas: 1º ¿Se puede mezclar la gasolina con y sin plomo? 2º Si esto es posible, ¿Con qué frecuencia tendríamos que mezclarlas? 3º ¿Qué régimen de vueltas creen ustedes que es el adecuado para llevar este motor lo suficientemente alegre sin perjudicarlo? y 4º ¿Qué opinan ustedes del motor ENERGY de 80 caballos de RENAULT? Desde Leganés un coleccionista de automóviles a escala 1,24 (**José Luis Búrdalo**) quiere información sobre dos modelos, Ferrari 250 GTO y De La Chapelle Type 55, sobre todo, el año de fabricación y si este último es de origen Bugatti; también pregunta sobre el título de un buen libro sobre automóviles clásicos, que sea bueno, bonito y barato; por último, un jo-



ven de  
Granada

trada le hace la pelota; recibo muchas cartas en Diario 16 y Cambio 16 y a veces, muchas veces, de entrada ponen verde al periódico o revista.

Decía que las felicitaciones son entusiastas: «... felicitarnos por el cambio de formato de la revista, lo encuentro mucho más positivo e informativo» (**Antonio Arrabal**), «felicitarnos por una gran revista» (**Miguel Coello**), «la mejor revista del motor» (**Raul Héctor Cárdenas**), «una vez más, felicitarnos por su revista» (**José Luis Búrdalo**).

En cuanto a las preguntas, que serán contestadas particularmente o en las páginas de esta revista, una primera carta desde Oviedo (**Gustavo Alonso González**) quiere personalizar con unas llantas de aleación, su coche, que es un Peugeot 309 GLD y así mismo pregunta por un par de marcas que tengan la medida y una buena relación cali-



**TODAS LAS RESPUESTAS**

Los neumáticos que mejor se adaptan al 309 GLD, o por lo menos los que ofrecen el mayor equilibrio que usted quiere, son los que trae el coche de fábrica, no se meta en líos. Para las llantas, le aconsejamos que monte las que ofrece la marca en opción.

Las gasolinas con y sin plomo se pueden mezclar perfectamente con la condición indispensable de que el vehículo no posea catalizador. Si habitualmente se utiliza la gasolina verde, conviene, cada cuatro o cinco depósitos, gastar uno de gasolina habitual con plomo.

El motor Energy destaca por su facilidad para subir de vueltas y su bajo consumo siempre que no se abuse de él. Siempre que no se supere la zona roja del cuentavueltas no hay peligro de que el motor sufra. A veces no compensa por consumo.

El Ferrari 250 GTO estuvo en producción durante los años 62,63 y 64 y el modelo De La Chapelle type 55 efectivamente estaba inspirado en el Bugatti 55. Nos enorgullece que jóvenes como tú valoren nuestro trabajo y no deje de leer un número ya sea por tierra, mar, aire... o teletexto.

Para ser probador no hay que estudiar algo concreto, basta con conducir bien y tener un sexto sentido para apreciar las diferencias entre modelos, también conviene estar respaldado por nociones técnicas. ○

**Motor 16**



**CAMBIO RUSCONI, S.A.**  
Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: Alberto Rusconi.  
Consejeros: Reinaldo Cereza, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.  
Secretario: Evelio Verdura.  
Director General:  
Javier Pascual del Olmo

Editor ejecutivo:  
Félix Lázaro.  
Director:  
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pizcano (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Asco (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Gariz, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Angel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Maillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onda (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José Mº Gómez-Morán, Yolanda Corrochano y José Mº Ormazábal.

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Autómecado: Mº Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Ros. Autómecado: Llois Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Madina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.  
Directora de Marketing: María Lizárraga.  
Directora de Nuevos Proyectos:  
Charo Oñate.  
Director de Planificación: Simón Molero.  
Director Administrativo-Financiero:  
Eduardo de Toledo.  
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.  
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
Impresor: INTERPRINT, Chorrito 8. Alcalá de Henares, Madrid.  
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.



1989. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eureka, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

**Glasurit S.A.**  
**pinta su nuevo nombre**



**BASF Pinturas y Tintas S.A.**

**Un nuevo nombre para la Glasurit de siempre\*.**

Un nombre único para todas las empresas europeas de la división de Pinturas y Tintas del Grupo BASF. Desde una posición de liderazgo en el mercado mundial de pinturas, como filial de **BASF Lacke+Farben AG**, -en español **BASF Pinturas y Tintas S.A.** -, daremos respuesta al reto del Mercado Unico Europeo. Hasta hoy nuestra empresa ha alcanzado una destacada posición en el mercado español de pinturas y seguir superándonos es nuestro mayor empeño. Dentro del Grupo **BASF** y frente al Mercado Unico Europeo nuestra empresa con su fábrica de Guadalajara, es una pieza importante en su organización y estrategia. Un nuevo ímpetu en nuestra trayectoria para responder a un mercado más amplio y dinámico, cuyos mayores beneficiarios han de ser, sin duda, nuestros clientes en España. Estamos preparados.

**BASF Pinturas y Tintas, S.A.**  
Polígono Industrial El Henares.  
GUADALAJARA.

(\* "Glasurit" es la marca registrada del Grupo BASF, líder en el sector de repintado de automóviles.





## Passat: 2001 mm, una odisea del espacio.

Un coche puede tener equipamiento. Sus asientos, pueden ser cómodos. Su salpicadero, práctico. Sus instrumentos, funcionales. Pero nada de todo esto sirve si al fin y al cabo sus ocupantes pasan estrecheces.



En Volkswagen, lo sabíamos. Por eso quisimos hacer del Passat un coche realmente amplio.

Y así llegamos hasta una medida de habitabilidad que representa toda una odisea del espacio: dos metros y un milímetro. Desde el pedal del ace-

lerador hasta el respaldo del asiento trasero. La mayor medida entre los coches de su categoría.

Pero lo increíble, es que siendo el más grande por dentro, no es el más grande por fuera.

Y lo hicimos así porque no quería-

mos que su amplitud restara aerodinamismo a su diseño. Colocamos el motor en posición transversal. Aumentamos la distancia entre ejes. Y además, le dimos las más adelantadas prestaciones. Hasta llegar al Passat VR6 con 174 CV de potencia, con

diferencial EDS y frenos ABS. Que incluye de serie dirección asistida, aire acondicionado, cierre centralizado, volante deportivo, asiento del conductor regulable en altura. Para tener confort en amplitud y confort en marcha.

Toda una odisea. En espacio y en tecnología, el Passat va más allá del 2000.

**Gama Passat desde 2.209.066 pts.**  
En su concesionario Volkswagen.

 **VOLKSWAGEN**

GAMAS FORD ESCORT Y ORION'92

# VUELVE EL XR3

PRECIOS		
MODELO	POTENCIA	PRECIO
Escort cx 1.8i 16V 3p	105 cv	1.684.000 Ptas.
Escort XR3i 1.8 16v	105 cv	1.901.000 Ptas.
Escort cx XR3i 1.8 16v	130 cv	2.137.000 Ptas.
Escort cx 1.8i 16V 5p	105 cv	1.732.000 Ptas.
Escort Ghia 1.8i 16V 5p	105 cv	1.684.000 Ptas.
Escort Cabriolet 1.8	105 cv	2.406.000 Ptas.
Escort Cabriolet XR3i 1.8i	130 cv	2.647.000 Ptas.
Escort Nomade Ghia	105 cv	1.944.000 Ptas.
Orion cx 1.8i 16V	105 cv	1.732.000 Ptas.
Orion Ghia 1.8i 16V	105 cv	1.944.000 Ptas.
Orion Ghia 1.8i 16V	130 cv	2.137.000 Ptas.



**Cuando apareció la actual versión del Ford Escort, se cumplió por estas fechas año y medio, se echó en falta su deportivo de tipo medio: el XR3i. Ahora, con la llegada de los nuevos motores Z, Ford vuelve a la carga.**

**C**ADA vez que llega a nuestro banco de pruebas uno de los modernos motores con culatas de dieciséis válvulas, que gracias a las modernas tecnologías son un derroche de elasticidad y suavidad de funcionamiento, nos

preguntamos por qué estos motores sólo están destinados a modelos de corte deportivo y no se utilizan en tranquilos familiares, que tanto necesitan de un buen funcionamiento a bajo régimen. Por fin, Ford ha cogido el toro por los cuernos.

**MEJORAS EN EL BASTIDOR**  
Al igual que el resto de la gama, el Nomade se ha beneficiado de mejoras introducidas en la suspensión. La dureza de sus elementos elásticos se ha endurecido un 30 por ciento.



## FICHA TECNICA

	XR3i 130CV	XR3i 105CV
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.796
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	130 CV (96 Kw)/6.250	105 CV (77 Kw)/5.500
Par máximo / r.p.m.	16,5mkq(162Nm)/4.500	15,6mkq(153Nm)/4.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCIÓN Y FRENO</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,0	10,0
Frenos Sistema(Del/Tras)	Disco/disco	Disco/disco
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.090	1.090
Largo/ancho/alto (mm)	4.040/1.692/1.397	4.040/1.692/1.397
Capacidad del depósito (l)	55	55
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,3	10,5
Velocidad Máxima (km/h)	202	187
Consumo Urbano (l/100 km)	10,0	9,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,0	6,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,0	7,6

nos y ha introducido sus nuevos motores Z en las gamas Escort y Orion. En este primer paso, la marca ha introducido el motor 1.800 con dos potencias: 105 y 130 caballos. En ambos casos, el sistema de escape está dotado de catalizador para cumplir con las normas anti-contaminación que pronto entrarán en vigor. Estos nuevos motores han dado lugar a la recuperación del XR3i que se ha convertido en la estrella de la presentación.

### ALGO MÁS QUE MOTORES

A la vez que se han introducido los nuevos motores, se han modificado algunos puntos poco satisfac-

**APUESTA POR EL EQUIPO**  
El nuevo motor de 130 caballos de potencia de los Orion, sólo está presente en la versión Ghia.



torios en las anteriores versiones. Así pues, todos los Escort y Orion que montan los nuevos motores han visto revisadas sus suspensiones que, por término medio, son ahora un treinta por ciento más duras. Todos los Escort y Orion con motor Z, así como el RS 2.000 disponen de barras estabilizadoras delante y detrás, salvo el Nomade, que sólo la monta delante por sus especiales características. Además del emblema de 16V en la parte posterior, los nuevos Escort y Orion se diferencian del resto por montar unas llantas de nuevo diseño.

Con estas novedades, la gama sufre unas profundas modificaciones. En primer lugar desaparece el



**SIN ELECCIÓN**  
El Ford Escort Nomade está disponible con el motor tipo Z menos potentes, aparte de los motores de gasolina y diésel presentes en su oferta anteriormente.

anterior motor 1.6 con inyección que desarrollaba 105 caballos. De los anteriores modelos quedan las motorizaciones 1.3 HCS, 1.4CVH, 1.6 con carburador y las diésel. Los nuevos motores están disponibles en once modelos diferentes. El XR3i se puede adquirir tanto con 105 caballos como con 130. Igualmente, el Escort Cabrio está disponible con las dos potencias. El resto de las versiones del Escort, incluido el Nomade, montan el motor Z con 105 caballos. En cuanto al Orion, está a la venta en las dos potencias, pero la de 130 caballos sólo se puede comprar con acabado Ghia.

Esta reestructuración de la gama ha sido aprovechada por los respon-



sables de marketing de la marca para establecer una agresiva política de precios. La nueva estructura establece varios niveles de precio. El comprador puede optar a varios modelos muy diversos. Así pues, por 1.900.000 pesetas se puede elegir entre un Nomade de 105 caballos, un Escort XR3i de 105 caballos o un Orion de 105 caballos.

De esta forma, el comprador que dispone de una cantidad muy determinada de dinero para invertir, puede elegir la opción que mejor encaje en sus gustos y necesidades.

### TECNOLOGÍA PUNTA

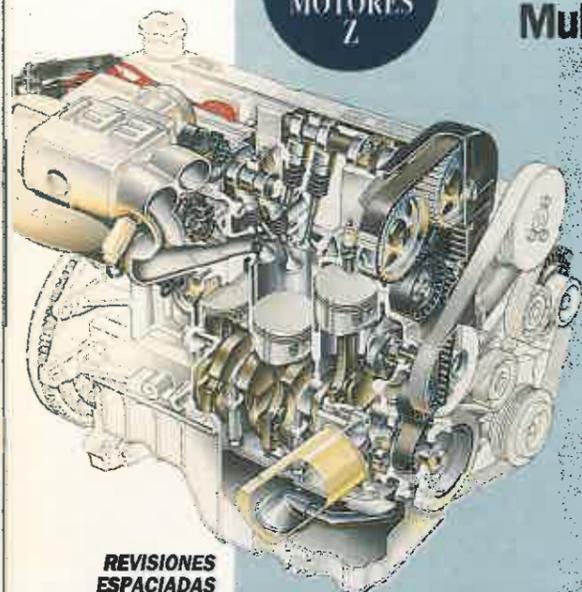
El único punto criticable de estos nuevos motores es que hayan tardado tanto en introducirse en la producción de serie. La mejora que ofrecen, respecto a los anteriores motores, se aprecia desde el momento en que se gira la llave de contacto. El funcionamiento del motor es suave y, en particular, en la versión de 105 caballos el nivel sonoro es razonable. El 130 caballos suena notablemente más, pero en contra de lo que suele ser habitual en los motores de cilindradas medias dotados de catalizador, el sonido resulta bastante agradable y realiza el aire deportivo del XR3i.

En cuanto nos ponemos en marcha se nota la buena voluntad del motor para empujar desde un bajo régimen. A dos mil revoluciones se dispone de un noventa por ciento del par. En las versiones de 105 caballos se ha optado por unos desarrollos de cambio de cuarta y quinta un tanto largos, pero este estu-

**RECONOCIBLES**  
Las llantas de nuevo diseño y el anagrama «16V», situados en la parte trasera, servirán para identificar a los Escort y Orion equipados con el nuevo motor.

MOTORES  
Z

## Multiválvulas familiares



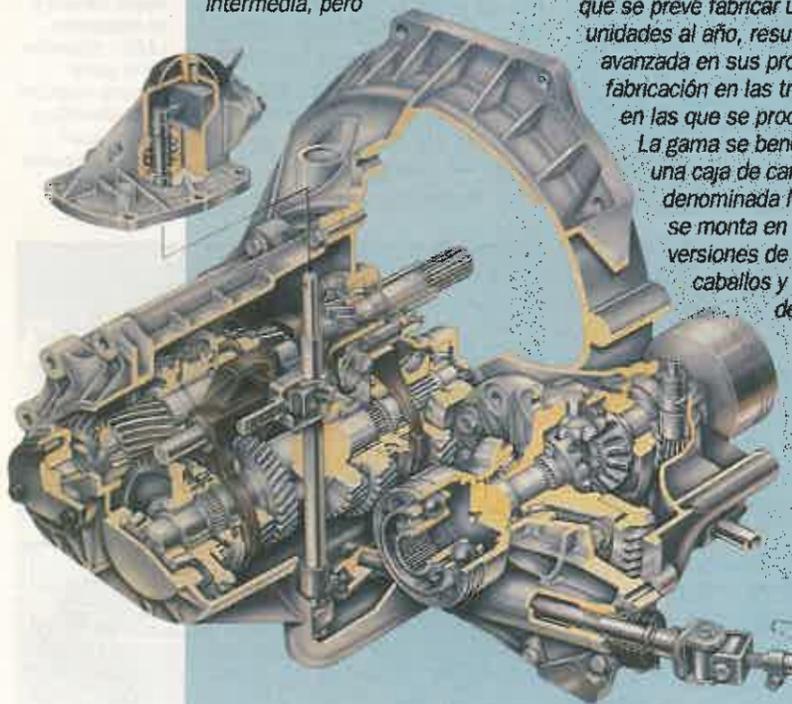
**REVISIONES ESPACIADAS**  
El mantenimiento de estos motores respalda la idea de propulsores poco deportivos. A pesar de su culata de dieciséis válvulas, las revisiones se realizan cada 15.000 kilómetros.

Con el desarrollo de este motor, Ford ha tirado la casa por la ventana. Su estructura ha sido diseñada desde sus orígenes para satisfacer las necesidades de la gama media de la marca, ya que dispone de unas buenas cantidades de par a bajo régimen que resultan primordiales. Estos cuatro cilindros están pensados para ser fabricados en cilindradas de 1,6, 1,8 y 2,0 litros. Se ha empezado con la cilindrada intermedia, pero

en breve aparecerá la más pequeña. Dispone de dos árboles de levas en cabeza, accionados por una correa dentada, especialmente diseñada para aguantar 90.000 kilómetros. Los plazos de mantenimiento del motor se han estimado considerablemente, por lo que es necesario cambiar el aceite cada 15.000 kilómetros y las revisiones se realizan cada 30.000 kilómetros. Se han montado unas bujías con electrodos de platino, capaces de aguantar entre intervalos sin perder eficacia.

El bloque es de fundición y la culata de aleación. Esta fórmula ha sido elegida, ya que la diferencia de peso entre la fundición de hierro y las aleaciones ligeras no justifica las ventajas de este material. La electrónica de estos motores es muy avanzada, con un sistema de gestión integral para el encendido y la inyección que incorpora el microprocesador EEC-IV de 56 Kbytes de capacidad. Además de sus propias características, ésta nueva familia de motores, de los que se prevé fabricar un millón de unidades al año, resulta muy avanzada en sus procesos de fabricación en las tres plantas en las que se produce.

La gama se beneficia de una caja de cambios, denominada MTX75, que se monta en todas las versiones de 130 caballos y en el XR3i de 105.



**XR3i**  
La recuperada denominación XR3i está disponible tanto con el motor de 105 como con el de 130 caballos de potencia.

do propulsor puede bastante bien con ellas.

El XR3i, estrella de la presentación, encaja perfectamente en lo que se exige a un deportivo de tipo medio. En cualquiera de sus dos versiones ofrece unas prestaciones brillantes aunque, claro está, en el 130 caballos se entra de lleno en el nivel de prestaciones que se espera en un 16 válvulas. Los 25 caballos de diferencia no tienen un precio excesivo, ya que apenas 136.000 pesetas los separan. El comportamiento está a la altura del motor. En general, todos los Escort y Orion tienen ahora más aplomo en el tren delantero y aun rodando a un ritmo elevado, no se llega a producir el desagradable balanceo que se apreciaba antes.

El XR3i destaca por su buena presencia. La posición de conducción está muy conseguida y los asientos de serie son casi perfectos. Destaca también el funcionamiento de la nueva caja de cambios con todas las marchas sincronizadas, incluso la marcha atrás, que también monta el RS 2.000. Las renovaciones en cuanto a los motores no han hecho

más que empezar, ya que en poco meses veremos la versión del motor Z con dieciséis válvulas, pero con 1,6 litros de capacidad. Cuando aparezca el sustituto del Sierra, se introducirá una versión de dos litros con las mismas características.

También los fiesta se beneficiarán de estos motores en un futuro próximo. Una versión deportiva con 130 caballos y motor 1.8 verá la luz en breve, mientras que ya se trabaja en el sustituto del motor 1.3 HCS. Este nuevo grupo motor, denomina-

do Sigma, posiblemente se fabricará en Almusafes.

Los nuevos Escort y Orion con motor Z están disponibles desde el día 7 de febrero en todos los concesionarios de España.

Victor Piccione

## UNA GRAN SOLUCION EN UN PEQUEÑO RINCON

NUEVO

## ANTICONGELANTE PROTECTOR



Por práctico y por eficaz, este nuevo Anticongelante de GPM elimina los incómodos bidones y las engorrosas mezclas. Su fácil uso y su poder protector son la clave de la gran acogida que tiene entre los usuarios del automóvil, convirtiéndose en un auténtico repuesto de gran utilidad que no ocupa lugar.

- Previene la congelación del radiador
- Eleva el punto de ebullición del agua
- Evita la corrosión
- En las emergencias es mejor que añadir sólo agua
- No se derrama
- No ocupa lugar



Prevenir no ocupa lugar

Lubricantes **GPM** de Alta Tecnología

TOYOTA CARINA II

# DE ORIENTE A OCCIDENTE

**A finales de este mes acudiremos a una cita en Birmingham. La industrial ciudad inglesa será el escenario para la presentación del primer Toyota europeo. El Carina II es una berlina del segmento medio con una amplia gama de cinco posibles motorizaciones.**

**P**ARA implantarse oficialmente por primera vez en Europa como fabricante (los Land Cruiser de origen portugués se ensamblan bajo licencia por un constructor del país vecino), Toyota ha optado por la discreción y el respeto por las tradiciones del viejo continente.

Tras arduas discusiones, incluso el nombre del modelo europeo de la casa será el mismo que el de uno de los coches más conocidos y vendidos por Toyota en Europa. El modelo producido en el Reino



Unido se llamará, definitivamente, Carina II, como el tracción delantera aparecido en ese ya lejano 1983, que a su vez sucedía al primer Carina comercializado en 1957 (llamado desde entonces Corona en otros mercados). También se ha aumentado la distancia al techo para que tallas de hasta 1,80 metros detrás y

El acabado interior está en la línea de máxima calidad que ha valido a los productos japoneses ser un ejemplo en este sentido. En el salpicadero, un completo equipo de relojes se hace perfectamente

**A LA MEDIDA**  
El Carina II abarcará desde una tranquila versión diésel hasta una más deportiva de 140 caballos y con posibilidad de tracción total. En otros mercados, como el japonés, este modelo recibe el nombre de Corona.

Unido se llamará, definitivamente, Carina II, como el tracción delantera aparecido en ese ya lejano 1983, que a su vez sucedía al primer Carina comercializado en 1957 (llamado desde entonces Corona en otros mercados).

Berlina del segmento medio, con carrocerías de cuatro y cinco puertas, el Carina II responde al lema de «confort y funcionalidad ante todo», rehuendo de soluciones espectaculares. Como resultado, el aspecto exterior es el de un coche de líneas suaves y muy al día en cuanto a los conceptos aerodinámicos de este tipo de automóviles. Las carrocerías previstas incluyen un sedán tres volúmenes con maletero y un cinco puertas, o *lift-back*, de amplio portón posterior. Ambos presentan una silueta muy compacta, consecuencia de un exhaustivo aprovechamiento del espacio interior. En el cinco puertas, el Carina II recibe un cierto toque deportivo realizado por el deflector trasero.

Sin modificar el tamaño del vehí-



**EN LA LÍNEA**  
En la estética y en la funcionalidad, se nota que el Carina II es un producto hecho a medida para nuestro continente. El equipo de autosonido digital dispone de hasta ocho altavoces y el reglaje de asientos tiene dos memorias.



visible gracias a un correcto estudio ergonómico.

Los motores, especialmente concebidos para emitir el mínimo de emisiones contaminantes, serán de cinco tipos: cuatro de gasolina y uno diésel. Los 2,0 litros tendrán de 140 caballos para la versión de tracción delantera y 135 caballos en el cuatro ruedas motrices. Además, habrá un 1,8 litros de 125 caballos y un 1,6 litros con 115 caballos. El diésel será un 2,0 litros que rendirá 73 caballos de potencia. Control electrónico de la transmisión, del sistema antipatinamiento y del sistema antibloqueo de frenos, supondrán el ya obligado bagaje vanguardista del polivalente Carina II, que verá la luz en nuestro mercado a finales de este año.

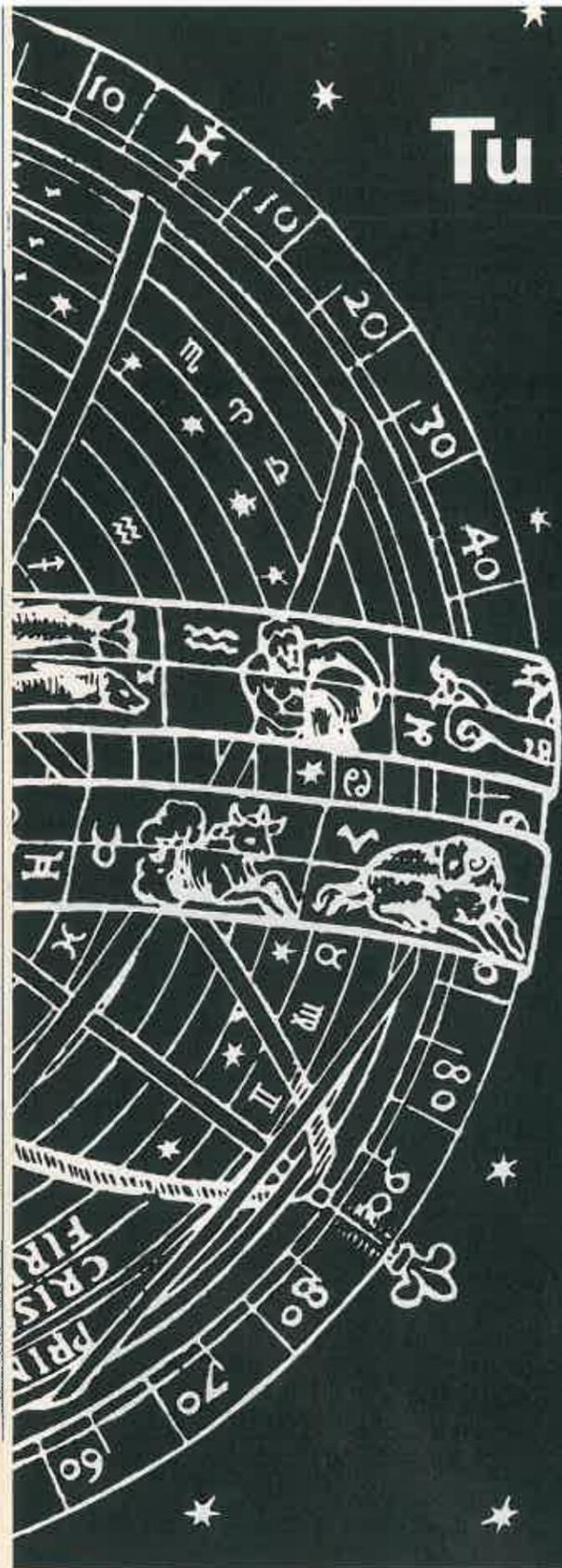
DM/JLS

**CUESTIÓN DE VOLUMEN**  
Unos aumentos de las cotas interiores han propiciado grandes mejoras en la capacidad de este popular y polivalente japonés mudado a Inglaterra.



NUEVO CITROËN AX SIGNO  
desde 940.000 ptas.\*

Tu signo es genial.



Estás de suerte. Tienes un Signo genial: la Nueva Serie Especial AX Signo, desde 940.000 ptas. Nace un nuevo Citroën AX lleno de fuerza. Diseñado con personalidad. Y con un equipamiento de serie que incluye: luz trasera antiniebla, alarma sonora de olvido de luces encendidas, retrovisores exteriores regulables desde el interior, respaldo trasero abatible, luneta trasera térmica, reloj analógi-

co, pre-equipado de radio, y detalles de interior de un GT; tapicería de terciopelo, asientos deportivos y, si lo deseas, con asientos traseros fraccionados, limpia-luneta trasero, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y cristales tintados.

Tu Signo es genial: Nuevo Citroën AX Signo 3 y 5 p. desde 940.000 ptas.

  
**CITROËN**

\* Precio máximo recomendado AX Signo 3 p. Incluye IVA, transporte y oferta promocional.  
Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.



NUEVO CITROËN AX SIGNO

# TERMOACUMULADOR SAAB EL FRIO YA NO ES PROBLEMA

A partir de 1993 todos los vehículos Saab llevarán acumulador de energía.

Termodinámico alemán Oskar H. Schatz, que desde 1980 dirige su propia empresa, Schatz Thermo Engineering.

En síntesis, el acumulador de energía consiste en un depósito hermético que contiene una sustancia orgánica que pasa, a 70 grados de temperatura, del estado líquido al sólido y cuya principal particularidad

su capacidad (unos 78 grados) que mantiene durante tres días; momento a partir del cual la temperatura del acumulador va decreciendo. Mientras, el agua alcanza una temperatura tan alta como para poner el aceite del motor a 35 grados en un par de minutos.

Además de un perfecto arranque en frío, se consigue que un coche



La firma sueca Saab ha presentado un ingenio cuyo cometido no es otro que facilitar el arranque en frío, al tiempo que reduce las emisiones contaminantes en ese crítico momento y el consumo de combustible. El termoacumulador o acumulador de energía ha sido desarrollado por el ingeniero

es su capacidad de almacenamiento de calor. A través de él pasa el agua del circuito de refrigeración, y de ella va tomando energía dicha sustancia mientras el coche está en marcha. En pocos kilómetros, el acumulador alcanza el máximo de

parado durante 12 horas a 20 grados bajo cero alcance una temperatura ambiente de 10 grados en un minuto y de 40 en el parabrisas, lo que elimina el hielo con gran rapidez. Este acumulador tendrá un coste de 50.000 pesetas.

### ACUMULADOR DE ENERGÍA

1. Vasija acumuladora.
2. Motor.
3. Cambiador de calor en el compartimento del pasajero.
4. Bomba de agua.
5. Cambiador de calor para el aceite del motor. A la derecha, detalle de la instalación en el motor.



# S NUEVOS

# O

# R

# E

# W

# B

# A

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0						Serie	

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	144.361	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.6 le La Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 1.8 le La Mans	2.178.756	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	252.672	80.896
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556		80.896
184 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
184 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556		105.865
184 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556		105.865
184 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556	269.474	105.865
184 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	62.556		105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	216.541	43.308	Serie	Serie	62.556		Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	84	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.456	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Cabrio	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Cabrio Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,5	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
V-8 4.2 Aut.	9.981.4													



## ALFA ROMEO

### OFERTAS

**Alfa 33:**  
Durante este mes, Alfa Romeo sobretasa 150.000 pesetas sobre el valor de su coche usado, como mínimo. Una sobretasación que se puede incrementar más en base al modelo de Alfa 33 que usted elija. Y si en el momento de la compra no entrega ningún coche, también podrá beneficiarse de unas excepcionales ofertas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p (gama 91)	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	239	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	Serie	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	Serie	Serie
820i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
820i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
825i	4.765.000	2.494	192	225	9,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
825i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
825i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
825i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
835i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
835i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M5	9.452.000	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525 TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	7.585.000	3.430	211	230	8,3	15,0	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.087.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.771.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

## CHRYSLER

Saratoga 2.5 Turbo	2.486.025	2.501	146	193	8,9	11,3	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
La Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	460,6	192.000	29.240	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE Aut.	3.259.052	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Voyager LE AWD Aut.	3.597.688	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Gran Voyager SE Aut.	3.161.335	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	Serie
Gran Voyager LE Aut.	3.438.330	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600

## CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.029.795	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p Signo	1.037.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.059.071	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE	1.133.946	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TGS	1.213.187	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.272.618	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p GT	1.328.767	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GTI	1.605.564	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	156.125	-	Serie	Serie	-	-	158.483
AX 5p 11 TE 4V	1.093.227	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p Signo	1.101.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	(1)	(1)	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.122.504	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE	1.198.330	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 5p 14 TGS	1.277.570	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 5p 14 TZX	1.337.002	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 5p 14x4	1.460.616	1.360	75	167	11,1	7,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p GT	1.393.248	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.239.931	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.305.306	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 5p 14 TD	1.304.314	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.369.688	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	15.028	15.028	-	-	46.282
ZX 5p 1.4 Reflex	1.514.798	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.4 Avantage	1.606.778	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
ZX 5p 1.4 Aura	1.673.594	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	-	-	64.764
ZX 5p 1.6i Reflex	1.636.670	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.6i Avantage	1.673.594	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
ZX 5p 1.6i Aura	1.825.982	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	-	-	64.764
ZX 5p 1.9i Volcano	2.134.859	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	-	-	185.327
ZX 5p 1.9 D Reflex	1.688.246	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	69.747
ZX 5p 1.9 D Avantage	1.761.510	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
BX 16 TGS Prestige	1.853.470	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	-	-	212.467
BX 19 TGS Prestige	1.966.464	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	-	-	65.847
BX 19 GTI	2.189.348	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	-	-	65.847
BX GTI 16V Prestige	3.032.443	1.905	160	215	8,8	9,9	424,0	-	Serie</					



### CITROËN

#### OFERTAS

**AX 11 TE 4v y TRE:**

**170.000** pesetas de descuento.

**AX Signo:**

**100.000** pesetas de descuento.

**AX 14 TGS y TZX:**

**120.000** pesetas de descuento.

**AX GT 3p:**

**160.000** pesetas de descuento.

**AX GTI:**

**160.000** pesetas de descuento.

**AX Diesel:**

**170.000** pesetas de descuento en todas las versiones.

**ZX:**

Descuento de **100.000** pesetas.

**BX:**

Todas las versiones tienen un descuento de **150.000** pesetas.

**BX TZD Turbo:**

**300.000** pesetas de descuento.

**XM:**

**200.000** pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>FORD</b>														
Fiesta Cheers 1.1 3p	1.065.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 3p	1.160.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p	1.344.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 3p	1.198.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 Sp	1.266.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 3p	1.323.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 3p	1.371.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta S 1.6 3p	1.413.000	1.596	90	174	10,3	8,6	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta XR 2i	1.609.000	1.596	110	192	9,9	10,8	374,3	-	26.000	12.500	12.500	-	-	64.000
Fiesta Turbo	1.994.000	1.596	133	208	8,2	8,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.328.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p	1.405.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.641.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 5p	1.133.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p	1.227.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p	1.412.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 5p	1.338.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 5p	1.395.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p	1.439.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p	1.472.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	1.564.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p	1.595.000	1.598	90	177	11,6	8,0	402,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p	1.701.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort S 1.6i 3p	1.830.000	1.598	108	186	10,4	8,6	402,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort CLX 1.3 5p	1.529.000	1.299	63	156	15,9	9,4	402,0	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 5p	1.651.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata 5p	1.845.000	1.598	105	185	10,6	8,6	402,0	-	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p	1.755.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.830.000	1.598	90	177	11,6	8,0	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p	1.651.000	1.753	60	155	18,1	6,7	402,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort RS 2.000 i 16V	2.316.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.830.000	1.753	60	155	18,1	6,7	402,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.830.000	1.597	90	171	12,3	8,3	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.830.000	1.753	60	155	18,1	6,7	402,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Cabrio 1.6i	2.316.000	1.598	108	180	11,0	8,6	402,0	-	26.000	Serie	Serie	69.000	101.000	65.000
Orion CLX 1.6	1.685.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.8	1.685.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.881.000	1.598	105	185	11,0	8,0	421,0	-	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Class 1.6	1.805.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.884.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.012.000	1.598	108	185	10,4	7,9	421,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Orion CLX 1.8 D	1.685.000	1.753	60	155	18,9	6,7	421,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.884.000	1.753	60	155	18,9	6,8	421,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p	2.413.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0 4p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p	2.907.000	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i 4p	2.382.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4 4p	4.390.000	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0 5p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i 5p	2.382.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	90.000
Sierra Ghia 2.0i 5p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Sp. Cat.	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p	2.509.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie6+
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p	3.154.000	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.330.000	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.171.000	1.753	75	160	16,5	6,8	451,0	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p	3.468.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p	3.468.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p	3.867.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p	4.627.000	2.935	145	208	9,7	12,5	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.548.000	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p	3.468.000	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p	3.867.000	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p	3.264.000	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p	3.264.000	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Paquete eléctrico CLX: 98.000 ptas.

### HONDA

Civic 1.6i 16V LSI	2.058.000	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	201.705	-	Serie	Serie	Serie	-	-
CRX	2.847.000	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto GL 1.4 16V	1.879.000	1.396	88	175	11,0	8,1	426,5	201.705	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.659.000	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6 16V aut. 4p	2.801.000	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.264.000	1.590	130											



**FORD**

**OFERTAS**

**Fiesta 1.3:**  
67.000 pesetas de descuento.

**Fiesta Ghia 1.4:**  
67.000 pesetas de descuento.

**Escort y Orion (1.6 CLX):**  
Descuento de 100.000 pesetas.

**Escort y Orion 1.6 Ghia:**  
Aire acondicionado gratis.

**Siorra:**  
Descuentos desde 100.000 pesetas.



**LADA**

**OFERTAS**

**Samara:**  
Todos los modelos del Lada Samara, excepto el Samara LX tienen un descuento de 100.000 pesetas durante este mes.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>MAHINDRA</b>														
Mahindra CJ 540	1.629.000	2.112	75	115	...	11,8	339,0							25.000
Mahindra CJ 540	1.629.000	2.112	75	115	...	11,8	375,0							25.000
<b>MASERATI</b>														
222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000		Serie
222 SE	6.896.224	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
222 SR	7.991.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie		Serie
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
<b>MAZDA</b>														
323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
323 GT	2.752.000	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
MX-3 1.8 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
MX-6 LSD	3.489.920	2.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
<b>MERCEDES BENZ</b>														
190 E 1.8	2.947.000	1.797	109	185	12,3	8,1	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	122.200	96.500
190 E 2.0	4.101.560	1.998	118	193	10,9	8,4	444,8	290.000	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.3	4.293.560	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.6	4.991.160	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.5 16V	7.012.280	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.403.960	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	122.200	96.500
190 D 2.5	4.246.200	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 D 2.5 Turbo	4.703.160	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
200 E	4.374.200	1.996	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 E	4.559.800	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
260 E	5.327.800	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E	5.756.000	2.960	188	228	8,8	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E 4 Matic.	7.209.400	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E 24V	6.435.000	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 E	13.180.600	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	5.801.400	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE	6.819.000	2.960	188	228	8,8	12,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE 24V	7.497.400	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	4.943.800	1.996	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 TE	5.167.800	2.298	136	203	11,4	9,8	476,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE	6.281.400	2.960	188	228	9,0	11,2	476,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 4 Matic.	7.791.800	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 24V	6.966.200	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.175.800	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D	4.566.200	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D Turbo	5.295.800	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D	4.963.000	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo	6.019.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo 4 Matic.	7.292.600	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 TD	5.174.200	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD	5.558.200	2.996	113	190	13,7	8,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo	6.582.200	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo 4 Matic.	7.791.800	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 SE	8.694.200	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SEL	9.039.800	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
400 SE	10.646.200	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
400 SEL	11.075.000	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
500 SE	11.363.000	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
500 SEL	11.926.200	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
600 SE	16.969.400	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	17.635.000	5.987	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	10.569.496	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	144.200
500 SEC	11.205.647	4.973	252	225	7,5	11,4	493,5	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	144.200
560 SEC	14.583.691	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.756.800	2.960	190	228	9,3	12,1	447,0	290.000	123.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.774.200	2.960	231	240	8,4	13,1	447,0	290.000	123.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.884.800	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	290.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	440,0							Serie
250 GD ST Corto	5.969.868	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5							Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5							Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.966	83	138	22,2	13,6	440,5							Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5							Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5							Serie
<b>MITSUBISHI</b>														
Galant GTI 18V	3.170.560	1.997	145	204	8,8	9,8	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 1 Sp	2.400.000	1.997	111	190	10,6	8,5	454,0	192.512	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 Sp	4.133.120	1.997	150	207	9,2	9,9	457,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.159.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5							Serie
Montero TDI GL Corto	3.046.480	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5							Serie
Montero TDI GLS Corto	3.665.720	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM</
--------	-----	----	----	------



PEUGEOT

OFERTAS

205:

Toda la gama 205 está disponible en los concesionarios de Peugeot con un descuento de 94.600 pesetas.

309:

También en todas las versiones del popular 309 se ofrece un descuento que llega hasta las 118.000 pesetas.



PRECIOS BUENOS PORQUE...

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Peugeot models like Vectra 4p, Omega 2.0, etc.

NOTA: Opción 1: incluye elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, alarma antirrobo, asiento trasero abatible y neumáticos 195/65 VR 14: 105.865 ptas. y 83.419 ptas., en motores 2.0i. Todos los modelos de la gama Opel están disponibles en versión catalizada.

PANTHER

Table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Panther Kallista.

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Peugeot models like 106, 205, 309, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Renault models like 405, 605, etc.



RENAULT

OFERTAS

R-5:

Se realiza un descuento de 75.000 pesetas.

Clio:

En todas las versiones se realiza un descuento de 77.000 pesetas.

R-19:

Toda la gama se beneficia con un descuento de 125.000 pesetas.

R-21:

Comprar cualquier modelo de este familiar nos resultará 120.000 pesetas más barato.



POLONEZ

Table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Polonez 1500.

PORSCHE

Table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Porsche models like 968, Carrera, etc.

NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible en todos los modelos 968 Carrera 2 y Carrera 4 a un sobrepago de 567.000 ptas.

RENAULT

Table with columns: Modelo, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Lists Renault models like R-4, Clio, etc.



**ROVER**

**OFERTAS Serie 200:**

Todos los modelos de la serie 200 de Rover se pueden adquirir, durante este mes, con unas condiciones de financiación muy especiales. Tanto que, aquellos que financien a un año su nuevo Rover 200, se beneficiarán de un interés T.A.E. del 0,00 por ciento. Los que decidan financiarlo a tres años verán establecido este tipo de interés al 9,90 por ciento, mientras que, si se recurre a cinco años de financiación, habrá que hacer frente a un interés máximo del 13,66 por ciento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
R-19 TD 5p	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TD Driver 5p	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 GTD 5p	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 GTD Wind 5p	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TDE 5p	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TDE Wind 5p	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Turbo DX 5p	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamado TS	1.467.700	1.390	80	176	14,8	7,6	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chama. TS Driver	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	426,0	150.000	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamado GTS	1.602.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamado GTS Wind	1.602.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamado TSE	1.732.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamado TSE Wind	1.732.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamado TSE Injec.	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chem. TXE Injec. Wind	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamado TXE Cat.	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamado TXI	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamado TXI Wind	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamado 16V	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamado TDE	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 Chamado TDE Wind	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 Chamado TD	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamado TD Driver	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.000	-	-	-	-	-
R-19 Chamado GTD	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamado GTD Wind	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamado Turbo DX	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-21 TS 4p y 5p	1.823.800	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	-	30.800	-	-	-	-	-
R-21 GTS Manager 4 y 5p	1.954.400	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 GTX 4p y 5p	2.116.300	1.995	126	200	9,7	9,2	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.492.600	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.670.700	1.995	120	194	10,0	11,0	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.588.800	2.165	110	192	10,8	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.492.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.877.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXI Quadra 4p y 5p	3.637.900	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 2L Turbo	3.585.000	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	4.345.300	1.995	175	227	7,9	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.165.400	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TD 4 y 5 p	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TDX 4p y 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTS	2.228.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada TXE	2.540.900	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTD	2.401.200	2.068	67	155	12,9	8,7	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada TD	2.827.400	2.068	88	172	12,2	8,5	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada TDX	2.872.800	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 TX	3.155.900	1.995	120	194	10,7	9,2	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 TXI	3.873.700	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 V6i	4.547.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 V6i Baccara	5.442.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.674.300	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 TD	3.488.700	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	8.228.600	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
Espace RN 2.2i	2.882.400	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Espace RT 2.2i	3.469.500	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Espace RT 2.2i Quadra	4.027.700	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Espace RXE 2.8 V6i	4.595.500	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.297.200	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Espace RT 2.1 TD	3.854.400	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.666.200	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	43.300	Serie	Serie	Serie	29.800	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.619.500	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	43.300	Serie	Serie	Serie	29.800	Serie
Jeep Wrangler	2.016.800	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	-	29.800	-	-	-	-	-

**ROLLS ROYCE/BENTLEY**

RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie						
RR Silver Spur	27.947.529	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie						
Corniche Convertible	37.010.529	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie						
Bentley Eight	19.119.029	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie						
Bentley Mulsanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie						
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	527,0	Serie						
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	Serie						
Bentl. Contin. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie						

**ROVER**

Mini After Eight	1.035.000	998	41	129	17,0	5,7	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Mini Cooper 1.3i	1.285.000	1.275	63	148	12,5	7,2	305,0	-	-	-	-	-	-	Serie
Rover 111 L 3p	1.115.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	-	18.700	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.183.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	-	18.700	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.223.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.293.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.362.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Maestro MG 2.0i	1.972.000	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	-	16.600	Serie	Serie	-	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.631.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	17.100	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.684.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	17.100	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.100.000	1.994	112	185	9,2	8,7	446,6	Serie	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTI	2.271.000	1.994	112	171	9,5	9,8	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.182.000	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.151.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.214.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.707.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p														

# TELEFONOS DE EMERGENCIA

**DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**  
Tel.(900) 12 35 05

**CAMPASA**  
Tel.(900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13

**ADA**  
Tel.(900) 10 08 99

**AHSA**  
Tel.(91) 259 46 05

**DYA**  
Tel.(91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44

**RACE**  
Tel.(91) 593 33 33

**RACC**  
Tel.(93) 200 07 55

**ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22

**BMW**  
Tel.(900) 10 04 82

**CITROËN**  
Tel.(91) 519 13 14

**FIAT**  
Tel.(91) 519 16 16

**FORD**  
Tel.(900) 14 51 45

**HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80

**LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50

**MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25

**MERCEDES-BENZ**  
Tel.(91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel.(91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel.(91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel.(91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel.(91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel.(900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel.(900) 13 65 24

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
<b>SUBARU</b>														
Legacy 1.8 GL 16V	2.456.592	1.800	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	91.800
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.814	1.800	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	91.800
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.355.521	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
<b>SUZUKI</b>														
Swift 1.3 GL	1.379.369	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	12.511	-	-	-	-	-
Swift GTI 3p	1.937.565	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	178.045	12.510	Serie	-	-	-	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX	1.793.203	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	-	-	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.067.489	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai Mil Cup-1	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-
Vitara Techo Metálico	1.760.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Metálico Lujo	1.898.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.763.200	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	Serie	20.189	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
<b>TOYOTA</b>														
Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Celica 2.0i 16V	4.021.248	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.235.416	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.089.600	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	29.637	-	-	-	-	-
Land Cruis. Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	63.278	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Four Runner V6	4.234.587	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	46.120	Serie	Serie	Serie	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
<b>UMM</b>														
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.620	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.620	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.620	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	22.620	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.620	31.920	-	-	-	-	75.040

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
<b>VOLKSWAGEN</b>														
Polo Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05	1.108.074	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4	1.377.548	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05	1.146.570	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3	1.257.247	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05	1.117.697	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4	1.387.172	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05	1.156.195	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3	1.266.871	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55	1.271.683	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.396.796	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.647.021	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3	1.204.315	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3	1.396.796	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Golf Collection GT 75 3p	1.671.081	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	104.040	134.592
Golf Collection GT 75 5p	1.743.262	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	104.040	134.592
Golf Collection GT 1.5p	1.988.876	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	313.700	31.314	Serie	Serie	104.040	265.624	-
Golf Collection TD 5p	1.993.487	1.588	70	158	15,0	6,7	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Golf Collection GTD 5p	2.234.089	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Golf GL Cabrio	2.161.909	1.595	75	167	14,0	8	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Golf GL Cabrio	2.537.247	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	17.828	104.040	134.592	Serie
Jetta CL 1.3	1.492.653	1.272	55	149	17,0	7,8	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 1.6	1.595.052	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.6 Pacific	1.733.637	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.8	1.762.510	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	

# ¿Hasta dónde eres capaz de llegar?

Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos. Alcanza el horizonte. Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4x4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas,

desiertos... El Samurai continúa donde los demás se detienen. Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

## Nuevo Suzuki Samurai 4x4. El más duro sobre el terreno.

SUZUKI SAMURAI • VERSIONES DE 1.000 CC. Y 1.300 CC. • CARROCERÍA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA, TECHO METÁLICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.



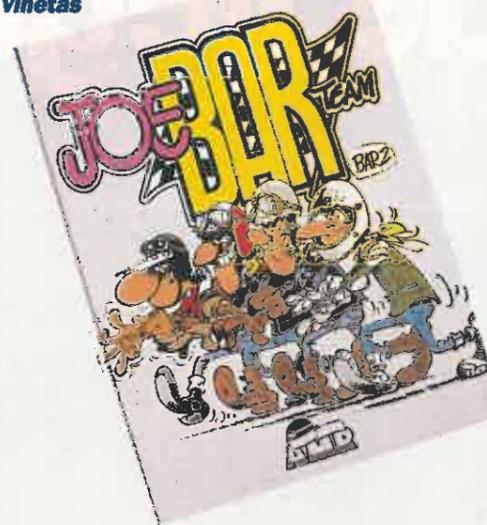


**Protector de estrellas**

**AUTO** Comercial Deca S.A. presenta un nuevo sistema de ocultación para la estrella de los Mercedes, con mando hidráulico o neumático. Este sistema se conecta directamente al cierre centralizado y eleva o esconde la estrella al accionar el mismo. La ventaja respecto a los anteriormente presentados, sistemas eléctricos o manuales, es una mayor facilidad de montaje. El precio del ocultador, con el nuevo sistema neumático o hidráulico es de 19.000 pesetas.

**MOTEROS PUROS**

**AMR Ibérica se encarga de distribuir en nuestro país los artículos referentes al Joe's Bar Team. Este apasionante grupo de motoristas, típicos de los años setenta, son una creación del periodista francés Crísthian Debarre que comenzó publicando sus viñetas**



**en Moto Journal. Estas son divertidísimas aventuras de estos «quemados» que se enfadan cuando la multa por exceso de velocidad no sobrepasa los doscientos por hora o que cuando se salen de la carretera dicen que es por que buscaban un atajo. Estas aventuras se recogen en un libro al estilo de los de Tintin o Asterix y también hay unos productos como camisetas, gorras, etc... que hacen referencia a ellos. AMR Ibérica está en Manresa, Polígono Bufalvent, Calle Ramón Farguell s/n. Tel. 93/873-52 50.**

rectamente en el vaso expensor, con lo que se evita tener que mezclar. Su fórmula aditivada asegura una correcta refrigeración en invierno y verano, protegiendo el radiador del óxido y la corrosión.



**Equipo para Toyota**

**LUCAS** Automotive ha hecho público el nuevo contrato de producción con Toyota por el que se suministrará el sistema eléctrico para el nuevo Toyota Carina II. Para ello se ha creado una joint-venture entre Lucas Automotive y Sumitomo Electrical Industries de Japón, que suministrará los sistemas eléctricos a las plantas inglesas de Toyota en Burnaston, Derby y Shotton. Este contrato tiene un valor de 1.850 millones al año y se pondrá en marcha a finales de 1992, una vez finalizado el desarrollo del prototipo.

Por otro lado, la Asociación de Profesionales en Comunicación Interna, ha concedido a Lucas Automotive, división Lucas Diesel, el premio a la mejor labor de comunicación interna realizada por una empresa española en 1991. Las acciones que realiza Lucas Diesel en su fábrica de San Cugat parten de un comité de Comunicación Interna y son, básicamente, una revista trimestral con reuniones mensuales por grupos de empleados.

El Grupo Iberia pone a disposición del COOB toda su red de oficinas y delegaciones distribuidas por todo el mundo, así como sus salas VIP en aeropuertos, los aviones, el personal, los servicios y distintos productos, así como el «videomagacine» y la revista Ronda Iberia. Este nuevo acuerdo viene a sumarse al anteriormente suscrito con la Expo 92 de Sevilla.

**Protección y comodidad**

La firma GPM acaba de presentar un nuevo anticongelante que representa un avance importante por la comodidad que proporciona el envase, que sustituye ventajosamente a los bidones, y por su facilidad de empleo, ya que se vierte di-

**Iberia olímpica**

El COOB'92 y las líneas aéreas Iberia acaban de firmar un acuerdo de colaboración, cuyo objetivo final es contribuir al éxito de los Juegos Olímpicos de Barcelona, por el cual Iberia será transportista oficial de los Juegos.

do, además, el primer europeo clasificado a los mandos de la Yamaha del Team Ducados. La firma Motul se encargará de todo lo concerniente al perfecto desarrollo de los aceites y aditivos empleados en la Yamaha de Garriga para conseguir una óptima clasificación.

**Un año más**

MOTUL y Juan Garriga continuarán un año más la fructuosa relación que llevó al piloto catalán a conseguir la sexta plaza final en el durísimo Campeonato del Mundo de motociclismo de 500 centímetros cúbicos, sien-

tante que facilite la maniobra a quien sí pueda hacerlo; bien porque su coche tiene más capacidad de aceleración o porque el otro conductor ve la maniobra con más facilidad. No piense que quien adelanta donde usted no lo ve claro, es un enemigo potencial o un loco del volante.

\*No está muy claro el tema de las preferencias en maniobras de adelantamiento, cuando son varios los coches que quieren superar a otro más lento. Los intermitentes indican una intención, pero no determinan ninguna

queremos adelantar y el nuestro dificulta la maniobra y la hace más lenta; además, nos obliga a sacar el coche de nuestro carril para tener mejor visibilidad.

Lo mejor, en estos casos, es mantener una cierta distancia, que nos permita ver y acelerar suavemente antes de iniciar la maniobra, cambiando a una marcha más corta si fuera necesario para tener mejor capacidad de aceleración.

Esta forma de adelantar es especialmente adecuada para coches con motor diésel, con muy buena recuperación



visores nos permite comprobar que no hay un tercer coche detrás del nuestro y del que queremos adelantar, que ya haya iniciado la maniobra. Verificar este hecho es la primera operación que tenemos que llevar a cabo. Esto es importante en autopistas y autovías rápidas de más de un carril y su inobservancia, la mayor causa de accidentes en estas vías.



**ADELANTAR CON SEGURIDAD**

La maniobra de adelantamiento es posiblemente, la situación más complicada y peligrosa con la que se enfrenta habitualmente un conductor en carretera. Aunque casi todo lo que se puede decir es conocido, debemos insistir en algunos aspectos.

\* Verificar que no viene nadie de frente o que está a suficiente distancia es lo más obvio, pero no siempre se tiene en cuenta. El cálculo de las velocidades aparentes de los tres coches que pueden intervenir en la maniobra, es lo más complejo y lo que exige una cierta experiencia.

\* La correcta colocación de los espejos retro-

\* En caso de duda, no adelantar, pero es impor-

prioridad. Esta prioridad la tiene quien ya ha iniciado la maniobra.

\* Dejar poca distancia entre el coche al que

pero con peor reprise y con un corte muy brusco de inyección que «agota» las marchas y nos obliga a cambiar a otra velocidad más larga.



MAGAZIN



**UN CALENDARIO DE LUJO**

ZENDER, uno de los grandes especialistas en accesorios para automóviles, ha lanzado un calendario muy exclusivo, -solamente 2.000 ejemplares-, titulado «Visions + Facts 1992», en el que están presentes los más famosos coches creados por la firma desde 1983 hasta nuestros días. El primero de ellos es el «Vision 1», un espectacular deportivo, mientras que el último que aparece en el calendario es el «Fact 4 Spider», que fue presentado en el pasado Motor Show de Francfort. Las dimensiones del calendario son de 72,5 x 70 centímetros y cuenta con veinticinco páginas, es decir, que cada mes del año cubre dos páginas completas. Su precio de adquisición está en el nivel que sólo alcanzan los objetos de colección: aproximadamente 9.000 pesetas.



CRITICA  
DE TIENDAS

## MADRIDAUTO

**AMPLITUD** de instalaciones y medios técnicos impresionantes son las dos notas más destacables del último concesionario oficial de Fiat inaugurado en Madrid.

La superficie total de las instalaciones es de 5.000 metros cuadrados divididos en las correspondientes secciones. La exposición, amplia, luminosa

Fiat comercializa en nuestro país.

El equipo de ventas está compuesto por tres vendedores dirigidos por Miguel Angel Millán, un profesional con largos años de experiencia en el sector.

Otra de las secciones que disfruta de una atención especial en este concesionario es la de los vehículos usados. La garantía con que cuentan estos automóviles se tramita a través de un servicio de la propia marca denominado «SUS», que proporciona una cobertura de hasta 12 meses.

**Servicio Técnico:** Amplio y perfectamente equipado cuenta con 2.500 metros cuadrados. Dispone de secciones de chapa, pintura y electricidad.

**Recambios:** Esta sección alberga, en sus 500 metros cuadrados, un total de 5.000 referencias.



y con gran visibilidad exterior tiene una superficie de 700 metros cuadrados, en la que tienen cabida 15 automóviles. En la misma exposición hay una zona dedicada a la venta de las versiones industriales que

**Entregas.** La mayoría de los automóviles que se adquieren en Madridauto se entregan en el acto gracias a un stock operativo de 60 unidades. Algunos modelos pueden tener un plazo de 15 días.

**Financiaciones y seguros:** En materia de financiaciones trabajan con la financiera de marca y con Bansafina, que pertenece al grupo del Banco de Santander.

**Dirección:** Madridauto se encuentra en la madrileña calle de Julián Camarillo número 7. El teléfono es el (91) 304 66 05.

 Amplitud de instalaciones, calidad profesional

 Localización del concesionario

MERCADO

## RETROCESO EUROPEO

**UNO** de los organismos más prestigiosos en las previsiones económicas, el Sofica francés, acaba de publicar un informe sobre lo que se espera del mercado del automóvil para 1992 en los países de la Comunidad Económica Europea.

La clave está en el mercado alemán, que con la incorporación de los *landers* del este, va a sufrir un importante retroceso económico, que supondrá una caída en las matriculaciones de automóviles del 12 por ciento lo que significa nada menos que me-



### PREVISIONES DE VENTAS EN EUROPA PARA 1992

País	1991	1992	Diferencia %
	(real)	(previsiones)	
Alemania	4.100.000	3.600.000	-12,0
Italia	2.300.000	2.300.000	0,0
Gran Bretaña	1.600.000	1.700.000	7,0
Francia	2.000.000	2.050.000	0,5
España	905.000	930.000	3,0
CEE	13.060.000	12.800.000	-2,0
EEUU	8.200.000	8.600.000	5,0
JAPÓN	4.905.000	5.100.000	4,0

dió millón de coches menos que en el año 91. El resto de los mercados importantes crecerá ligera-

mente, pero no será capaz de absorber la caída germana.

En otro término, Esta-

QUERIDOS  
COCHES

## EL COCHE EN LA UNIVERSIDAD

**EN** la Facultad de Bellas Artes de la Universidad de Granada, se ha leído la primera tesis doctoral de España que ha tratado al automóvil como elemento de expresión



dos Unidos y Japón también conocerán ligeros incrementos, del cinco y del cuatro por ciento.

Ahora sólo falta ver si se cumplen estas previsiones, que por lo que se refiere al caso español, están muy cercanas a las que los especialistas españoles ya han reiterado.

## LA EXPORTACION SALVA EL EJERCICIO 91

**SEGÚN** los últimos datos facilitados por la asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (Anfac), durante el pasado mes de octubre se exportaron 133.400 automóviles de turismo, lo que representa un incremento del 47,3 por ciento con relación al mismo mes del año anterior y una cifra récord en toda la historia de la industria española.

Pero no sólo el mes de octubre (aún no se dispone de datos de todo el año 91) ha resultado especialmente bueno. Durante los 10 meses del 91, se han exportado alrededor de un millón sesenta mil coches, prácticamente la misma cantidad que durante todo el año anterior. Las ventas en el exterior compensan así la bajada del 9,8 por ciento

experimentada en el mercado doméstico, en una proporción de casi un 5 por ciento, cuando las perspectivas a inicios de 1991 eran muy pesimistas.

Por marcas, General Motors figura a la cabeza, con

MARCA	Octubre	1991	1990	91/90
General Motors	28.778	281.064	237.544	18,3
Ford	23.158	212.429	166.965	27,2
Seat	33.286	197.230	183.303	7,6
Volkswagen	19.854	143.923	96.788	48,7
Renault	14.154	121.891	87.888	38,7
Peugeot	9.655	67.493	61.537	9,7
Citroën	4.515	37.736	36.429	3,6
<b>TOTAL</b>	<b>133.400</b>	<b>1.061.766</b>	<b>870.454</b>	<b>22,0</b>

Modelo	1991	1990	96/90
1º Opel Corsa	279.438	237.544	17,6
2º VW Polo	143.923	96.788	48,7
3º Seat Ibiza	111.189	112.562	-1,2
4º Ford Fiesta	105.283	156.765	-32,8
5º Peugeot 205	67.295	55.843	20,5
6º Renault 19	64.452	38.478	67,5
7º Ford Escort	63.284	8.345	658,3
8º Renault Clio	53.042	1.404	3.677,9
9º Ford Orion	43.862	1.855	2.264,5
10º Seat Toledo	23.553	0	-
11º Citroën ZX	18.155	0	-
12º Citroën AX	12.591	23.809	-47,1

281.064 unidades exportadas en los 10 primeros meses, y un incremento del 18,3 por ciento, seguida por Ford, con 212.429 unidades y un incremento de nada menos que el 27,8 por ciento. A continuación, Seat y Volkswagen, que si las consideramos como un solo grupo, serían líderes en exportación, con 341.153 coches exportados y un incremento del 48,7 por ciento. En quinta posición, Fasa Renault ofrece un incremento del 38,7 por ciento y, finalmente, Peugeot y Citroën.

Es significativo señalar como algunas marcas están ya vendiendo más coches fuera de nuestras fronteras que dentro de ellas. Para comprender la importancia de estas exportaciones, conviene añadir que un 72,1 por ciento de nuestra producción se vende en el extranjero.

cultural. Bajo el título «Evolución Estética del Diseño del Automóvil», Juan García Pedraza realiza un amplio estudio que comienza mediante una semblanza histórica a modo de introducción. En un capítulo posterior, denominado Material y Métodos, se presenta un abundante material descriptivo, basado todo en dibujos personales perfilados durante los cinco años que ha estado trabajando sobre su tesis. Su investigación comienza con un análisis sobre la relación de formas entre los primeros automóviles y los vehículos anteriores. A partir de aquí, su trabajo estudia las sucesivas modificaciones que experimentan los automóviles, en función de los requerimientos económicos y sociales, de los progresivos conocimientos aeronáuticos o de la disputa entre tendencias conservadoras o revolucionarias.

PESOS  
PESADOS

## AUTOCARES MERCEDES BENZ

**MERCEDES** Benz acaba de presentar su nueva gama de autocares, denominada O 404. Unos vehículos que han sido sometidos a un intenso

estudio para conseguir un resultado de bajos consumos con un mínimo nivel sonoro y dotados de las tecnologías más avanzadas.

El resultado queda a simple vista y entre los elementos más conseguidos cabe citar el excelente coeficiente de penetración aerodinámica que se sitúa en un 0,4. Otro elemento de nuevo cuño con que contará este autocar es la

En el capítulo mecánico, los nuevos O 404 dispondrán de ocho motores atmosféricos y turbo con potencias que oscilarán entre los 151 y los 503 caballos de potencia.

Los interiores también han recibido un tratamiento especial y destaca la inclusión en los asientos del elemento «crash» deformable que va integrado en el asiento; un accesorio que es ya obligatorio en algunos países europeos en donde las medidas de seguridad se toman en serio.

La fecha de comercialización de la nueva gama de autocares de Mercedes Benz es a finales de este año 1992 y todavía se desconocen sus precios definitivos.

suspensión de ruedas independientes y una regulación neumática que ha sido perfectamente afinada para mejorar el confort de los pasajeros.

## TRES ZEPHYR, TRES

**DESPUÉS** de la presentación el pasado año de la Zephyr 750, que ha alcanzado un notable éxito en nuestro país, Kawasaki ha decidido completar la gama con una 550 y una 1.100. La estética es similar para las tres motos, de aspecto clásico y elegante, con chasis tubular y motores tetra cilíndricos con culatas de ocho válvulas y refrigeración por aire. La 1.100 con 91 caballos de potencia, se comercializa en color burdeos y tiene un precio de 1.066.700 pesetas. El modelo de 550 centímetros cúbicos, en colores negro o burdeos proporciona una potencia de 51 caballos a 10.000 revoluciones y cuesta 709.700 pesetas.



## AGENDA

### AVENTURA EN LA NIEVE

La tercera edición del «Raid Internacional de motos de nieve Hurricana» partirá el 22 de febrero de Otawa, y recorrerá durante nueve días las blancas estepas canadienses, para terminar en Quebec el primero de marzo. La participación americana está compuesta por 30 equipos de Canadá y USA. Los europeos, por su parte, conforman doce equipos con nacionalidades francesa, española, belga, italiana y finlandesa.

### CLÁSICOS EN «EL CIRCUIT»

El día 22 de febrero está programada en el Cir-



cuito de Cataluña una gran reunión de Clásicos Deportivos.

En efecto, se espera que sean más de un centenar de coches construidos entre los años 1940 y 1972 procedentes de toda España e incluso del sur de Francia, los que acudan a la llamada del Samalús Clasic Car Club.

Los que estén interesados en acudir sólo deben ponerse en contacto con

la citada entidad a los teléfonos 93/871 50 58 y 93/871 68 03.

### TODOS AL MUNDIAL

La agencia de viajes «Aventurismo» pone en marcha una interesante iniciativa: estupendos viajes organizados a todos los Grandes Premios de Motociclismo del Mundial.

El respaldo del grupo de

publicaciones de Alesport (Sólo Moto, Sólo Auto y Sólo Bici) es una excelente garantía para que quienes se apuntan a estos viajes no queden defraudados, ni en la vertiente turística ni en la deportiva. La temporada se inicia con el viaje a Japón, el 29 de marzo, a un precio muy interesante: 145.000 pesetas. Para más información, contactar con Anna Miró. 93/211 20 50.

## HISTORICOS REHABILITADOS

UNO de los mayores problemas que acucian a los propietarios de los coches antiguos y clásicos es el legal, especialmente el de las ITV. La Dirección General de Seguridad Industrial de Cataluña ha decidido dictar unas normas absolutamente novedosas con respecto a Europa y que aliviarán en gran medida esos problemas.

No hay automóviles más mimados que ellos y, sin embargo, algunos no circulan más de cien kilómetros al año. Son los históricos, pero su vida no es sencilla ya que esas pocas ocasiones en que salen a la calle les pueden ocasionar muchas molestias. Si se acogen a la «Matrícula Histórica» sólo pueden circular si con gran antelación lo solicitan a Tráfico, dando a conocer el recorrido, lo cual limita cualquier iniciativa para salir cuando se crea oportuno o para variar el trayecto. Si quieren circular con toda libertad deben estar matriculados y legalizados como cualquier vehículo actual y ello no les exime de tener que pasar unas revisiones anuales en las ITV, que en ciertos casos les llegan a ser perjudiciales, como puede ser una masacrante comprobación de juegos en las rótulas con maquinaria pensada para los coches de hoy en día y no para los de entonces, que ni remontadamente son sometidos a esfuerzos como los actuales. Por no hablar del ponerle pegas a un Mercedes 540 K por polucionar en exceso cuando sólo sale rara vez. Un país tan celoso de su pasado como es Inglaterra, a punto estuvo de obligar a poner catalizadores a todas sus viejas glorias hasta que las protestas de los allí tan numerosos clubs detuvieron el desaguisado.

Pues bien, en Cataluña, la acción conjunta del Antic Car Club, del Club de Coches Antiguos de Cambrils, de la Escudería Hispano-Suiza y de los Amigos de los Coches Veteranos, ha sido inmejorablemente acogida por el Consejero de Industria y Energía, Antoni Subirá y su director general, Albert Sabala, que han dictado unas normas especiales que se recogen en el cuadro adjunto y que permiten que estos coches puedan beneficiarse de una atención especial en las estaciones de ITV.

Para acogerse a ella, los propietarios deberán tener un certificado emitido por los clubs, que acredite a sus vehículos como «Históricos» o «Clásico-Deportivos», con lo cual se evitará el que ruinas ambulantes pudieran beneficiarse de un trato de favor otorgado a personas que lo único que hacen es preservar un patrimonio cultural e histórico, como así lo ha entendido la Generalitat. «Pensamos que tenemos que hacer todo lo que podamos por el propietario de un coche antiguo, porque él lo mima y cuida como nadie», explica el señor Sabala. «Es evidente que hay que tener un trato especial con unos coches y unos propietarios especiales. En lugar de ponerles trabas vamos a



### LOS BENEFICIARIOS

«ANTIGUOS», es decir, los construidos antes del 31/12/1945.  
«CLÁSICO-DEPORTIVOS», los fabricados entre 1/1/1946 y 31/12/1968, siempre que sean considerados como vehículos de colección.  
Ello se hará bajo el criterio de clubs o entidades debidamente reconocidos que los certificarán y autentificarán como tales.

facilitarles las cosas». El director general nos explica un poco más el espíritu de estas normas: «A estos vehículos hay que pedirles que estén en las mismas condiciones que en el origen, pues sería absurdo medirlos bajo parámetros actuales». Entre esos parámetros se encuentran las citadas máquinas de

comprobación, y en el estado original el no exigirles, por ejemplo, cinturones de seguridad a un coche que no los ha llevado nunca ni tiene dónde anclarlos.

Para poner en marcha todo ello, la Dirección de Seguridad Industrial emitirá una Resolución dando a conocer estas normas a

todas las estaciones ITV catalanas y con las instrucciones precisas para que en caso de dudas sea el jefe de estación quien intervenga en aras de una homogeneización de criterios.

Otro tema muy importante es el de los cambios de titular, para los cuales la Jefatura de Tráfico pide haber pasado con éxito la ITV. Como que en muchos casos lo que se compran son «hierros» que puede tardarse años restaurar, la Dirección General podrá emitir certificados válidos sólo para un día, es decir, que no permitirán la circulación, pero sí la tramitación de los papeles y el cambio de nombre.

Estos acuerdos entrarán en vigor en muy breve plazo y dado que la vigencia de las normas de Inspección de las ITV es de ámbito estatal, nadie ni nada impide que de esta especial sensibilidad ha-

ciendo estos coches puedan beneficiarse los propietarios de toda España. Sólo deberán venir a Cataluña a pasar la Inspección.

Desgraciadamente, como todo anverso tiene su reverso, la «Espada de Damocles» que pende sobre esta normativa es el tercer punto, el relativo a la frecuencia de las revisiones, ya que debe primero someterse a la aprobación del Gobierno Central.

Si en el futuro se votara algo más restrictivo en el Parlamento Europeo, por la Transposición de la Directiva, este logro podría verse hipotecado. En aras de este patrimonio cultural de nuestro siglo que son los coches, debemos esperar que eso no llegue a suceder nunca y que los gobiernos, Central y Europeo, sepan apreciar como el de la Generalitat la especial idiosincrasia de estos venerables antepasados.

### TRES PUNTOS CLAVES

- 1- La ITV se hará de acuerdo con las características técnicas de construcción en su origen.
- 2- Las verificaciones y controles de transmisión y dirección se harán manualmente y no por procedimientos mecánicos.
- 3- La frecuencia de las revisiones será de 5 años para los «Antiguos» y de 3 para los «Clásico-Deportivos», o en cada cambio de titularidad. (Pendiente de la aprobación del Gobierno Central).

## OPEL RECICLABLES

GENERAL MOTORS está realizando un esfuerzo, más que notable, por llevar los sistemas de reciclaje a todos sus automóviles. De hecho, acaba de anunciar que para el año 2000, todos los Opel podrán ser reciclados al ciento por ciento. Hasta hace muy poco tiempo, los distintos elementos que componían un automóvil, iban a parar a una chatarrería, en la que, escasamente, se aprovechaban los materiales férricos, que iban de nuevo a la fundición para convertirse en materia prima. En la actualidad, no sólo los materiales férricos, sino todos los metálicos y algunos de los componentes orgánicos (plásticos), pueden ser reciclados y posteriormente volverse a utilizar en otras aplicaciones industriales.

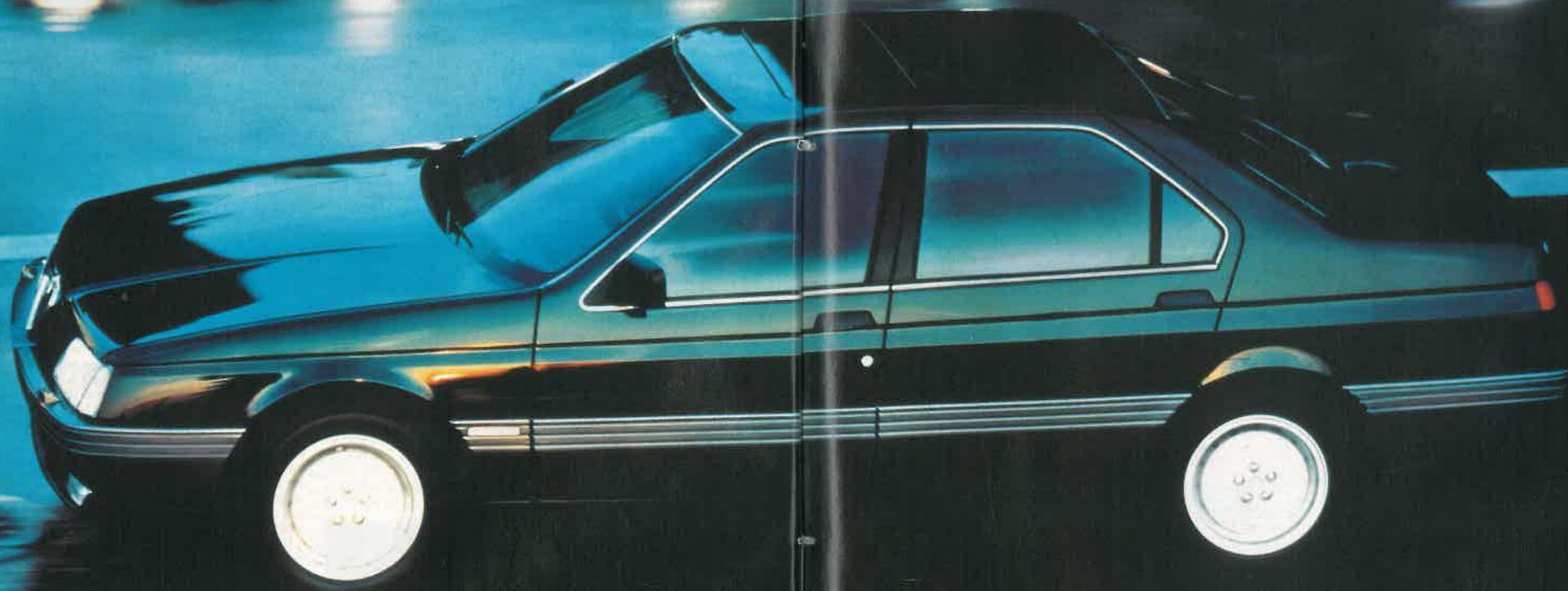
Opel utiliza, cada vez con mayor profusión, plásticos de tipo polipropileno, especialmente adecuados para su posterior reciclaje. Así, son de este material elementos tales como el tablero de instrumentos, consola central, techo practicable, burlletes de puertas, bastidor del filtro del aire, depósitos de frenos y líquido lavaparabrisas, la caja de la batería y los

soportes del ventilador, por citar los de mayor tamaño. Esta profusión de elementos susceptibles de posterior aprovechamiento obliga a que en los talleres de reparación se realice un especial seguimiento para que estas piezas obsoletas se envíen a los centros de transformación. GM ha reforzado la logística de recogida de piezas para este menester, a la vez que ha introducido, en el diseño de nuevos modelos, nuevos conceptos para que el desgace sea más coherente.



LEGISLACIÓN A FAVOR  
El director general, Albert Sabala, es uno de los responsables de la nueva legislación sobre históricos.

## ALFA 164. EL DISCRETO ENCANTO DE LO EXCLUSIVO.



Hay personas, con un estilo de vida muy personal y exclusivo, que en todo lo que les rodea buscan el discreto encanto de lo exclusivo. Algo que en el ALFA 164 alcanza su máxima expresión a través de una línea atractiva, que combina la elegancia más exclusiva con el dinamismo y la seguridad. Una exclusividad

que se confirma en el lujo de su interior, diseñado y equipado para que usted disfrute del máximo confort y del placer de conducir. Porque cuando gire la llave de su ALFA 164 descubrirá el auténtico encanto de lo exclusivo. Comenzará a vivir en un mundo de nuevas sensaciones, donde el confort más elevado, unido a la potencia

y elasticidad de sus motores, crean una nueva forma de entender la conducción. Un mundo donde usted podrá disfrutar, en el más absoluto silencio, de la deportividad y la seguridad más exclusiva de ALFA ROMEO. Así es el ALFA 164. Un automóvil diseñado para que usted disfrute del discreto encanto de lo exclusivo.



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.**

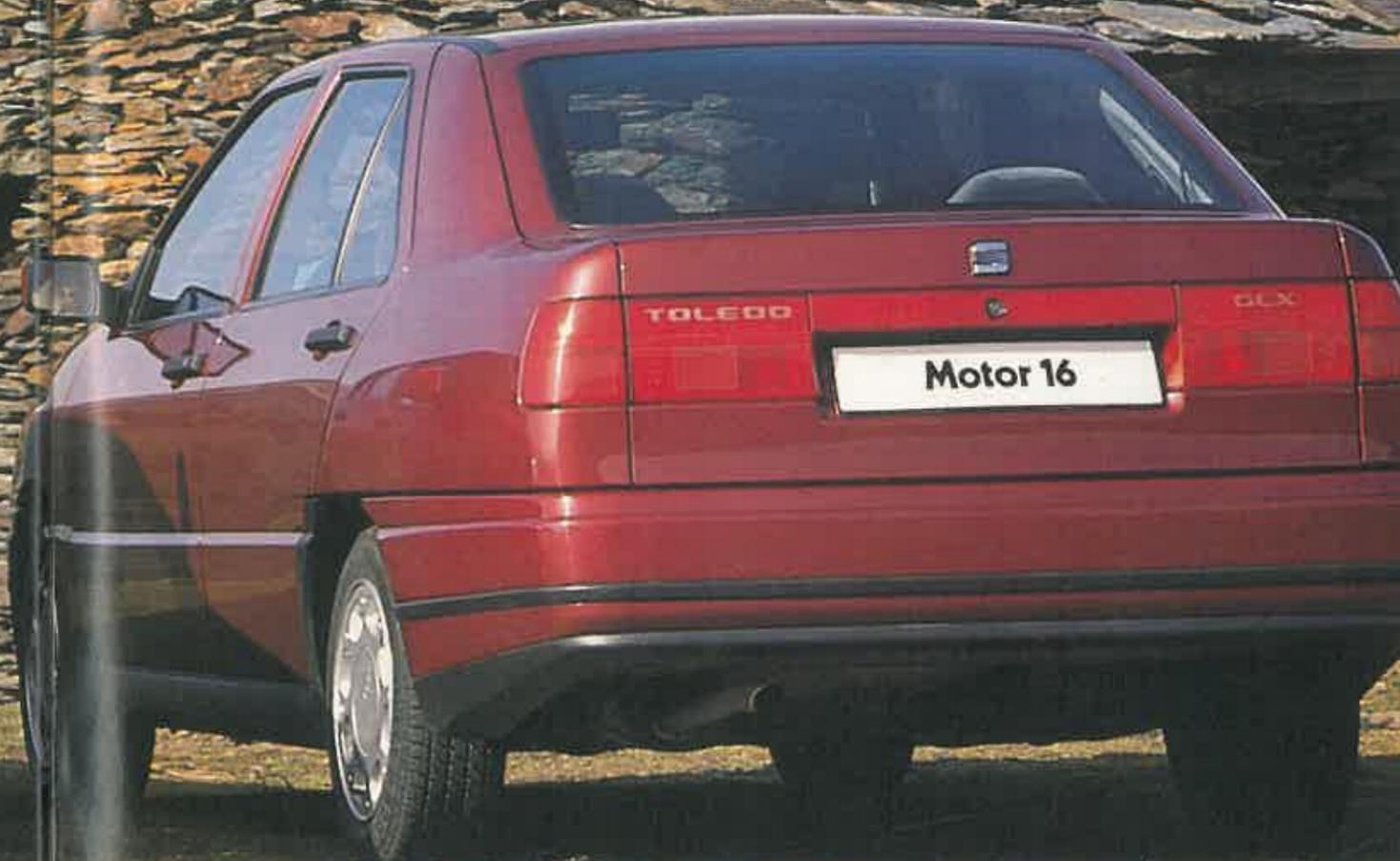
## SEAT TOLEDO 1.9 DIESEL / 1.9 TURBODIESEL

### TOLEDO DIESEL

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★★

### TOLEDO TURBODIESEL

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★
PRECIO	★★★



**E**N algunos países, donde el gasóleo está especialmente favorecido por la administración en cuanto a tasas y precios, las versiones diésel de algunos modelos resultan más populares que las de gasolina. Este predominio en las ventas puede hacerse de nuevo

#### VIRTUDES

- Motor energético
- Consumos bajos
- Facilidad de conducción

**SEAT TOLEDO 1.9 D GL**  
**PRECIO: 2.080.069 PTAS.**

- Detalles de acabado
- Visibilidad posterior
- Rumorosidad en frío

#### DEFECTOS

#### VIRTUDES

- Recuperaciones
- Consumos en carretera
- Comportamiento

**SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX**  
**PRECIO: 2.332.070 PTAS.**

- Aire acondicionado opcional
- Manejo de algunos mandos
- Poca diferencia de potencia respecto al 1.9 D

#### DEFECTOS



# ESPADAS EN ALTO

*Dentro de la gama Toledo las versiones diésel van a tener un especial protagonismo. Al comparatlas, el motor turbocomprimido encuentra un serio rival, y sin complejos, en su hermano atmosférico. Estos afilados aceros toledanos, templados al gasóleo, tienen mucho que decir en el mercado.*



**SUAVIDAD DE MARCHA**  
El turbo del TD no muestra ninguna brusquedad y tiene un funcionamiento muy suave y progresivo.

realidad en el Toledo D o en el Toledo TD, dos coches con clara vocación polivalente y muy adecuados para quien tenga muy en cuenta la balanza economía/rendimiento. Por dos millones de pesetas se dispone de un turismo de última hornada, ágil, capaz para cinco cómodas plazas, con un impresionante maletero para viajar y, el factor más importante en este tipo de motorizaciones, unos consumos que permiten estirar el depósito de combustible de forma impensable en un motor de gasolina.

La duda principal a la hora de elegir, una vez decididos por la opción diésel, será el conformarse con el sistema de admisión atmosférico o recurrir a la sobrealimentación, verdadera panacea para los modernos motores de gasóleo. Sobre el papel, la cosa no se plantea muy clara puesto que la diferencia de potencia entre uno y otro es de tan sólo siete caballos. Esto no es muy significativo en un coche de una tonelada de peso. La razón de tan poca diferencia radica en el carácter «ecológico» del turbodiésel, equipado de una marmita catalítica que, en pos de la reducción en los gases de escape, roba alguna potencia de

## FICHA TECNICA



SEAT TOLEDO	1.9 D CL	1.9 TD GLX
<b>MOTOR</b>		
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.896
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	inyección bomba rotativa	inyección bomba rotativa
Compresión	23 a 1	23 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	68 CV (50 kW)/4.400	75 CV (55 kW)/4.400
Par máximo / r.p.m.	13,0 mkg (127 Nm)/2.200	13,1 mkg (126 Nm)/4.500
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Traacción	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,3/14,8/22,4	8,3/14,8/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	31,7/38,7	31,7/38,7
Embrague	mando hidráulico	mando hidráulico
<b>DIRECCIÓN</b>		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5
<b>FRENOS</b>		
Delante	discos	discos
Detrás	tambores	tambores
Antibloqueo	no	no
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delante	tipo McPherson	tipo McPherson
Trasera	semi-independiente	semi-independiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	chapa 5,5 x 13	chapa 5,5 x 13
Neumáticos	175/70 TR 13	185/60 TR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.105	1.120
Capacidad depósito combus.	60	60

la suministrada por el turbo. A priori pues; no tendrá porque haber una gran diferencia en el rendimiento general, a pesar de la mayor presión y recirculación de los gases utilizados en la combustión del motor de la serie TD.

A la hora de medir los resultados mediante la infalible electrónica del *correxit*, esto se ratifica, aunque con importantes matizaciones. El dato de mayor uso y comprensión popular, la velocidad máxima, no difiere efectivamente en mucho. Seis kilómetros por hora escasos, un valor poco importante en la marcha eminentemente turística de los Toledo diésel.

## ¿CIUDAD O CARRETERA?

En el Toledo D sorprende desde un principio la buena respuesta del motor y su funcionamiento suave y progresivo en toda la gama de potencia. Lo expuesto anteriormente y esta buena impresión inicial de la versión atmosférica, hacen dudar sobre la necesidad del turbo en un motor casi igual de brillante sin necesidad de acudir a la sobrealimentación. Pero donde encuentra finalmente su razón de ser el TD es en la carretera. Las cifras no engañan y, si en velocidad punta y en circulación ciudadana las dos versiones andan muy parejas, a la hora de acelerar y adelantar la ayuda del turbocompresor es evidente. Esos segundos y, sobre todo, metros de diferencia entre el D y el TD son muy importantes para quien viaje regularmente por carretera y claves para mejorar de forma significativa las medias de cruce.

En cuanto al consumo, al contrario de lo que ocurre en otros diésel, la turboalimentación no supone una diferencia drástica en los valores obtenidos. Estos se mantienen ligeramente superiores, pero sin separarse más de un litro cada cien kilómetros entre ambos motores. Donde se nota más esta diferencia es en ciudad, medio en el cual el atmosférico puede hacer el mayor alarde de economía.

El planteamiento queda pues claro entre ambas versiones. La atmosférica encaja perfectamente en la necesidad de una berlina media de uso intensivo en ciudad, económica y que pueda viajar sin problemas ocasionalmente de forma tran-



**FAMILIA NOBLE**  
Las versiones diésel del Toledo heredan las excelentes cualidades dinámicas de los demás modelos de la gama.

**DISTINTO NIVEL**  
Las unidades de la prueba pertenecen al nivel de acabado Intermedio GL en el caso del 1.9 D y al superior GLX en el del 1.9 TD.

**GRANDES ESPACIOS**  
Amplio, cómodo y bien ventilado, el habitáculo del Toledo dispone, además, de un enorme maletero. En el 1.9 TD GLX el asiento posterior es divisible y los tapizados más elegantes. En viajes largos, el ruido de la banqueta resulta algo blando.



quila y con buenas capacidades de carga. El turbodiésel, será la mejor opción para los conductores que se vean obligados, por trabajo o necesidad, a salir más asiduamente a carretera. Allí apreciarán a la larga esos pocos pero útiles caballos extra a la hora de mantener medias en montaña o adelantando con más soltura.

### DESCANSO AL VOLANTE

En el caso del Toledo 1.9 diésel, Seat ofrece dos posibilidades en cuanto a nivel de acabado: el más básico o CL y el intermedio, GL. El primero incluye, no obstante, la dirección asistida de serie, un sistema que resulta una necesidad en la ciudad a la hora de maniobrar o aparcar. En los GL, como el utilizado en la presente prueba, las diferencias son una serie de detalles que confieren al 1.9 D un aspecto más lujoso, como puedan ser los cristales tintados, la guantera con llave y luz o los guarnecidos interiores con acabados en paño. Los turbodiésel, por su parte, pueden ser de este mismo nivel GL o bien el superior de la gama, GLX. Este ya dispone, de origen de, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y asientos tapiza-



**TRANQUILIDAD Y CARÁCTER**  
El tranquilo motor 1.9 D demuestra sin embargo un brío sorprendente en sus respuestas a bajo y medio régimen. Su brillantez llega incluso a poner en entredicho a su hermano con turbo.

dos en un tejido más vistoso, entre otros argumentos para quien quiera ya una berlina de cierta prestancia en cuanto al detalle y no sólo en cuanto a la funcionalidad. Además, este nivel de acabado GLX viene preparado para recibir un amplísimo paquete de opciones de la prolífica gama Toledo. Nada menos que doscientas cuarenta posibilidades diferentes la componen y que, si se pusieran en fila paragolpes con paragolpes, formarían una fila de más de un kilómetro de longitud.

En cuanto al comportamiento, la motorización diésel no afecta de forma especial a las cualidades innatas del Toledo. Sigue resultando un coche muy ágil, fácil de conducir y de blandas y cómodas suspensiones. La nobleza general de la aerodinámica carrocería hacen del Toledo D o TD un automóvil descansado en la conducción y seguro en sus reacciones. En el caso de equipar

**RECUPERAR**  
La turboalimentación, que sólo hace ganar siete caballos, encuentra su razón de ser en los adelantamientos en carretera y en los puertos de montaña.



## CONSUMOS

Datos en l/100 km	1.9 D	1.9 TD
<b>CIUDAD</b>		
A 29.4 km/h de promedio	6.9	6.7
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4.4	5.0
En conducción rápida	8.8	8.6
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	6.6	7.6
A 140 km/h de cruceo	7.6	8.4
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	6.9	7.2
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	869	833

## PRESTACIONES

SEAT TOLEDO	1.9 D	1.9 TD
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>		
Km/h	166.7	172.4
<b>ACELERACIÓN</b>		
400 m. salida parada (seg.)	19.8	19.2
1.000 m. salida parada (seg.)	36.8	35.4
0-100 km/h (seg.)	15.4	13.9
Metros recorridos	267.9	241
<b>RECUPERACIÓN</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20.0	19.5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21.9	21.6
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37.8	36.5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41.3	40.7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	15.9	12.8
Metros recorridos	452.8	360.7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20.1	17.1
Metros recorridos	565.4	480.4

## EQUIPAMIENTO

SEAT TOLEDO	D CL	TD GLX
Cuentarrevoluciones	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	OP
Faros antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (izda./dcha.)	NO/NO	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevalunas eléctricos (D/T)	NO/NO	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	OP	OP
Asiento posterior divisible	NO	OP
Faros regulables desde el interior	NO	SI

### OPCIONES

**1.9 D CL:** Techo abatible 60 000 ptas. Cinturones de seguridad traseros 16 000 ptas. Aire acondicionado 170 000 ptas. Llantas de aleación 70 000 ptas. **1.9 TD GLX:** Techo abatible 60 000 ptas. Cinturones de seguridad traseros 16 000 ptas. Aire acondicionado 170 000 ptas. Llantas de aleación 70 000 ptas. ABS 153 000 ptas.

### DATOS DEL COMPRADOR

**Fabricante:** SEAT Pau Clans, 167 08037 Barcelona. Teléfono (93) 335 60 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1 076 puntos de asistencia en toda España.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

- ▲ La consola central del 1.9 D GL es más cómoda, al interrumpirse a nivel de las rodillas y dejar más espacio para conducir.
- ▲ Muy buena la lectura de los instrumentos de abordo.
- ▲ Las luces son regulables desde el interior en el 1.9 TD GLX, esto permite modificar el haz de los faros según la carga.

### EN CONTRA

- ▼ Ausencia de luz en el cenicero delantero.
- ▼ En los GLX la situación de los mandos de elevalunas obliga a buscarlos tanteando en la consola central, y están situados muy próximos.
- ▼ Algunos acabados plásticos y molduras desentonan con el nivel general de calidad en este coche.

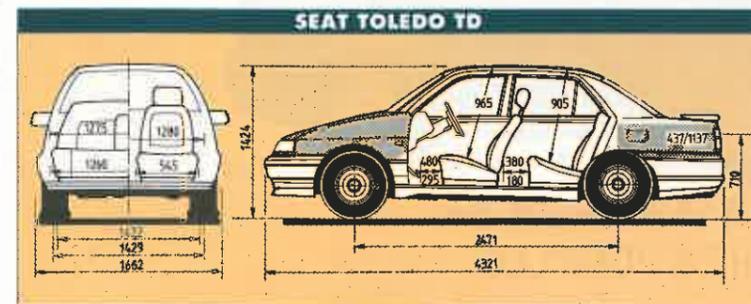
## SONORIDAD

SEAT TOLEDO	D GL	TD GLX
Al ralentí	54,7	55,9
A 60 km/h	62,6	65,1
A 90 km/h	68,2	68,2
A 120 km/h	74,4	72,5
A 140 km/h	76,2	74,8
A tope	80,6	73,8

Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

## FRENOS

DISTANCIAS DE FRENO (m)	1.9 D	1.9 TD
En metros		
A 60 km/h	20,6	19,7
A 100 km/h	58,4	53,4
A 120 km/h	94,6	73,5



ABS, como en el TD GLX (que además lleva las llantas de aluminio y los neumáticos de mayor sección), las distancias de frenado se ven drásticamente acortadas. Algo que hace de esta opción algo muy apropiado para los toledanos más ruterros.

Juan Luis Soto  
Fotos: Ramón Rodríguez

## FRENTE A SUS RIVALES

Por precio, motorización y segmento se enfrentan a los Citroën BX 1.9 TD (1.963.382 ptas), Fiat Tempra DS y TD (1.911.338 ptas/ 2.380.992 ptas), Ford Sierra CLX TD (2.171.000 ptas), Opel Vectra GL D y GL TD (2.196.000 ptas/2.283.500 ptas), Peugeot 405 GLD y GLDT (2.120.500 ptas/2.547.680 ptas) y Renault 21 GTD (2.165.400 ptas). Los Toledo son de los mejor equipados y los últimos en aparecer en el mercado.



DIRECCION ASISTIDA.



ELEVALUNAS ELECTRICO.



RADIO CASSETTE  
ESTEREO EXTRAIBLE.

PHILIPS DC-552.



MANDO A DISTANCIA DE  
CIERRE DE PUERTAS.

# Vívelo a tu aire.



Es la nueva serie especial Renault 19 Wind. Un coche fuera de serie.

En el que podrás encontrar un equipamiento\* realmente especial: ordenador de a bordo, faros antiniebla, cinturones de seguridad traseros, elevallunas eléctrico, radio-cassette estéreo extraíble Philips DC-552...

En una amplia gama, con versiones de 3, 4 y 5 puertas, para que puedas elegir motorizaciones que van desde los 65 CV. diesel hasta los 107 CV. gasolina inyección.

Porque el nuevo Renault 19 Wind tiene tu aire. Disfrútalo como quieras.

No esperes más y vívelo.

**NUEVO RENAULT 19**

**WIND**  
SERIE ESPECIAL

\*Según versiones.

RENAULT  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones RENAULT a tu servicio.  
Renault recomienda lubricantes

# IATO TURBODIESEL ESTILO ROBUSTO

*Con elementos mecánicos de Fiat y gracias a la especializada industria auxiliar italiana, una modesta fábrica italiana ha podido realizar este todo terreno con verdaderas pretensiones de lujo.*

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>ACABADO</b>	★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★
<b>SEGURIDAD</b>	★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★

**H**ACER un coche y que funcione, no es muy complicado, sobre todo en un país como Italia, que cuenta con una industria auxiliar muy potente, capaz de suministrar los componentes más sofisticados. Este es el caso del Iato, un coche realizado a base de reunir elementos utilizados en los modelos de las gamas Fiat con otros específicamente pensados para este modelo. El resultado final es bastante aparente, por lo que el coche tiene un aspecto realmente llamativo, gracias a su vistosa decoración y sus espectaculares llantas de aleación, pero el acabado deja bastante que desear.

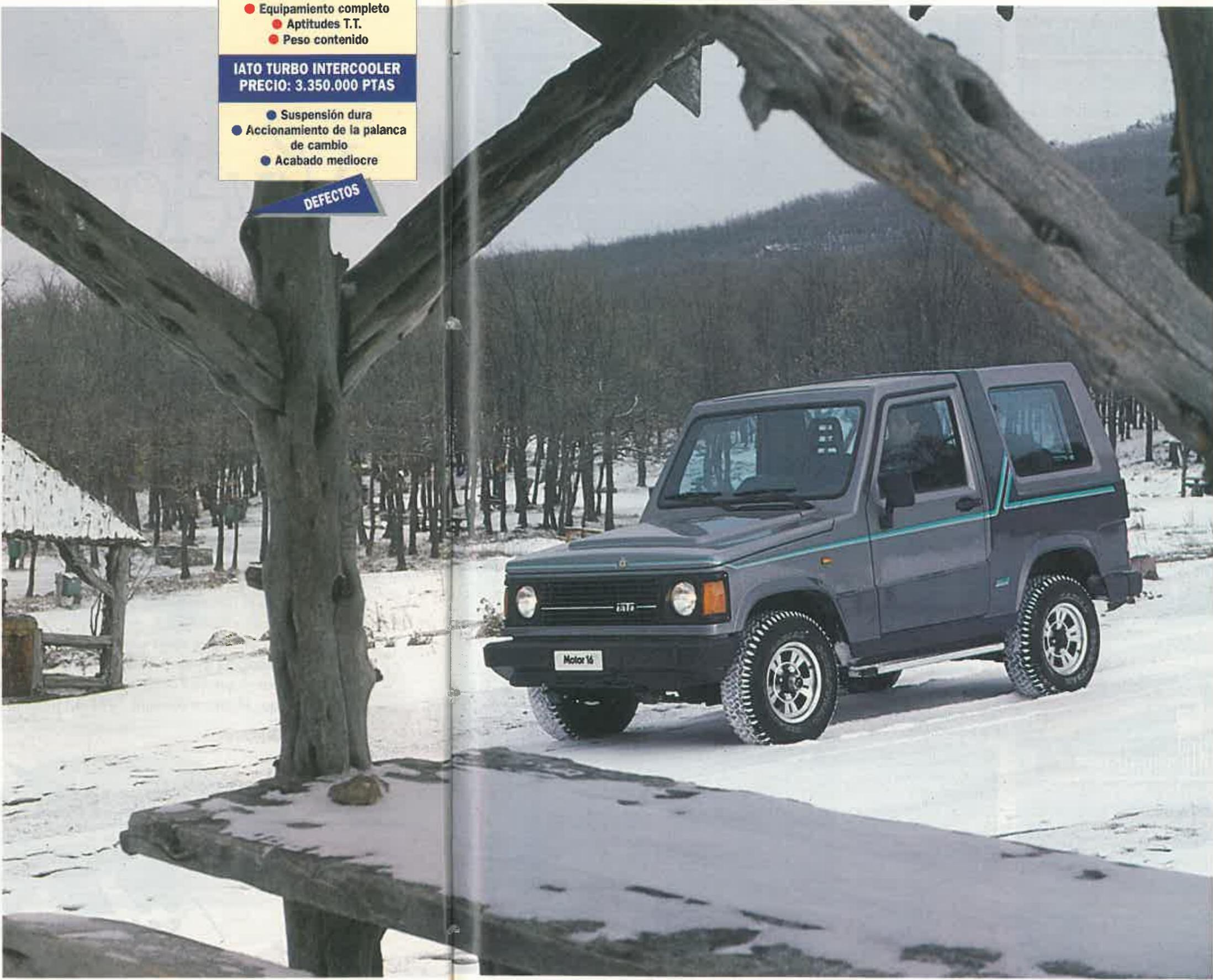
La estructura del coche no aporta apenas novedades sobre lo habitual en los todo terreno. Un bastidor de acero soporta los elementos mecánicos y la suspensión. El motor es un turbodiésel de dos litros que tiene un rendimiento apropiado para un todo terreno. Los 86 caballos permiten rodar con soltura en carretera y mantener velocidades crucero razonables. La capacidad de recuperación es apropiada para su utilización por campo. La suspensión es de ejes rígidos y ballestas delante y detrás. Esta configuración es óptima en cuanto a su fiabilidad, pero resulta excesivamente dura si tenemos en cuenta la filosofía de coche de ocio del Iato. La transmisión

**VIRTUDES**

- Equipamiento completo
  - Aptitudes T.T.
  - Peso contenido
- IATO TURBO INTERCOOLER  
PRECIO: 3.350.000 PTAS**

**DEFECTOS**

- Suspensión dura
- Accionamiento de la palanca de cambio
- Acabado medlocre



# FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 1.929 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 82,6 mm. Carrera 90,0 mm. Compresión 19,2 a 1. Potencia máxima 86 CV(63 Kw) a 4.100 rpm. Par máximo 19,4 mkg (190 Nm) a 2.400 rpm. Alimentación Inyección indirecta Bosch, con turbocompresor KKK e intercambiador de calor aire/aire. Combustible Gasol.

**TRANSMISIÓN:** Tracción trasera, engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas con reductoras. Embrague. Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm 34,9,0 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro 12,5 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Disco. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Eje rígido con ballestas semi-elípticas y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con ballestas semi-elípticas y amortiguadores hidráulicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 235/75 R 15. Llantas de aleación de 7 x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.546 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible 65 litros.

# CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29,1 km/h de promedio	8,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de crucero	9,0
En conducción T.T.	14,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de crucero	12,5
A 140 km/h de crucero	14,8
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	9,3
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	650



**MUY COMPLETO**  
La instrumentación es muy completa pero su disposición está poco estudiada.



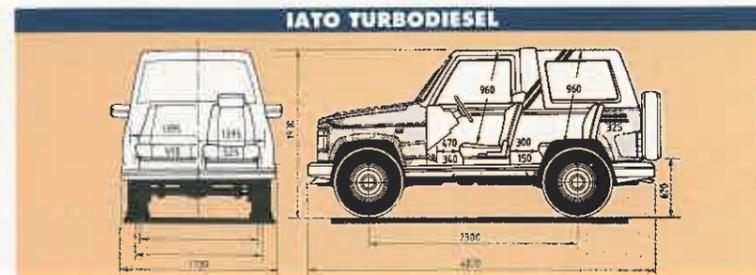
**INTERIOR APARENTE**  
El aspecto del interior es bueno, sin embargo el acabado deja bastante que desear.

también es de corte convencional, con tracción a las ruedas posteriores, engranable a las ruedas delanteras. Los desbloqueadores de las ruedas delanteras se accionan manualmente. En la consola central hay dos palancas, además de la del cambio. Con una se engrana la tracción total y con la otra las reductoras. En el eje trasero hay un diferencial autoblocante.

En el interior sorprende la primera impresión. Un completísimo cuadro de instrumentos mantiene informado al conductor de todo cuanto acontece bajo el capó. Un inclinó-

metro y un altímetro rematan la faena. En el centro destaca un climatizador electrónico, que mantiene la temperatura programada.

Todo esto queda bien a la vista, pero en cuanto se empieza a hacer uso del coche, se notan algunas precariedades. Por una parte, la disposición de los relojes no resulta muy acertada, ya que el propio volante tapa algunos de ellos. La iluminación de los mismos es insuficiente y por lo tanto su lectura es casi imposible por la noche. En definitiva se nota un diseño poco cuidado.



## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

- ▲ Equipamiento completísimo con buena presencia. La instrumentación cuenta con un buen número de relojes e indicadores.
- ▲ Asientos de buen diseño con un tacto agradable.

### EN CONTRA

- ▼ Ajuste de los elementos del interior poco cuidado.
- ▼ No dispone de cierre centralizado de puertas, a pesar de poseer un completo equipamiento de serie.

Frente al volante, se puede adoptar una posición acertada. Los asientos son cómodos y la mayoría de los mandos quedan bien al alcance. La palanca del cambio tiene un manejo difícil, ya que los movimientos son duros e imprecisos. Lo peor es que los movimientos hacia delante de la palanca, llegan a tocar con el salpicadero, por lo que es necesario empuñar la palanca desde atrás para no golpearse los nudillos.

Entre la cualidades dinámicas del coche cabe destacar la dirección, que es bastante precisa y suave. La

capacidad para triear del lato es su mejor argumento. En el otro lado de la balanza tenemos unos frenos insuficientes y una dureza de suspensión que hace de cualquier trayecto una montaña rusa.

Es difícil justificar el precio de este todo terreno, ya que por los tres millones y pico que cuesta, se pueden encontrar otros modelos mucho más elaborados. Se nota que los millones invertidos en el desarrollo de un producto de gran serie, tienen una justificación.

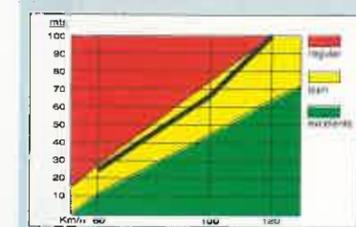
Victor Piccione  
Fotos: José A. Díaz



# PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	139,5
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	21,1
1.000 m salida parada	40,0
De 0 a 100 km/h	20,5
Recorriendo (metros)	385
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	39,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,6
De 80 a 120 km/h en 4ª	20,7
recorriendo (metros)	597
De 80 a 120 km/h en 5ª	21,0
recorriendo (metros)	601

# FRENOS



A 60 Km/h	24,8
A 100 Km/h	66,6
A 120 Km/h	111,5

**PARA EL CAMPO**  
El mejor terreno para el lato es el campo. Su agilidad permite llegar a todas partes.

**SUSPENSIÓN DURA**  
Los tarados de la suspensión penalizan el confort y el comportamiento del coche.

# SONORIDAD



Al ralentí	58,2
A 60 Km/h	71,6
A 90 Km/h	75,4
A 120 Km/h	81,2
A 140 Km/h	84,5
A Tope	84,8

**DATOS DE COMPRA**  
IATO Importador: Impcasey S.A. c/ Doctor Ferran s/n. Nave 18. Polígono Industrial Bufalvent Manresa. 08240 Barcelona. Teléfono (93) 874 45 57. **Garantía:** Un año o 70.000 kilómetros en piezas y mano de obra. Cinco años de garantía anticorrosión. **Red de postventa:** Sin determinar.

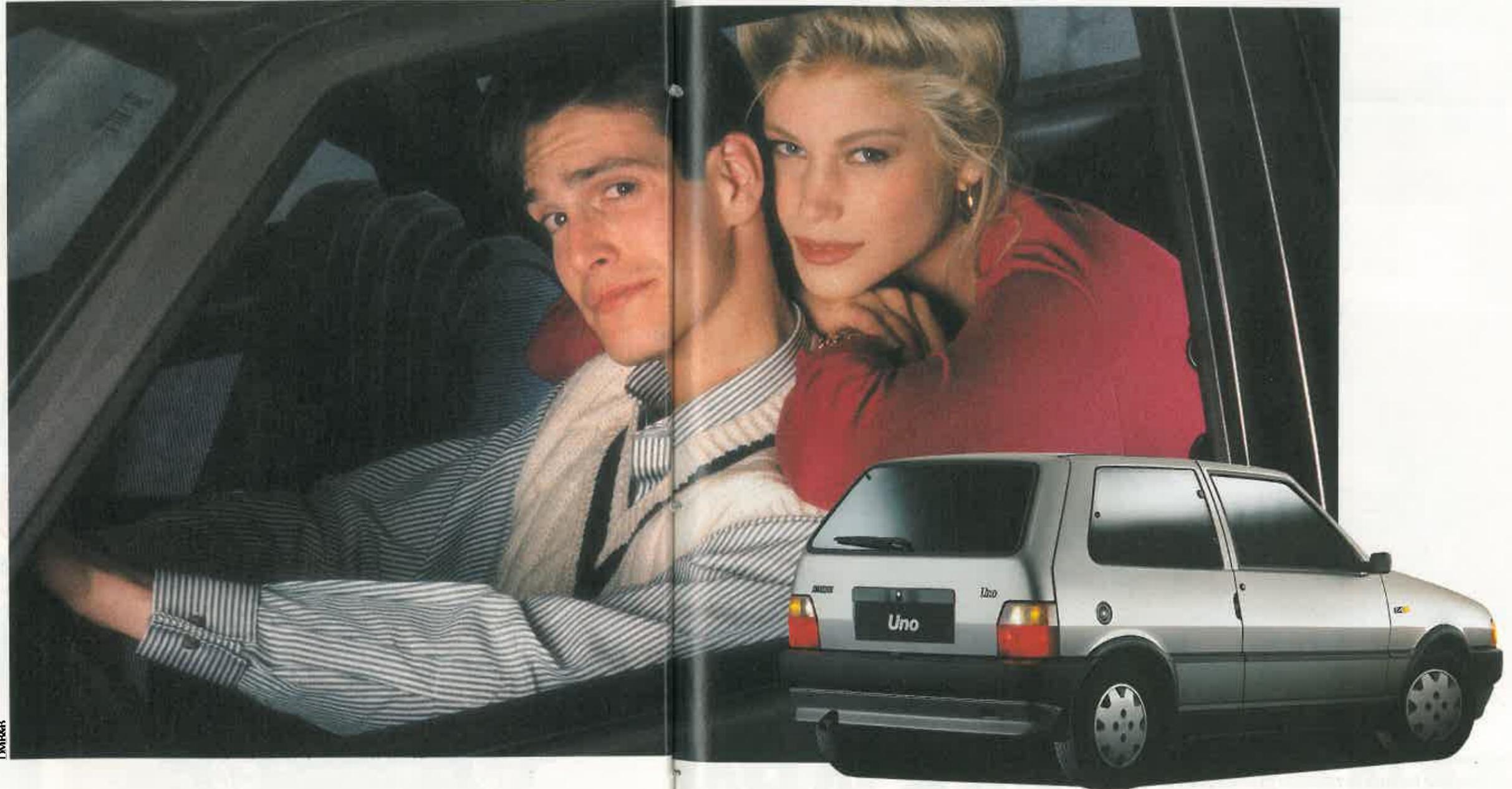
Hay a quien le encantan los detalles. Saber, por ejemplo, que el Fiat Uno 70 SX ofrece inyección electrónica. Que posee un altísimo equipamiento de serie. Con todo detalle. Por otra parte, hay quien sólo le pide a su coche diversión, lujo, sofisticación. Nos alegra poder decir que el Fiat Uno 70 SX satisface ambas formas de ver la vida. Pruébalo.

# ¿A QUIEN LE IMPORTA LA INYECCION ELECTRONICA?

72 CV. 170 km/h. 1.372 c.c. Tapacubos integrales. Faros antiniebla integrados. Tapicería de terciopelo. Salpicadero con guantera portadocumentos y consola. Cuentarrevolu-

ciones electrónico. Cierre centralizado con mando a distancia. Elevalunas eléctricos anteriores. Luneta térmica. Espejo exterior derecho. Cristales atérmicos. Parabrisas laminado. Male-

tero con luz y apertura y cierre centralizados. Asiento posterior partido. Limpia-lavaluneta. Cinturones de seguridad regulables en altura. Check panel. Fiat Uno 70 SX 3P, 1.330.000 Pts. Fiat Uno 70 SX 5P, 1.387.000 Pts. llave en mano, absolutamente todo incluido: IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal y promoción.



CON O SIN  
PLOMO  
FIAT PLUS SERVICE

FIAT UNO 70 SX i.e. **FIAT**

VIRTUDES

- Buen comportamiento asfalto-tierra
- Confort de marcha
- Calidad de acabado

**SUBARU LEGACY 2.2 SW**  
**PRECIO: 3.356.621 ptas.**

- Cambio impreciso
- Aire acondicionado en opción
- Frenos poco resistentes a la fatiga.

DEFECTOS

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>CALIDAD</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★

**C**UANDO fui a recoger el Subaru Legacy SW para nuestra prueba, estuve charlando, para hacer tiempo, con uno de los responsables de la marca. La unidad que habían asignado a la revista para pruebas, explicó mi interlocutor, no



**SUBARU LEGACY 2.2 4WD SW GX**

*Su nombre es Legacy, su apellido Subaru, pero lejos de ser sólo una berlina familiar de gran espacio, el japonés se mueve en todos los terrenos con gran soltura gracias a sus acertadas soluciones técnicas.*

# LAS APARIENCIAS ENGAÑAN



# PREMIO VOLVO AL CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA



## ¿ES USTED UN CONDUCTOR SEGURO?

En Europa hay hoy día más de 160 millones de automóviles (60% más que en 1975). Lamentablemente, cada año, también ocurren cerca de 1.5 millones de accidentes graves en las carreteras Europeas con casi dos millones de víctimas, de las que 70.000 son mortales. Este alto índice de muertos en las carreteras de Europa se refiere en primer lugar a los conductores de los automóviles (32%), seguido de los pasajeros (22%) y peatones (21%).

El comportamiento del conductor es el factor crítico para mejorar estas cifras y convertir las carreteras Europeas en un lugar más seguro. Ahora está Ud. invitado a probar su aptitud para conducir con destreza y responsabilidad y tener, al mismo tiempo, la oportunidad de **ganar un nuevo Volvo 850**.

El premio Volvo al "Conductor Más Seguro de Europa" se ha creado como reconocimiento a aquellos conductores que reúnan las características necesarias para mantener, e incluso mejorar, los niveles medios de seguridad en las carreteras Europeas, pudiendo participar conductores de Alemania, Austria, Bélgica, España, Francia, Holanda, Inglaterra, Italia, Luxemburgo y Portugal.

El concurso consiste en la búsqueda de 36 participantes españoles, que a bordo de automóviles Volvo, competirán en tres finales regionales en Madrid, Barcelona y Jerez de la Frontera en el próximo mes de Marzo. El primer clasificado en cada final regional competirá posteriormente en la Final Europea que se celebrará en Saalfelden (Austria), del 15 al 17 de mayo de 1992, a la que asistirán invitados con todos los gastos pagados para ellos y un acompañante.

Además podrá competir en la final Europea, un cuarto participante Español, que será el que haya obtenido mejor puntuación entre los segundos clasificados en cada final regional.

El concurso en España estará controlado y supervisado por el R.A.C.E. (Real Automóvil Club de España), que además jugará un importante papel en el procedimiento y desarrollo de las finales regionales que incluirán, entre otras, pruebas de maniobrabilidad, conducción activa y frenado.

**PREMIOS** Los ganadores en cada final regional, así como el mejor clasificado de entre los segundos, obtendrán como premio un viaje para dos personas a Saalfelden en Austria para participar en la Final Europea, en la que el vencedor absoluto ganará un Volvo 850 GLT, un nuevo Volvo construido pensando en la seguridad con un sistema de protección totalmente nuevo.



Conductores de toda Europa pondrán a prueba sus cualidades en las mejores instalaciones para pruebas de Europa en Saalfelden (Austria)

**CUESTIONARIO** A continuación encontrará ocho preguntas para evaluar sus conocimientos como conductor seguro. Cada pregunta ofrece distintas alternativas. Elija la respuesta correcta marcando con una cruz la casilla o casillas apropiadas.

1. ¿En cuál de los países siguientes es obligatorio el uso de los cinturones de seguridad en los asientos traseros, en el caso de que el automóvil los traiga de fábrica?

Suiza  Inglaterra  Austria  Luxemburgo

2. ¿En cuál de los siguientes países no es obligatoria todavía una inspección técnica para los automóviles con menos de cinco años de antigüedad?

Bélgica  Luxemburgo  Francia  Alemania

3. ¿Cuál de los siguientes países tienen una disposición por la que un neumático se considera dentro de las normas de seguridad, si el dibujo de éste tiene como mínimo 1 mm. de profundidad a todo lo ancho de la banda de rodadura?

Italia  Holanda  Alemania  España

4. ¿Cuál es la velocidad máxima en Km/h permitida en Autopista en:

Francia (pcaje) 110 Km/h  120 Km/h  130 Km/h  Otra

Alemania 110 Km/h  120 Km/h  130 Km/h  Otra

Bélgica 110 Km/h  120 Km/h  130 Km/h  Otra

Austria 110 Km/h  120 Km/h  130 Km/h  Otra

Portugal 110 Km/h  120 Km/h  130 Km/h  Otra

5. ¿Cuál es la distancia de frenado en metros de un automóvil en circunstancias normales, de acuerdo con la fórmula ya establecida de reacción y frenado?

A 40 Km/h 16 m.  28 m.  37 m.

A 80 Km/h 51 m.  63 m.  88 m.

A 120 Km/h 157 m.  180 m.  198 m.

6. Después de las frontales, las colisiones laterales son las más comunes en los accidentes de automóvil en Europa. ¿Qué ha incluido Volvo en su nuevo modelo 850 GLT para proteger adicionalmente en este sentido al conductor y pasajeros?

7. ¿Qué dice el Código de la Circulación respecto al significado de las marcas amarillas en zig-zag en la calzada frente a un colegio?

Permitida la parada sólo para dejar o recoger niños  Aparcamiento sólo para autobuses del colegio  Prohibida la parada o aparcamiento en todo momento

8. En una autopista con puentes elevados de señalización luminosa, ¿Qué debe hacer Ud. si se encuentra sobre su carril la luz roja intermitente?

Precaución, peligro próximo  No continúe, cambie de carril  Conecte sus luces de emergencia

## REGIS PARA PARTICIPAR

1. La competición está abierta a cualquier persona que tenga Permiso de Conducir y cuyo expediente esté libre de sanciones, que su profesión no sea la de conductor, ni que sus ingresos económicos procedan directamente de la conducción (profesionales del volante, pilotos de automóviles, profesores de escuelas, etc).
2. El Jurado de la competición estará formado por representantes de "La Prevention Routière Internationale", y el fallo de los premios; así como, cualquier pregunta en relación con la competición será contestada por ellos. Sus decisiones deberán ser aceptadas como irrevocables, sin posibilidad de posteriores reclamaciones.
3. Los empleados de Volvo, de los Concesionarios Volvo, de "La Prevention Routière Internationale" y las organizaciones del Motor participantes, quedan excluidos de la competición.
4. Todos los participantes deben residir en el país en el que participan.
5. Para participar no es necesario comprar nada, no existe la posibilidad de recibir dinero a cambio de ninguno de los premios.
6. Los seleccionados para participar en las finales regionales, serán examinados profesionalmente en pruebas prácticas, tanto de maniobrabilidad como de frenado a bordo de vehículos Volvo.

Complete este cuestionario y envíelo antes del 1 de Marzo de 1992 a:

R.A.C.E.  
"CONDUCTOR SEGURO DE EUROPA"  
C/ José Abascal, 10  
28003 MADRID

Nombre y Apellidos \_\_\_\_\_

Nacionalidad \_\_\_\_\_ Edad \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
Código Postal \_\_\_\_\_

Profesión \_\_\_\_\_

Teléfono de contacto \_\_\_\_\_

## LA SEGURIDAD VIAL Y ESPAÑA

En España circulan más de 14 millones de vehículos. Es el 11,78% de los 165 millones que circulan por Europa.

No sólo el número de vehículos sino también su movilidad se ha ido incrementando constantemente, también lamentablemente el número de accidentes de tráfico hasta alcanzar la cifra global para la Europa del Mercado Común de 70.000 muertos al año. En España el número por este concepto ronda los 9.032 muertos en el año 1990, lo que supone una mayor siniestralidad en proporción al número de vehículos, siendo incluso más desfavorable, teniendo en cuenta el menor número de kilómetros recorridos por vehículo y año, aunque esta evidencia se ve paliada por la afluencia mayor de vehículos extranjeros a España, que a la mayoría de los países de nuestro entorno.

Aunque durante los dos últimos años ha decrecido ligeramente el número de víctimas de accidentes de tráfico, el problema sigue siendo dramático y de unas también graves consecuencias sociales, puesto que afecta mayoritariamente a nuestra economía y muy especialmente a nuestra población joven.

La entrada en vigor de una normativa nueva de Seguridad Vial y la entrada en servicio de unos 3.600 Km. de autovías previstos para 1993, es previsible que incida favorablemente en la accidentalidad del tráfico. Sin embargo, para obtener una sustancial mejora de la situación, será preciso un esfuerzo permanente en concurrencia de los tres factores principales de la Seguridad Vial:

- La red viaria.
- La calidad del parque de los vehículos.
- El comportamiento del usuario.

Volvo, consciente de que es importante el apoyo de todos los Organismos y estudios para paliar este gran problema, convoca por primera vez en nuestro País, el premio al "CONDUCTOR MAS SEGURO DE EUROPA". Para ello, cuenta con la colaboración de todos los Automóviles Clubs de Europa, siendo el RACE su colaborador en nuestro País. Este premio servirá, sin duda, para concienciar a todos los usuarios de que también ellos deben ayudar a resolver este grave problema que es de todos.



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en disposición bóxer (opuestos). Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 2.221 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 96,9 mm. Carrera 75 mm. Compresión 9,5 a 1. Potencia máxima: 136 CV (100 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 19,3 mkg (189 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISIÓN:** Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial central con autoblocante. Embrague Multidisco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,6 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De cremallera asistida. Diámetro de giro: 10,3 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Bosch (opcional).

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente de tipo MacPherson con barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos longitudinales y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/70 R 14. Llantas de acero de 5,5X14 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.365 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

**BUENA LECTURA**  
El salpicadero en forma de arco deja bien visibles todos los relojes. Si esto no es suficiente, el volante es regulable en altura.



**MUY AMPLIOS**  
Los asientos son confortables grandes y duros. Los traseros se pueden abatir por partes.



estaba aún disponible porque habían ido con ella a recoger unas piezas de recambios. También me comentó que Subaru era una marca desconocida en España. «Fíjate, -me dijo- que hay gente que se cree que es como un Wartburg (típico subproducto de los países del este)». Cuando al fin volvió el coche, pude comprobar su capacidad. ¡Madre mía, que cantidad de cajas descargaron del auto!

Al día siguiente tocaba hacer fotos, así que convencí a mi fotógrafo favorito y nos fuimos a buscar paisajes hermosos que sirvieran de decorado al Subaru Legacy. Ibamos camino de Sigüenza cuando vi un camino de tie-

rra en buenas condiciones. «¿Nos aventuramos?, esto es un tracción a las cuatro ruedas, además tiene un dispositivo para elevarlo en altura». Me metí decidida, sin esperar respuesta. Mientras iba explicando a mi compañero y amigo que el coche se elevaba porque se ponía en marcha un compresor que hinchaba unos compartimentos en los amortiguadores. Fuimos descubriendo un paisaje maravilloso. Ibamos recorriendo el desfiladero de un río, por un camino, a veces tan angosto y difícil, que mi «compa» se agarraba al asiento. Un pescador aburrido nos miró con cara de asombro. Seguro que era el pri-



**PALANCA REDUCTORA**  
Situada al lado del freno de mano, permite rodar en marchas cortas por terrenos difíciles.



**REGULADOR DE ALTURA**  
Accionándolo el coche se eleva, lo que permite pasar por encima de piedras que encontremos en el camino.



**TODO USO**  
No es un todo terreno, pero se mueve por caminos de tierra con gran desenvoltura gracias a la tracción integral.



mer coche, no todo terreno, que transitaba por esos lugares. Nuestro familiar se desenvolvía por caminos de tierra y piedras, ¡y qué caminos!, con desenfado. Nos sorprendió lo poco que se notaban los baches y las irregularidades del suelo en el habitáculo. La suspensión, de recorridos largos, absorbía asombrosamente los obstáculos sin apenas transmitir sus efectos. La pena fue que no pudimos hacer fotos porque no había suficiente luz. Estos fotógrafos lo quieren todo. Más adelante el camino se abrió, bordeamos unos sembrados y aceleré un poquito. «Observa -dije a mi «compa»- como al pasar de 40 kiló-

metros por hora se apaga el chivato del botón que regula la altura y el coche baja automáticamente». Así ocurrió.

El resto de la jornada rodamos en asfalto y por carreteras muy viradas, puesto que en Sigüenza tampoco pudimos hacer fotos, estaban rodando el Colón con el Marlon Brando y había «mogollón» de gente. Circular por carreteras de segundo orden me sirvió para comprobar que se puede utilizar la caja reductora del cambio también en asfalto. Y es que nuestra «Vagone-ta», que es como llaman al familiar los de Subaru, tiene dos posibilidades de relaciones del cambio, cinco

marchas cortas y cinco más largas. Las marchas cortas se engranan pisando el embrague y levantando una palanca al lado del freno de mano. En aceleración no hay mucha diferencia de tiempo entre las dos relaciones del cambio, pero en recuperaciones sí, se adelanta con más soltura con las cortas, en cuanto a la velocidad máxima las relaciones largas alcanzan diez kilómetros por hora más. De todos modos, el motor tira con suavidad desde pocas vueltas y responde bien cuando pisamos el acelerador. Pero si queremos «epatar» y achuchar algún que otro vehículo llamativo, engranamos las reductoras y a la carga.

**MULLIDO**  
La suspensión es blanda y de recorridos largos, pero apenas se balancea y resulta cómoda.



**BUEN DETALLE**  
Con este dispositivo no hace falta buscar donde apoyar el tapón de gasolina.



**DE SERIE**  
La antena de la radio es automática y está incluida en el precio total del coche.

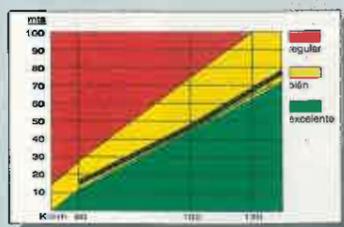


**PRÁCTICO**  
Se dispone de dos compartimentos para herramienta en los dos laterales traseros.

## CONSUMOS

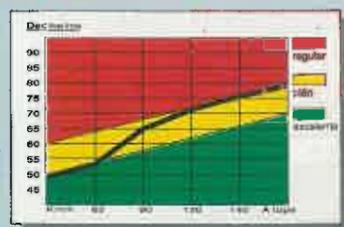
(Datos en l/100 Km)	
<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	11,1
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,1
En conducción rápida	14,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	10,3
A 140 km/h de cruceo	11,9
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100km	10,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	543

# FRENOS



A 60 Km/h:	16,6
A 100 Km/h:	48,4
A 120 Km/h:	77,1

# SONORIDAD



Al ralentí	49,2
A 60 Km/h	53,1
A 90 Km/h	65,0
A 120 Km/h	71,4
A 140 Km/h	75,7
A Tope	79,1

# PRESTACIONES



<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	
Km/h	191
<b>ACELERACIÓN (seg.)</b>	
400 m salida parada	17,4
1.000 m salida parada	32,2
De 0 a 100 km/h	10,6
Recomiendo (metros)	182
<b>RECUPERACIÓN</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,0
recomiendo (metros)	306
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,8
recomiendo (metros)	444

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Nipmotor, S.A. Carretera de Barcelona, km. 16,500 28830 San Fernando de Henares (Madrid). Teléfono: (91) 672 56 11. **Garantía:** Un año o 20.000 km. **Red de postventa:** 30 puntos de asistencia en toda España.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

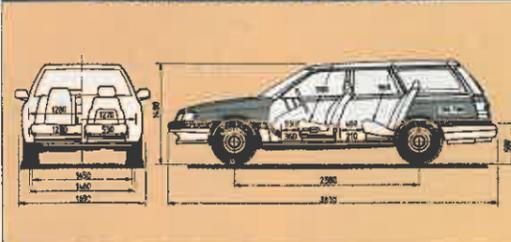
### A FAVOR

- ▲ Los múltiples reglajes del asiento del conductor y el volante regulable en altura.
- ▲ Un dispositivo lavafaros.
- ▲ Detalle para apoyar el tapón de gasolina, que además se abre desde el interior del vehículo.

### EN CONTRA

- ▼ Aire acondicionado no incluido en el equipo de serie.
- ▼ Mecanismo antibloqueo de frenos opcional y caro.
- ▼ Se echa en falta regular los faros desde el interior, dada su gran capacidad de carga.

## SUBARU LEGACY 2.2 4WD SW



**FAMILIAR**  
Su buena accesibilidad, espacio interior y excelente volumen de carga, lo hacen idóneo para familias con mucho equipaje.

Claro que veremos como también ve-  
lozmente baja la aguja del indicador de gasolina.

«Hoy no estás acertada con los cambios», me recrimina mi acompañante. Me apresuro a explicarle que la palanca es de recorridos largos e imprecisos y que la tercera no tiene un recorrido normal, sino que está desplazada hacia la quinta. Seguimos culebreando por las curvas con toda facilidad, el coche se mostraba ágil a pesar de su tamaño y peso, ayudado por una dirección asistida con buen tacto, que se endurece en función de la velocidad. La tracción integral per-



mité rodar muy deprisa y seguro, además la de nuestro coche es de distribución variable y evita, quitando par motor, que las ruedas patinen. De pronto noté que me iba quedando sin frenos, «que poco aguantan», pensé, pero no dije nada a mi compañero para no asustarlo, aminoré la marcha y dejé que se recuperaran.

De vuelta a Madrid paramos en la gasolinera de siempre, que tiene sin plomo, puesto que nuestro Subaru es ecológico y había gastado bastante. El comentario de nuestro amigo el gasolinero fue: «Vaya «buga» que pruebas hoy, como me gusta, fijate que bien iría con la parienta, los chavales y el perro. ¿Cuanto cuesta?» El precio no le convenció por mucho que alabara sus buenos acabados, el volante de cuero, la antena automática o los asientos térmicos.

Simonetta Garib  
Fotos: José A. Díaz

## FRENTE A SUS RIVALES

Lo que consideramos rivales directos para el Subaru Legacy 2.2 4WD SW, no hay. Los que más se acercan son el Audi 100 Avant 2.3 E Quattro y el VW Passat Variant GT Syncro G-60. Los dos se alejan del japonés en precio, sobre todo el Audi. Ambos ofrecen más equipamiento de serie, pero mientras el Passat declara 160 caballos el Audi se queda en 133.

## OPCIONES

ABS: 192.475 ptas. Pintura metalizada o mica: 13.852 ptas. Aire acondicionado: 196.444 ptas. Llantas de aleación: 78.600 ptas.

# USADOS

## ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.L.	—	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Bower 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	1010
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 T.S.	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	—	—	—	—	730
Alfa 90 2.5	—	—	—	—	920
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	—	830
Sprint 1.5	—	—	—	—	660
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	840
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2130	1900	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

## AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CC y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
190 CC Turbo Diesel	1970	1770	1590	1249	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CC	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3260	2710	2300	1660
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

## BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316 i	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	1790	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320 i Touring	2730	2460	—	—	—
320 i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida la reproducción.

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista se actualiza trimestralmente.



## DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i (530 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	—	1440
M535i	—	—	—	—	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5980	5370	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M635	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

## CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	850	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	—	280
Visa II Super E y X	—	—	—	—	280
Visa GT	—	—	—	—	330
Visa 11 E	—	—	—	—	270
Visa 11 RE	—	—	—	—	270
Visa Challenger	—	—	—	—	310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	360
Visa GTI	—	—	—	—	730
Visa 17 D, RD, Sty y Challenger	—	—	—	—	480
BX	—	—	—	—	610
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athene	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	860
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	560
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2360	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2680	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Parther GT-5	7500	6300	5350	4820	—

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	--	--
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	--	--
Fiesta XR2i	1160	1000	900	--	--
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	--	--
Escort Laser GL y GL 1.3	--	--	600	440	--
Escort Xtra 1.4	--	--	640	510	--
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GL Mark y Xtra 1.6	900	810	730	650	--
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	--	--
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	--	--	510	370	--
Escort Mark 1.8 D	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 D/L8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	--	--
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	--
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	--	--
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Onion Ghia GT y Mito. 1.6	1050	930	840	750	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	--	--
Onion CLD y GLD 1.6	--	--	680	550	--
Onion Ghia 1.6 D/L8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Milonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 3p	1260	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 5p	1300	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	--	--	--	--
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Normale 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Onion CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Onion CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Sovereign 3.6 Aut.	1460	--	--	--	--
Onion Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Onion CLX 1.8 D	1250	--	--	--	--
Onion Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra CL y GL 1.8 4p	--	--	800	720	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra GL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	--	--	900	810	--
Sierra GL 2.0 14p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 14p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	--	--
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 15p	1490	1280	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	--	--	--	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	--
Sierra Cosworth 2.0 i	2610	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1210	870	780
Sierra GLD 5p	1450	1220	1060	950	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	--	--	--	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	--
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	--	--
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	--	--
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	--	--
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	--	--

**JAGUAR**

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	--	--	--	--	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4480	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3600
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

**LANCIA**

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Fia	--	550	470	420	--
Y 10 Fire	670	--	--	--	--
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	--	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	--	--
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo E	1250	1060	960	800	680
Delta 4M4	--	--	--	1350	1150
Delta integrale	2550	2170	1950	--	--
Delta integrale 16 V	2750	2340	2110	--	--
Prisma 1.5 LX	--	930	790	710	--
Prisma 1600 IE	--	--	--	800	680
Prisma Symbol	--	1020	930	790	710
Prisma TD	--	1070	970	820	740
Thema 2.0 E	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	--	--	--	1466	1250
Thema 6V	--	--	--	1500	1210
Thema Turbo IE SW	--	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	--
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	--
Thema 8.32	--	4330	3700	3330	--
Thema TD	--	--	--	1340	1140
Thema TD Nuevo	2360	2090	1880	--	--
Thema Turbo DS SW	--	2450	2200	1980	--
Dedra 1.600 ie	1480	1310	--	--	--
Dedra 1.800 ie	1640	1480	--	--	--
Dedra 2.0 ie	1880	1690	--	--	--
Dedra Turbo Diesel	1660	1480	--	--	--

**MERCEDES BENZ**

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1980
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	--	--	--
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	--	--	4000	3500	--
190 E 2.6	3560	3400	3100	2720	2350
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	--	--
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3950	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5580	5300	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2280

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3840	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3810	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SL	5630	4730	3940	3560	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SL	8580	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	--	--	--	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	--	--	--	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	--	--
560 SEC	8570	7340	6610	--	--

**OPEL**

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	--	--	--	--
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 3p	820	--	--	--	--
Corsa GS	1070	920	780	700	--
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	480
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 4p	880	--	--	--	--
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	--
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 5p	850	--	--	--	--
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	--	--	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	990	--	--	--
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	--	--
Kadett 1.8 3p	1240	1060	950	--	--
Kadett GSI 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	--	--	--
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fis	1190	1020	920	820	680
Kadett 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	--	--
Kadett 1.4 5p	1120	1000	--	--	--

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 15p	1370	1230	--	--	--
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	--	--
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	--
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	--	--	--	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	--	--
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p</					

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1780	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	990
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1960	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2460	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Ajane VS Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

## ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S Sp	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL Sp	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EP	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 SI	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro ER 2.0	1150	1000	890	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego ER 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

## SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 Sp	880	740	660	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 Sp	780	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 Sp	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 Sp	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 Sp	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 Sp	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 Sp	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 Sp	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 Sp	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 Sp	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 Sp	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 Sp	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 Sp	1000	840	770	650	590
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc.	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc.	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Brf	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

## TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut.	—	—	—	—	390
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

## VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Buggy 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	580	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	480	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1090	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CLD 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CLD 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CLD Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GL 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 160	2640	2240	1990	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GLX 5	—	—	—	—	660
Santana GLX GTD	—	—	—	—	480
Scorpio GT	1250	1070	960	810	660
Scorpio GTX	1450	1230	1110	940	750
Scorpio GT 16V	1430	1220	1040	940	—

## VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1680	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	1320	1180	890
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	—	1530	1300	1070
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLJ	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	—	—	1440	1230
740 200 cv	3600	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	—	2100	1620	1360
740 Master	2650	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1090
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	32				

**Valderribas Motor S. A.**  
 C/ Valderribas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Telf. 551 46 00 Fax 561 46 06 28007 Madrid  
**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**  
**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**  
 FINANCIACION VW CREDIT  
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**AUTO PEREZ DEL SUR**  
  
 ALFA 164 3.0 V6, año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 Km 2.900.000 ptas  
 Tel: 6 90 60 21

**AUTOMASER**  
 Jeep Cherokee, nuevo ..... 3.300.000  
 Honda Prelude 16 V 4WS, A.A., etc, 88 ..... 2.300.000  
 Mercedes 190 2.3 16 V, full equip, 87 ..... 3.350.000  
 Opel Senator 3.0i, CD, full equip, 88 ..... 2.175.000  
 Renault 21 Turbo DX, A.A., ABS, etc., 90 ..... 1.900.000  
 Peugeot 405 SRI, A.A., D.A., etc., 88 ..... 1.575.000  
 Mercedes 300 E, full equip, 87 ..... 3.300.000  
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana  
 Cardenal Silveo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

**AUTO SONIDO RONDA TELEFONIA MOVIL**  
  
 KENWOOD SONY PIONEER AIWA SHERWOOD  
 • HIFI **INSTALACION GRATUITA**  
 • OCULTADORES  
 • ALARMAS **spyBALL**  
 • MOTOROLA 98.000 + IVA  
 • NEC 110.000 + IVA  
 • OLIVETTI 110.000 + IVA  
 • PANASONIC.....135.000 + IVA  
 RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30 28012 MADRID

**RANCHERA** BX 19 TRS, aire acondicionado, bien conservado, 950.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.  
**MERCEDES** 190 2.5 16 válvulas, aire, ABS, etc., 4.600.000 ptas., garantía 12 meses. Admito cambio. Tel. (91) 255 86 21.  
**MERCEDES** 350 SLC, granate, 1.500.000 ptas., cambio manual. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.  
**MERCEDES** 350 SL, impecabilísimo, revisado en taller oficial, pintado, precio interesante. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.  
**PORSCHE** 911 SC, 3.250.000 ptas, llantas, techo. Porsche 911 Carrera, total equipo, 5.500.000 ptas., 1987, español. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.  
**VOLKSWAGEN** Golf Cabrio 1.600, M-FW, llantas, 850.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21. Azcona, 62.  
**VOLKSWAGEN** Santana 5 cilindros, buen estado, 975.000 ptas. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.302, precioso, 680.000 ptas., garantizado. Azcona, 62.  
**BMW** 735i, M-EJ, único dueño, climatizador, terciopepo, llantas, etc. Azcona, 62.  
**BMW** 316, aire, radio, llantas, 650.000 ptas. Tel. (91) 256 82 24, noches.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabrio 1.303, último modelo 1979, asientos modernos. Azcona, 62. C.A.N.S.A.  
**SUZUKI** Vitara, regalo seguro, elegir, entrega inmediata. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.  
**SUZUKI** Swift GTi, entrega inmediata, regalo seguro. Tels. (91) 255 86 22/21.  
**BMW** 735i, 1987, 3.800.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**TRIUMPH** TR7 descapotable, 1983, 1.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**PORSCHE** Carrera 3.2, todos extras, español, impecable. Azcona, 62.

**F. TOME, S. A.** Austin Montego EF1 2.0, año 88, impecable, garantizado por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Polo Coupe, año 88, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza SXI, año 88, con garantía de 18 meses, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Citroën CX Turbo Diesel, año 86, por solo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Kadett 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 925.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Corsa 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 775.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Golf Automático, año 89, con garantía 18 meses, por 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Ocasión única, Alfa 75 2.0, año 86, garantizado por solo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza 1.5 GLX, año 87, con 18 meses de garantía, por 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**PORSCHE** 911 SC, 1979, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**SEAT** **F. Tomé**  
 VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO  
 GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

**F. TOME, S. A.** Alfa 33 1.5 TI, con pocos km., año 87, garantía 18 meses, por solo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Kadett GSI, año 85, con garantía, por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

**F. TOME, S. A.** Peugeot 309 Green, año 89, con garantía de 24 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Jetta 90 CV, año 88, con aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.150.000 ptas. Sr.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION  
**AUTO VILARDELL**  
 C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007



**RALLYE MANZANARES**  
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES  
 CON LA AMPLIACION DE NUESTRAS INSTALACIONES, ESTAMOS SEGUROS DE CONTRIBUIR A SU COMODIDAD Y A FACILITAR SU ELECCION. EN NUESTROS TALLERES LE MONTAMOS TODOS NUESTROS PRODUCTOS PARA OFRECERLE UN SERVICIO INTEGRAL.  
 ● ASIENTOS RECARO ● LLANTAS ● SONIDO ● ELEVACIONES Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION  
 Antonio López, 117  
 Tel: (91) 4 75 47 93  
 Fax: (91) 4 75 90 77  
 28026 MADRID

**MERCEDES** 2.3 16V, M-JW, equipamiento completo excepto A.A., extras, excelente oportunidad, por cambio de residencia. 2.000.000 ptas. Tel. 908 61 52 58.  
**MERCEDES** 560 SEL, 1988, todos los extras, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**TRIUMPH** TR 6: Tel. (91) 409 72 63.  
**TRIUMPH** TR 7, descapotable. Teléfono (91) 409 72 63.  
**PORSCHE** 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km. 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.

**PORSCHE** 944 Targa, 1985, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**JAGUAR** Sovereign, 1985, todos los extras, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**MERCEDES** 230 E, 5 vel., tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas.

**ESCARABAJO** Cabriolet, original Karmann, champagne metalizado, último año de fabricación, un sólo dueño, 1.690.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.303 Cabriolet, original. Teléfono (91) 409 72 63.

**MERCEDES** 500 SE, 1984, todos los extras, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**MERCEDES** 190 E 2.6, 1989, todos los extras, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**911 Turbo Porsche**, 300 CV, full equip. Tel. (91) 435 23 47

**TALLERES EMILIO ARENAS. S.A.**  
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo. Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**  
  
 SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES  
 INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

**TRIUMPH** TR7 descapotable, 1983, 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.  
**PEUGEOT** 405 MI 16, M-JT, 35.000 km., color blanco, ABS, alarma, 2.000.000 ptas. Sr. Navarro. Teléfono (91) 630 41 45. Dejar recado contestador automático.

**VENDO** Spoiler trasero y delantero y cuatro llantas Fuchs, 15 pulgadas para Porsche 911, precio muy interesante. Tel. (93) 719 13 60.  
**MERCEDES** 190 2.3, 5v., ABS, techo, etc., estrenado en España, 1988, perfecto. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**  
 Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
 - Revisados  
 - Con garantía hasta 18 meses  
 - Financiados hasta 36 meses  
 Contactos Sres. MORA Echarvarría Carpas Martínez Peñacoba  
**UNA OCASION DE AMIGO.**  
 Estamos donde siempre.  
 P.º de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S. A.**

**¡ANUNCIENSE HOY!**  
 ANUNCIOS POR PALABRAS  
 Hermanos García Noblejas, 39  
 Madrid-28037  
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.  
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

**CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.**


Ruego inserte mi anuncio por palabras en el próximo número de  
 Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_  
 Teléfono \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

# DITECNICA

**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**PONTIAC TRANS SPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**JEEP WRANGLER**



**JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.**

EXPOSICION Y VENTA:  
C/ Velazquez, 146  
Tfnos.: 564 55 56  
564 56 31

TALLERES:  
C/ Huertas de Abajo, s/n.  
Paracuellos (Madrid)  
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

**MERCEDES 230 E**, caja 124, M-GV, 2.100.000 ptas. Teléfono (91) 697 81 37.

**AUTOMOBILH** Ast. MBM Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**MERCEDES 190 E**, 1987, todos los extras, 1.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**BMW 735i**, 1988, todos los extras, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**BMW 530i**, 1989, todos los extras, 3.000.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.

**PATROL GR 2.8 TD** corto 3 puertas, TECNIPAUTO S.L. Pamplona, tel. (948) 26 27 62. Gerona, tel. (972) 30 15 30. Disponibles, nuevos, a estrenar.

**VISA GTI**, 116 CV, particular, perfecto estado, único dueño, 750.000 ptas. Teléfono (925) 81 72 32. Mediodías de 2 a 4, Felipe, Talavera (Toledo).

**COMPRO** Motor E inyección Suzuki Swift 1.3 16V, en buen estado. Tel. (972) 30 15 30. Horas de oficina, preguntar Jordi.

**PORSCHE 944**, 87, negro, full equip, 60.000 km. 2.300.000 ptas., valorado en más de 3.000.000 ptas. Tel. (91) 525 49 04.

**PORSCHE 944**, blanco, año 82, aire acondicionado, alarma, motor y ruedas nuevas, 90.000 km. Javier, teléfono (91) 803 61 41. 2.600.000 ptas.

**HONDA** Prelude, blanco, perfecto estado, 1.800.000 ptas. Tel. (91) 738 28 35.

**OPORTUNIDAD** única Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equip, impecable, 3.600.000 ptas. Tel. (93) 459 34 59.

**VENDO** Porsche 944 II, M-GH, año 86, color blanco, climatizador automático, muy buen estado. Juan Meri, tel. (96) 466 97 03, horas de oficina.

**CUATRO** llantas de aleación BBS 6 1/2J15H2, 4 agujeros con neumáticos Michelin MXV2 medidas 195/50R15-82 V, seminuevo. Tel. (968) 13 53 88.

**FIAT** Uno Turbo IE, MHT, 1988, rojo, 900.000 ptas. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**ESCARABAJOS** varios, revisados. Azcona, 62 Garaje.

**OPEL** Rekord, última generación 2.2i, estado impecable, 800.000 ptas., garantía C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 255 86 21/22.

**MASERATI 228**, año 90, Matri 92, 36.000 km., impecable, único dueño, urge por cambio de domicilio. 6.000.000 ptas. Andrés. Tel. (91) 639 34 84 a partir 19 horas.

**ESCARABAJO** Cabriolet, original Karmann, verde oscuro metalizado. 1.490.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**VOLKSWAGEN** Golf G-60, particular 12 meses, alarma, radiocasete, 16.000 km. 2.000.000 ptas. Teléfono (91) 811 27 37.

**VENDO** llantas aluminio Calibra 16 V, nuevas, 60.000 ptas. Tel. (923) 21 31 48. Horas comercio.

**JEEP** Cherokee 4.0, 1989, azul, aire, muchos extras. Llamar a American Motors. Tel. (952) 23 89 64.

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- TOYOTA CELICA



**ENTREGA INMEDIATA**

**IMPORT-DIR S.A.**

C/ ANTONIO LEYVA, 23  
28019 MADRID  
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70



**TECNIPAUTO, S.L.** Terreno 3 y 5 puertas, disponibles. Tel. (948) 26 27 62 Pamplona. Tel. (972) 30 15 30 Gerona. Nuevos, a estrenar.  
**SE VENDE** BMW 745i Automático, 252 CV, año 85, modelo ejecutivo, full equip, 2.000.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

**VENDO** 205 GTI, elevulanas, cierre, A.A., tapa potencia, bafles, 2 volantes, gris, antracita, revisiones periódicas. 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 250 46 56.  
**VOLKSWAGEN** Golf GT 25.000 km., motor gasolina, extras, impecable. Tel. (968) 13 53 88.

**C.A.N.S.A.** Azcona, 62. Asesoramiento, todas marcas, ofertas permanentes, coches nuevos. Tel. (91) 256 17 17.  
**COLECCIONISTA** Mercedes 190 SL, 1959, color rojo, impecable, revisado según normas suizas. Tel. (91) 373 75 14 07-41 58 21 14 92.

**BMW** Copue 635 CSI, espectacular, suspensiones sport, asientos deportivos, cuero, llantas, etc. C.A.N.S.A. Azcona, 62.  
**TRIUMF** TR 3, perfecto. Tel. (91) 409 72 63.  
**ALFA** 75 2.000, aire, servodirección, baratísimo. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

**VENDO** MGB Estado 1.3, capotas, ruedas de radios cromadas, 1.800.000 ptas., y vendo Triumph T-R6 inyección, perfecto, 1.900.000 ptas. Tel. (957) 48 21 37.  
**CITROËN** AX, color blanco, 19.000 km. B-LB. Tel. (93) 268 13 24. Horas oficina.

## LAHORE

C/ Teatinos s/n. Nave GH  
28620 COSLADA (MADRID)  
TEL: 6 69 36 72

C/ Mallorca, 533  
08026 BARCELONA.  
TEL: 2 35 22 80

## LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR»

En los mejores Establecimientos del Ramo

**SUZUKI** promoción especial, en todos sus modelos, super regalo, entregas inmediatas, financiación. C.A.N.S.A. Azcona, 62.  
**MERCEDES 350 SL**, perfecto estado, también techo duro, recién revisado. Mercedes oficial. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

**MERCEDES 500 SE**, 1984, todos los extras, 2.600.000 ptas.  
**MERCEDES 190 E 2.6**, 1989, todos los extras, 2.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.  
**BMW 735i**, 1988, todos los extras, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**CITROËN** AX, color blanco, 19.000 kms., B-LB. Tel. (91) 268 13 24, horas oficina.  
**PORSCHE 911 Carrera**, todo equipo. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.  
**COMPRO** Buggi o Ural con sidecar. Tel. (95) 287 86 31.

**GOLF** GTI 16V, negro, Recaro, llantas, techo, Pioneer, suspensión gas, alarma, nuevo, 1.600.000 ptas., discutibles. Tel. (91) 556 39 25.  
**RENAULT 11 Turbo**, 1986, 82.000 kms., alarma, Pioneer, 570.000 ptas. Teléfono (91) 717 25 22.

**MERCEDES 190 2.3**, ABS, aire, etc., estrenado en España, garantía 12 meses. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.  
**CAMBIO** piso. Benalmádena-Costa, por uno o dos coches Mercedes, BMW, Audi, nuevos modelos. Tels. (953) 26 60 37, noches.

## AUTO RADIO

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNKT
- ALPINE
- SONY
- AIWA

**15% Descuento**

VISA, ETC.

## UNION

«TELEFONIA MOVIL»  
30 AÑOS DE EXPERIENCIA  
AUTENTICOS ESPECIALISTAS  
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10  
Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28  
28005 MADRID

## ALARMAS

**ALARMAS GEMINI PROFESIONAL**  
● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.  
● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.  
● TELEMANDO 25.000 PTAS.  
● SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.  
● SIRENA 16.000 PTAS.  
**OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS**

# DITECNICA



**CADILLAC SEVILLE STS**

**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**CHRYSLER LE BARON CABRIO**



**DAYTONA**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

EXPOSICION Y VENTA:  
C/ Velázquez, 146  
Tfnos.: 564 55 56  
564 56 31

TALLERES:  
C/ Huertas de Abajo, s/n.  
Paracuellos (Madrid)  
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

**BMW 324 TD**, 2 años, negro, A. A., llantas, 75.000 km. 1.950.000 ptas, B-KW. Tel. (93) 349 09 65. Enric.

**MUSTANG** descapotable 5.0, 1987, llamar a American Motors. Tel. (952) 23 89 64.

**JEEP** Cherokee Limited, año 90, sólo 30.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (91) 401 61 54.

**KARTS** competición, nuevos y usados. Masallés. Tel. (93) 692 18 24.

**DATSUN** 280 ZX Targa, compro. Tel. (91) 450 03 62/39 74.

**JAGUAR** Sovereign, 1985, todos los extras, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**MERCEDES** 190 E 2.3 16V, año 86, inmejorable estado, facilidades, garantía, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 408 14 92.

**TRIUMF** TR 6. Tel. (91) 409 72 63.

**TRIUMF** TR 7, descapotable. Teléfono (91) 409 72 63.

**BX** 16 TRS, vendo por poco uso, M-HM, 625.000 ptas. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

**MERCEDES** 2.5 16 V, 1989, muy buen estado, extras, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.

**MERCEDES** 350 SL, perfecto estado, también techo duro, recién revisado, Mercedes oficial, C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

**MERCEDES** 350 SLC Coupe, baratísimo (necesita pequeña revisión), Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

**ALFA** Romeo GTV 2000, aire, servodirección, baratísimo. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

**ALFA** 75 2000, aire, servodirección, baratísimo. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

**PORSCHE** 911 SC, llantas Fuchs magnesio, precio de escándalo. Azcona, 62.

**BMW** 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas.

**BMW** Z1, rojo 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas.

**ZX** Volcane, año 91, M-ML, con 10.000 kms. y todos los extras, 1.900.000, con un año de garantía. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

**GOLF** GTI 16 V, perfecto estado, alarma, buen precio. Tel. (96) 240 05 90, V-CV, 1.475.000 ptas.

**VENDO** Saab 9000 CD Top Line, V-DM, año 90, azul marino, climatizador, cuerpo, ABS, kit Aero, garantía oficial, perfecto estado. Rafael de Pablo, tel. (96) 366 96 18, horas de oficina.

**VENDO** Saab 9000 CD Top Line, V-DM, año 90, azul marino, climatizador, cuero, ABS, kit Aero, garantía oficial, perfecto estado. Rafael de Pablo, Tel. (96) 366 96 18. Horas oficina.

**VENDO** Porsche 944 II, M-GH, año 86, color blanco, climatizador automático, muy buen estado. Juan Meri, Tel. (96) 366 97 03. Horas oficina.

**VENDO** Mercedes 230 E (124), V-BP, año 85, muy buen estado, aire, cierres y elevas eléctricos, dirección asistida, 2.300.000 ptas. Raúl Borreguero, Tel. (96) 366 98 08. Horas oficina.

**VENDO** Talbot Rallye, Maximo G.R.R. ex campeón Montaña, carrocería fibra, caja cerrada y autoblocante, gomas Avon nuevas y gomas agua, ocho llantas 7 y 8 pulgadas. Remolque 2 ejes, con soporte para ruedas y cajones recambios. Conjunto completo (coche + remolque) 700.000 ptas. Raúl Borreguero, Tel. (960) 366 98 08. Horas oficina.

**MERCEDES** 350 SLC Coupé, baratísimo (necesita pequeña revisión), Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

**PORSCHE** 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km. 6.900.000 ptas.

**JEEP** Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km. 3.300.000 ptas.

**RANGE** Rover Vogue, 4 p., blanco, full equip, M-Y, 40.000 km. 2.850.000 ptas.

## TODA LA GAMA '92 - LOS TENEMOS EN STOCK DISPONIBLES TODOS LOS COLORES



**MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92**  
300 CV. - 4X4 - Full Equip



**MITSUBISHI ECLIPSE '92 GSX**  
195 CV. - 4X4 - Full Equip



**DODGE STEAR '92 R/T Turbo**  
300 CV. - 4X4 - Full Equip



**CADILLAC SEVILLE '92**  
Full Equip



**CRYSLER VOYAGUER LE - '92**  
3,3 L. - 150 CV. - 4X4 Full Equip



**CHEVROLET CORVETTE '92 LT-1**  
300 CV. - ASR - Full Equip



**GMC / CHEVROLET G-20 '92**  
Full Equip - TV. Video - Compact Disk



**PONTIAC TRANSPORT '92 SE - GT**  
165 CV. - Full Equip

**Teo Martin**  
AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR - C-3  
SAN MARTIN DE LA VEGA - 28330 (MADRID)  
Tlfs. 691 30 47 - 691 34 47  
692 34 50 - 692 36 02

FAX: 691 56 86  
Ctra. Andalucía Km.20 (Desvio S. Martín Km.5)



**JEEP CHEROKEE LIMITED '92**  
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO

**NEC** DE REGALO

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

**COMPRAS** Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63  
TELS.: 542 06 09, 542 38 08  
Y 248 34 48. MADRID

EMPRESA  
RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	90	Bianco	17.000	545.000	Ford Escort 1.6 Ghia, A.A.	90	Bianco	23.000	1.175.000
Opel Corsa City	89	Bianco	31.000	810.000	Ford Escort 1.8 D	90	Bianco	31.000	1.220.000
Citroën AX S16	89	Bianco	32.000	690.000	Ford Fiesta 1.8 D, Sp, A.A.	90	Bianco	23.000	1.225.000
Ford Fiesta 1.1 C 4v.	89	Bianco	24.000	725.000	Ford Fiesta XR3i	90	Bianco	19.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	25.000	845.000	Ford Escort XR3i, A.A.	87	Bianco	37.000	1.275.000
Fiat Uno 60 S, Sp.	91	Rojo	18.000	845.000	Alfa Romeo 75 1.8, A.A.	89	Gris	27.000	1.275.000
Opel Kadett 1.6 GLS, A.A.	88	Gris	53.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia, A.A.	90	Bianco	30.000	1.325.000
VW Polo 1.3 GT Coupe	89	Rojo	31.000	875.000	Ford Escort 1.8 CLX (Mod.)	90	Bianco	12.000	1.350.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	Rojo	32.000	890.000	Citroën BX 1.6 TS, A.A.	90	Gris	19.000	1.390.000
Citroën AX GT	90	Bianco	17.000	890.000	Opel Kadett GSI, A.A.	88	Bianco	37.000	1.490.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	21.000	890.000	VW Golf Turbo Diesel	89	Bianco	27.000	1.525.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	1.000	950.000	Peugeot 405 GR Fern.	89	Champán	29.000	1.550.000
Lancia Y10 GT E	90	Gris	13.000	960.000	Peugeot 405 SR, A.A.	88	Gris	45.000	1.575.000
Ford Escort 1.6	89	Rojo	28.000	970.000	Ford Orion 1.8 L Mod.	90	Bianco	18.000	1.575.000
Peugeot 205 GTI	87	Bianco	48.000	975.000	VW Golf GTI 16 V, A.A., BBS	89	Bianco	36.000	1.575.000
Lada Niva 1.600	91	Bianco	10.000	975.000	VW Golf GTI	90	Bianco	23.000	1.575.000
Opel Corsa 1.4, Sp.	91	Rojo	12.000	990.000	Citroën BX TRD Turbo	89	Gris	35.000	1.725.000
Opel Corsa 1.4 S. 4.	91	Azul	6.000	990.000	Lancia Delta 1.6 IE, A.A.	91	Burdeos	12.000	1.825.000
Opel Corsa 1.4 S. Joy	91	Rojo	9.000	990.000	Ford Scorpio 2.4 I GL, FE.	89	Gris	33.000	1.850.000
Citroën AX GT, Sp., A.A., Alama	88	Gris	21.000	1.050.000	F. Sierra 2.0i 4p., A.A.	90	Bianco	21.000	1.875.000
Opel Kadett 1.6 S Top, A.A.	88	Negro	32.000	1.075.000	Audi 90 1.8 E, A.A.	88	Rojo	35.000	1.925.000
Peugeot 205 GRD	90	Bianco	27.000	1.075.000	VW Golf Cabriolet	91	Bianco	18.000	1.925.000
Opel Corsa 1.6 GSI	90	Bianco	27.000	1.125.000	Opel Kadett GSI Cabrio, D.A.	90	Burdeos	18.000	1.950.000
Opel Kadett 1.6 S, A.A., 4p.	88	Bianco	23.000	1.125.000	VW Passat 2.0 GL, A.A., D.A.	90	Gris	28.000	2.075.000
Lancia Delta 1.6 GTE	89	Rojo	23.000	1.150.000	F. Scorpio 2.8 Ghia Aut.	88	Gris	61.000	2.200.000

**FERRARI** Testarossa, as-treno, 23.900.000 ptas.  
**RENAULT** Fuego GTX, 2 litros, M-FD, gris metalizado, aire, 100.000 km., 300.000 ptas.  
**MERCEDES** 2.3 16 V, M-JW, equipamiento completo excepto A.A., extras, excelente oportunidad por cambio de residencia, 2.000.000 ptas. Tel. (908) 61 52 58.

**GMC** Pick Up Cyclone, 280 HP Turbo, tracción 4 ruedas, 0 a 100 km/h. en 5,3 segundos, único en España. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**BMW** 750i, 1988, un solo dueño, full equip, 5.450.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**BMW** 325i, full equip, un solo dueño, 1.950.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**PORSCHE** 911 Turbo, color rojo, impecable, 6.900.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**BMW** Coupe 635 CSI, espectacular, suspensiones sport, asientos deportivos, cuero, llantas, etc. C.A.N.S.A., Azcona, 62.

**ESCARABAJO** Cabriolet, original Karmann, azul claro, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**SUZUKI** Vitara, Suzuki Swift, Samurai, todos llantas regalo, etc. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tels. (91) 256 17 17/255 86 21.

RECAMBIOS, PIEZAS MOTOR  
Y PLANCHAS BMW, MERCEDES  
Y PORSCHE.  
TEL: (93) 4 31 41 99  
Y (93) 2 00 21 06  
PART. JAGUAR SOVERING  
41. 24V B-KT  
IMPECABLE. POCOS KMS.

**ESCARABAJO** Cabriolet, original Karmann, amarillo limón, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**MERCEDES** 220 SE Coupe, 1965, precioso, 2.200.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

**PORSCHE** 911 Carrera Cabriolet, modelo aniversario, capota eléctrica, full equip, Calle Castelló, 98 (Garaje).

**AUDI** 100 Avant Quattro, tracción total, ABS, climatizado, elevallas eléctricas delanteras y traseras, y más extras, 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 816 05 48, horas de oficina. Madrid.

**VOLKSWAGEN** Golf Diesel, M-FW, 850.000 ptas, llantas. Azcona, 62.

**LANCIA** Thema Turbo i 16 válvulas, como nuevo. C.A.N.S.A., Azcona, 62.

**BMW** M3, 200 CV, negro diamante, 1987, pocos kilómetros, full equip, precio asombroso, garantía oficial. Tels. (91) 255 86 21/22.

# MARTINI RACING

## Los colores del triunfo.

1992  
RALLYE MONTE-CARLO



## UN NUEVO RECORD PARA LA HISTORIA

Martini Racing ha inscrito de nuevo sus colores en la historia del automovilismo al conseguir, por séptima vez la victoria en el prestigioso Rally de Montecarlo. Un nuevo triunfo deportivo fruto de la colaboración. Martini Racing - Lancia.



## PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



NOVEDAD SISTEMA HIDRAULICO O NEUMATICO  
FACILIDAD DE MONTAJE  
Y LA MAS AMPLIA GAMA DE ALERONES Y  
EQUIPOS DE AERODINAMICA: LLANTAS DE  
ALUMINIO DE LA MARCA R.W. Y LOS MUELLES  
DEPORTIVOS DE LA MARCA LINEA ROSSO:

NOVEDAD: ALERON CALIBRA, ASTRA  
TOLEDO, CLIO...

DISRTIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA TODA ESPAÑA

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION  
MANUAL O ELECTRICO  
NOVEDAD: SISTEMA HIDRAULICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

C/ Alfambra, 11-13  
04034 BARCELONA SPAIN  
TEL. 34 - 3 - 205 35 59  
205 54 65  
FAX 34 - 3 - 205 52 18



Tras sesenta y siete años de vida, más que ningún otro modelo de coche, el monarca del automóvil abandona su reinado.

CESA LA PRODUCCION DEL PHANTOM

# EL REY HA ABDICADO



A principios de año Rolls-Royce anunciaba el final del más simbólico de sus modelos al no cumplir con las modernas reglamentaciones sobre seguridad y emisión de gases. Con este aristócrata fantasma sobre ruedas, se van al más allá casi tres cuartos de siglo de lujo, fortuna, grandes eventos políticos y agitaciones sociales que han convisionado al mundo entero.

LA FLOTA DE LA CORONA. Durante décadas, la casa real británica se ha desplazado en majestuosos Phantom.

**SÍMBOLO DE PODER**  
El VI ha sido la última versión del mayor Rolls-Royce.



**F**UE a principios del año 1925 cuando el modelo Phantom sustituyó al Silver Ghost, que ya había sentado la idea que Charles Rolls y Henry Royce tenían sobre lo que debía ser un automóvil.

Siguiendo la máxima de Royce «Toma una pieza que ya exista y hazla mejor», la pareja inició en Manchester el proyecto de fabricar el «mejor coche del mundo», como se anunció en su día, y así sigue considerándose a los productos de la planta de Crewe, en los alrededores de esta ciudad inglesa. Ahora, el más grande de los Rolls-Royce, carroza de reyes y símbolo de incommensurables fortunas, va a dejar de existir en el catálogo de la marca. Su laborioso, manual y lentísimo proceso de fabricación es insostenible hasta para los mejores artesanos actuales del automóvil. Solamente para



Este modelo se fabricaba hasta ahora bajo pedido y sus principales clientes eran jefes de estado o magnates del petróleo.

**VIEJO IMPERIO**  
La herencia británica se hizo notar en los gustos del Marajá de Rajipur. A la derecha, Francisco Franco, en compañía del Alcalde Porcioles, recorre Barcelona.



**PORTE REAL**  
El Rey Juan Carlos y la Reina Sofía también utilizan este modelo de más de tres toneladas para las ocasiones de máximo protocolo.

**«OF COURSE»**  
Tanto a las carreras hípcas de Ascot como a las recepciones de Buckingham, la Reina Isabel va en Rolls. La pintura psicodélica decoró en su día el Phantom de los Beatles.



fabricar el insustituible mueblebar, que alberga las finas copas de champagne que lleva el Phantom como equipo de origen, se tarda trescientas horas de fino trabajo de carpintería y guarnecido. No es de extrañar, pues, que desde el año 1925 tan sólo hayan salido

del taller inglés 6.749 Phantom de las seis distintas series y en todas sus versiones.

Ochenta y dos mil piezas eran ensambladas actualmente en un ejercicio anacrónico de buen hacer durante tres mil horas de trabajo casi ritual o, lo que viene a ser lo

mismo pero en el frenético léxico productivo, tres unidades al año. El resultado es grandioso y fuera de serie, garantizado durante trescientos mil kilómetros ante cualquier defecto en su funcionamiento, el Phantom tan sólo esperaba que el potentado que lo hubiese

encargado viniese personalmente a recogerlo o ser delicadamente transportado a cualquier punto del globo. Una media de setenta millones de pesetas, según las exigencias o caprichos del cliente, y la paciencia suficiente para aguardar la obra maestra de los especialistas

de Crewe, eran los requisitos para acceder a uno de estos increíbles coches, fabricados completamente a mano en plena era de la robotización. De los cien mil Rolls-Royce fabricados desde 1904, sesenta y cinco mil están en perfecto estado de funciona-

miento y, de ellos, los Phantom, han sido los más mimados y mejor mantenidos por sus regios propietarios. La marca de las dos erres ha tenido especial cuidado en la asistencia y ya desde 1907 se creó un servicio de inspecciones técnicas a domicilio, así como una

### ASI SE HACIA LOS PHANTOM



**ESPIRITU DEL ÉXTASIS**  
Con «La Libertad» del puerto de Nueva York es quizás la estatua más famosa y emblemática de nuestro siglo. Moldeada inicialmente en cera, es luego vaciada en molde de arena para fundirla en acero inoxidable. Bajo pedido, se sirve en plata de ley.



**ALTA COSTURA**  
La ropa interior de los Rolls-Royce es cuidadosamente cortada y cosida en los mejores paños ingleses y lanas escocesas. Las pieles de la tapicería proceden de doce reses especialmente criadas y cuidadas en Escandinavia.



**TRABAJO MONACAL**  
Para montar los dos kilómetros de cableado que recorren un Phantom, los técnicos de la planta de Mulliner Park Ward realizan una auténtica obra de orfebrería eléctrica. Todo a mano y con útiles de precisión, las conexiones son repasadas una por una.



**ARTESANOS DEL ACERO**  
Para hacer una carrocería del Phantom VI se necesitan casi mil horas de trabajo. Las planchas de acero son dobladas a mano y batidas con martillo sobre un bastidor hecho de madera. Cada punto de soldadura puede considerarse una obra de arte.



**CUIDADOSO APRENDIZAJE**  
Viejos maestros enseñan a los atentos aprendices las depuradas técnicas adquiridas durante décadas de experiencia. Esta es una de las pocas máquinas utilizadas y consiste en un sencillo rodillo para doblar las planchas de acero de primerísima calidad.



**MATERIALES OLVIDADOS**  
El bastidor de madera soporta la carrocería metálica. Para evitar deformaciones, se talla en planchas superpuestas, previamente tratadas para resistir inalterables el paso del tiempo. El conjunto final llega a pesar más de tres toneladas.

La Rolls-Royce dispone para sus clientes de una escuela de conducción propia y de un servicio técnico a domicilio.



escuela para conductores de Rolls-Royce.

Capós sellados y un hermetismo sobre las especificaciones mecánicas han sido una tradición mantenida durante la historia de la marca. «Nuestros coches disponen de la potencia suficiente» o «son los

**EL PRIMERO DE LA SAGA**  
Para sustituir al Silver Ghost, ya una leyenda en 1925, se lanzó el Phantom.



**MONUMENTO RODANTE**  
Esta Limousine Phantom IV es algo indisoluble del decorado londinense.

únicos en los que se oye el tic-tac del reloj a cien kilómetros por hora» son algunas de las flemáticas y británicas respuestas a cualquier inquietud por saber de las interioridades de un Rolls-Royce.

La mayor de las calandras de Rolls-Royce, verdadera reproducción en acero cromado de un fron-

tón helénico (y realizada por tan sólo trece operarios-artistas superespecializados), rematado por la escultura quizás más famosa de nuestro siglo y que representa el grácil espíritu del éxtasis, dejará de ser ofrecida por la casa británica.

Lo que no quiere decir que si se ven surgir entre la niebla dos poderosos proyectores y se nota pasar al lado una gigantesca sombra oscura de casi tres toneladas con el característico susurro de la levitación, es posible que haya sido testigos de la majestuosa aparición de un Rolls-Royce Phantom, errante hasta el fin de la eternidad automovilística.

Juan Luis Soto

**ATENCIONES DE ARISTOCRATA**

El manual de instrucciones de un Rolls-Royce de 1913 nos traslada a otra dimensión ya olvidada del automóvil y su mundo. Son candorosos consejos para el mejor coche de la época.

«Así, por ejemplo, las operaciones a realizar cada ochocientos kilómetros o semanalmente se dividen en nada menos que cuarenta y cuatro apartados con mantenimientos tan especiales como «introducir una cucharadita de aceite de motores en el engrasador A en el costado del distribuidor» o, cada ocho mil kilómetros, «métase debajo del coche

transeúntes en las aceras».

«Acuérdese que, debido al silencio del coche Rolls-Royce, se está marchando con frecuencia a una velocidad mayor de lo que se piensa».

«En las carreteras secas y sin cuevas, un litro de esencia debe bastar para hacer marchar un coche de peso mediano y medianamente cargado a una velocidad razonable, tal como se emplea en el turismo, una distancia de cinco kilómetros».

«Recomendamos, a los propietarios de automóvil, se aseguren contra los accidentes; con frecuencia se han impuesto penalidades de consideración a los automovilistas por accidentes ocasionados a transeúntes a pie o a otros que utilicen la carretera, cuando en algunos casos, no ha tenido la culpa de ello el automovilista».

«No debe haber comunicación alguna entre la cuadra y el local donde se halla el automóvil. Este debe estar lejos del montón o fosa de estiércol, pues los vapores de amoníaco son muy perjudiciales para la pintura y el almohadillado».



**ERA ELECTRÓNICA**  
Los motores gestionados por ordenador han desplazado al Phantom.

para ponerlo en perfecto estado, es de suma importancia que el trabajo se encomiende a una casa verdaderamente competente, que tenga los mecánicos-peritos que son indispensables, así como también un taller con herramientas modernas».

«El freno de pie de los Rolls-Royce es sumamente poderoso. Verdaderamente los frenos deberían emplearse lo menos posible, reservándolos para casos de peligro».

«Conducir el coche con la mayor cortesía, para los demás que estén en la carretera, con el objeto de no alcanzar mala fama».

«En tiempo lluvioso, cuando la superficie de la carretera sea desigual, debe reducirse mucho la velocidad en los sitios populosos, para evitar el salpicar a los



**QUINTA ESENCIA**  
El repostaje de los primeros Rolls se hacía con latas de «esencia» adquiridas en las droguerías.



**LA CORTE DEL REY ARTURO**  
Las modernas leyes sobre homologación de vehículos han destronado al viejo monarca.



## VIRTUDES

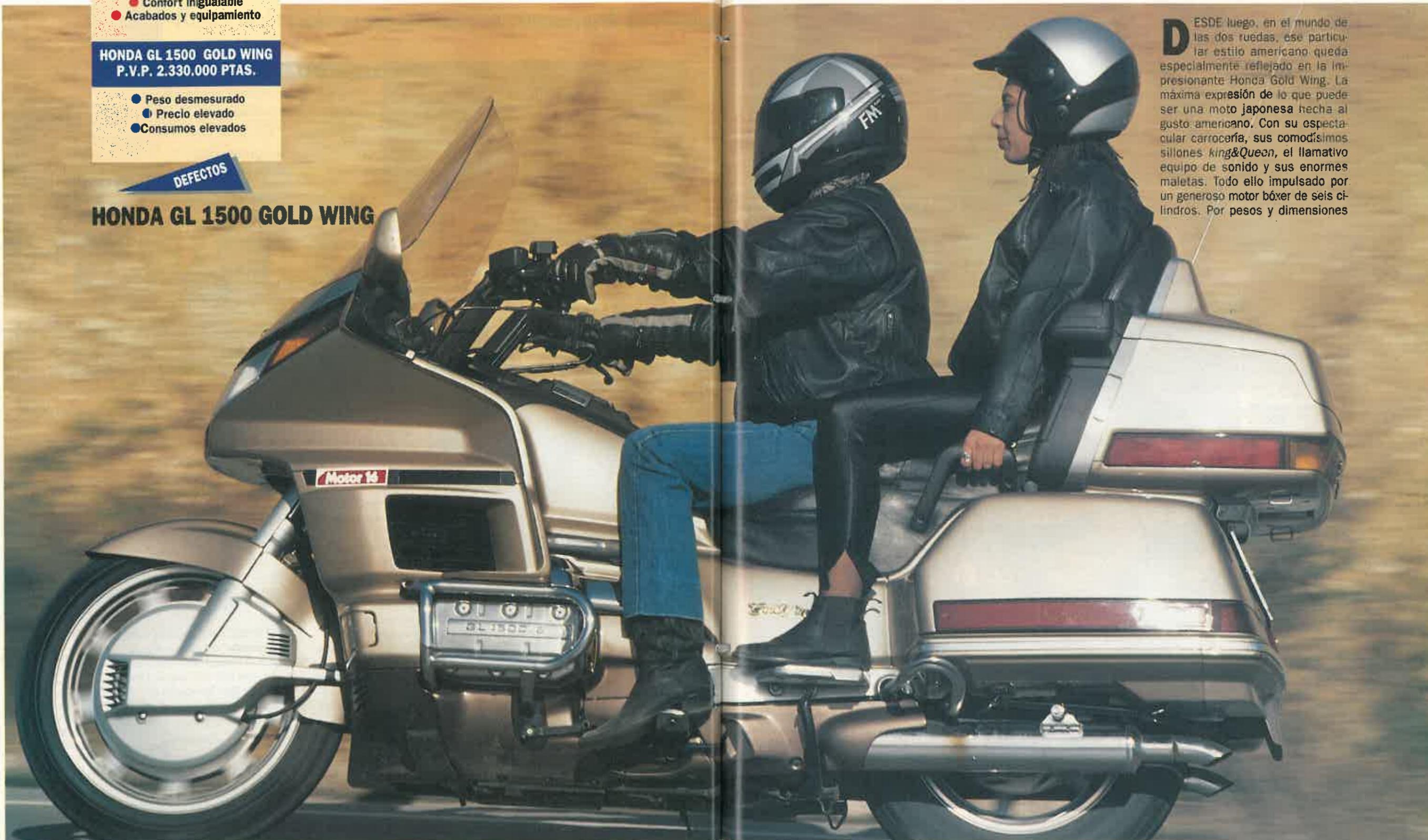
- Motor suave y progresivo
- Confort inigualable
- Acabados y equipamiento

**HONDA GL 1500 GOLD WING**  
P.V.P. 2.330.000 PTAS.

- Peso desmesurado
- Precio elevado
- Consumos elevados

## DEFECTOS

**HONDA GL 1500 GOLD WING**



**D**ESDE luego, en el mundo de las dos ruedas, ese particular estilo americano queda especialmente reflejado en la impresionante Honda Gold Wing. La máxima expresión de lo que puede ser una moto japonesa hecha al gusto americano. Con su espectacular carrocería, sus comodísimos sillones king&Queen, el llamativo equipo de sonido y sus enormes maletas. Todo ello impulsado por un generoso motor bóxer de seis cilindros. Por pesos y dimensiones

# AIRES DE GRANDEZA

*En todos los órdenes de la vida existe un canon que resume entre sus cualidades la máxima expresión. En el «American Way of Life» lo máximo es lo más grande, lo más lujoso, lo más cómodo, lo más llamativo. En todos estos aspectos destaca la Honda Gold Wing a la que podríamos denominar con una moto-limulina o quizá un descapotable de dos ruedas.*

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Seis cilindros bóxer, cuatro tiempos, refrigerado por agua. Doble árbol de levas en culata. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 1 520 centímetros cúbicos. Diámetro de los cilindros 71,0 mm. Carrera 74,0 mm. Compresión 10 a 1. Potencia máxima 100 CV a 5 200 rpm. Par máximo: 15,3 mkg a 4 000 rpm.

**ALIMENTACION:** 2 Carburadores Keihin.

**ENCENDIDO:** TCI Electrónico. Batería 12 V 18 Ah.

**LUBRICACION:** Cáster húmedo y bomba tricoidal.

**TRANSMISION:** Primaria por engranajes, secundaria por cardan y grupo cónico. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

**BASTIDOR:** Tubular de doble cuna envolvente. Suspensión delantera con horquilla hidráulica de 41 mm de diámetro de barras. Suspensión trasera, doble amortiguador hidráulico con asistencia por aire comprimido. Frenos delantero, disco doble de 296 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Trasero de disco con 296 mm y doble pistón. Llantas de aleación. Neumáticos delantero 130/70-18. Trasero 160/80-16.

**DIMENSIONES:** Longitud total 2 630 mm. Ancho total 955 mm. Altura del asiento 800 mm. Distancia entre ejes 1 700 mm.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en vacío: 394 kg. Capacidad del depósito de combustible: 23 l.

**TODO CONFORT**  
El magnífico asiento de dos alturas se complementa con un completo sistema de regulación de la suspensión (derecha).



**SENSACIONES**  
Conducir en carretera abierta y con buen firme la GLX 1500 proporciona unas inigualables sensaciones por su seguridad y confort. El cuadro de mandos es realmente completo.

**BUEN VIAJE**  
Todo en la Gold Wing está pensado para hacer más fáciles los viajes largos. Un motor superelástico, el sistema de marcha atrás (izquierda) y unas maletas realmente espaciaosas.

## CONSUMOS

CIUDAD	12,8
CARRETERA	10,3
AUTOPISTA	9,2

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	182
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	12,3
De 0 a 100 km/h	15,6

**PRESENCIA**  
Desde cualquier punto de vista la Honda Gold Wing impresiona. Su pantalla de altura regulable proporciona una indudable protección.

queda casi más cerca de un pequeño utilitario que de la mayoría de sus hermanas de raza.

Por todo esto y, también por lo especial de su precio, la Gold Wing tiene un carácter muy determinado y es una moto para los que buscan, ante todo, algo diferente, y demás pueden permitirselo.

La primera experiencia en la conducción de este desmesurado monstruo de dos ruedas puede resultar un poco alarmante, los casi 400 kilos de peso en vacío, condicionan extraordinariamente sus reacciones a baja velocidad, y por supuesto moverse con ella entre el denso tráfico de la ciudad no resul-

ta muy divertido. Todo cambia, sin embargo, cuando aumentamos ligeramente el ritmo de marcha, el «dorado elefante» comienza entonces a demostrar sus excelentes cualidades, aunque estas no sean fácilmente encuadrables en las que habitualmente podemos reconocer en cualquier otra moto. Indudablemente, la mecánica de seis cilindros enfrentados responde a las excelentes cualidades que son habituales en la marca del «Alo Dorada», y nunca mejor dicho. Aunque la potencia no es asombrosa (100 CV), si lo es el monstruoso par motor que permite que este peso pesado se desenvuelva sin demasiados problemas,

en cualquier tipo de recorrido, sin hacer un uso intensivo de la caja de cambios. Las carreteras con buen firme se adaptan perfectamente a las características de esta moto, puesto que a pesar de su desmesurado aspecto, hace gala de una estabilidad increíble, y sobre todo en curvas de radio medio parece que se desplaza flotando como un yate en aguas tranquilas.

Debido a las peculiaridades de su diseño, pensado para las largas rectas que abundan en las carreteras americanas, el terreno en el que mejor se desenvuelve la Gold Wing es en la autopistas y a una veloci-

dad media no demasiado alta. Las posibilidades para disfrutar de un viaje en «moto» son infinitas, con la música a todo volumen, la protección de la pantalla y la calefacción en los días fríos, los viajes son un auténtico placer. Los kilómetros se acortan y los riñones no están sujetos al habitual sufrimiento. La suspensión ayuda eficazmente en este sentido, sus múltiples posibilidades de regulación se adaptan a cualquier necesidad. Por su parte el sistema de frenado integral completa la seguridad de una moto con filosofía propia. ○

Fernando Cañizal  
Fotos: Ramón Rodríguez





**NUEVO FERRARI F 92 A**

# ¿CABALLO DE TROYA?

**La presentación del nuevo Ferrari F 92 A en la pista de Fiorano, ha causado sorpresa y desconcierto. Sin lugar a dudas, se trata de un monoplaza revolucionario en cuanto a su concepto aerodinámico, directamente inspirado en soluciones aeronáuticas. En Kyalami se verá el resultado.**

94/ Motor 16

**COMO UN AVION**  
 La visión frontal de Ferrari F 92 A recuerda vagamente a un cazabombardero F 16. El chasis con forma de fuselaje, los pontones separados del fondo plano y las tomas de aire con forma ovalada, son los puntos clave de este curioso y revolucionario monoplaza. En la parte posterior, se aprecia el doble fondo plano, y los tubos de escape del motor que desahogan en la parte final de la carrocería. Es deducible que en el habitáculo hay poco espacio para el piloto, y resalta lo cerrado que resulta la parte superior. Curiosamente, los radiadores parecen tener un tamaño reducido, y están colocados de forma muy oblicua para reducir al máximo la anchura de los pontones. Respecto a las suspensiones, se guarda un absoluto secreto.



**A** L filo de las once de la mañana del pasado jueves, se abrió la puerta del departamento de competición de Ferrari, y tres mecánicos empujaron el nuevo Ferrari F 92 A hasta llevarlo a la cercana pista de Fiorano. Como suele ser costumbre, una muchedumbre de «tifosi» aborrotaban la verja de entrada, mientras otros permanecían agarrados a las alambradas que bordean el circuito con la esperanza de ver o escuchar el nuevo caballo de Maranello. Por entre la tupida niebla modenese, se apreciaban las voces de los mecánicos, y de pronto, la aparición del F 92 A fue como un espejismo, un monoplaza insólito, rojo y agre-

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Doce cilindros en V a 65 grados. Cinco válvulas por cada cilindro. Trompetas de admisión de longitud variable. Cilindrada total de 3497,96 cc. Potencia de setecientos caballos a 15 000 rpm. **TRANSMISION:** Cambio semiautomático longitudinal con seis velocidades y marcha atrás. **SUSPENSION:** Sistema Push-rod con amortiguadores y muelles. **CHASIS:** Estructura monolítica construido en nido de abeja de aluminio, fibra de carbono y kevlar. **DIMENSIONES:** Longitud 4 350 mm. Peso 505 kilos.

FERRARI

### La Corte de Maranello

EN esta ocasión la presentación del nuevo plantel técnico de Ferrari se caracterizó por una especial modestia. Claudio Lombardi en un primer momento, y más tarde Luca di Montezemolo, aclararon que se ha emprendido una etapa de reconstrucción de la escudería Ferrari. Incluso, de forma solapada, Montezemolo dijo que la encomienda recibida por Cesare Romiti es la de lograr alcanzar el título de Campeones del Mundo en el plazo de tres años. De lo contrario, cabría la posibilidad de separar el nombre del Cavalli-

no de la Fórmula 1. Quedó claro que Lombardi es el gran responsable de la gestión deportiva, y Harvey Postlethwaite supervisará la parte técnica, así como la labor de Jean Claude Migeot y de Steve Nichols. Respecto a la evolución de los motores, se ha confirmado a Paolo Massai al frente del departamento. Por el contrario, Sante Ghedini se encargará de la dirección deportiva, y Niki Lauda será el consejero de Lombardi y Ghedini, y al mismo tiempo, mantendrá estrechas relaciones con los pilotos.



sivo, más similar a un cazabombardero F 16 que a un monoplaça hecho en el «santuario» de la Fórmula 1. Entre los ahí presentes se hizo un silencio sepulcral, resultado de la peculiaridad del coche, que de alguna forma se parecía a dos alas sobrepuestas a las que se se había unido el fuselaje de un caza; y en cuanto al morro, aparecía la sujeción del alerón idéntica a la que John Barnard diseñó para el Benetton B 191.

El diseñador del F 92 A ha sido Jean Claude Migeot, que desde el pasado mes de junio concentró todo su quehacer en el nuevo proyecto, que sin lugar a dudas marcará un hito en la historia de la aerodinámica de la F1. Al contrario de lo que actualmente se estilaba, Migeot ha concebido el F 92 A con el fondo plano separado de los pontones laterales, que a su vez, tienen la entrada del aire con forma ovalada, y despegadas en la parte delantera del cuerpo del coche. En cuanto a

la parte final del fondo plano, se caracteriza por dividirse en dos planos, y tener el desahogo de los escapes al lado del cambio y no en los túneles del final del plafón.

Según Migeot, esta solución permite aumentar el efecto suelo, ya que se producen dos flujos de aire: uno por debajo del fondo plano y otro por encima. Al mismo tiempo, el flujo del aire del alerón delantero no interfiere sobre el doble efecto ventosa del plafón. Por el momento, parte del aire caliente de los radiadores es canalizado hacia el interior de los pontones, y el otro conducto interior desvía aire frío sobre los tubos de escape del motor.

En cuanto a este último, bautizado con las siglas E1 A -92, que significa «Evoluzione prima del 92», y que para la versión de clasificación se llama E1 B-92, resulta ser el motor más ligero y compacto de cuantos se emplean actualmente en la F1. La potencia declarada es de setecientos caballos, siem-

pre con la estructura de doce cilindros en V a sesenta y cinco grados. Paolo Massai, su creador, precisó que el E1 A-92 tiene las tomas de admisión de longitud variable, así como una válvula en la zona de unión de los escapes, que regula la presión de los mismos. Por lo visto, esta solución mejora considerablemente la respuesta del motor a bajo y muy alto regímenes de rotación.

En cuanto al cambio, se ha abandonado el de siete velocidades, por pesar más que uno de seis, y sin ventajas importantes de rendimiento. Mientras tanto, está en fase de evolución un cambio transversal dotado de soluciones revolucionarias, que lógicamente se guardan con gran secreto.

En la realización del F 92 A, Steve Nichols fue el responsable del diseño del chasis, y Harvey Postlethwaite asumió la función de coordinador general del proyecto. Curiosamente, durante la presentación del nuevo monoplaça, tanto Migeot como Nichols fueron discriminados al no figurar en la mesa presidencial, presidida por Lombardi y Luca di Montezemolo.

Para el Gran Premio de Suráfrica, está previsto utilizar tres unidades del nuevo coche, que antes desarrollarán varios días de pruebas en el circuito de Estoril. Ahí, se verá por primera vez el potencial real de que dispone el nuevo «caballo» de Maranello. Y viene al caso recordar aquella célebre frase de Enzo Ferrari: «No me importa que un coche sea estéticamente bello, lo que quiero es que sea rápido».

Texto y fotos: Gigi Corbetta

**NUEVA AERODINÁMICA**  
El nuevo diseño de Jean Claude Migeot marcará un hito en la historia de la aerodinámica.



# Disfrute ahora de «SEIS RUEDAS» por el precio de cuatro

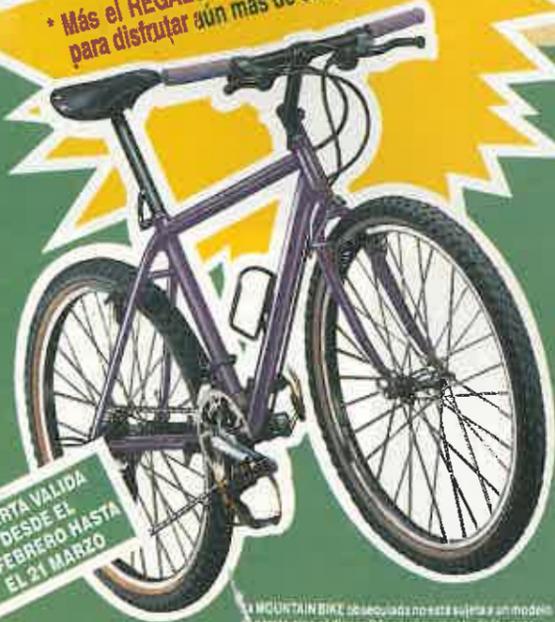
# 6x4

## DACIA



Desde: **1.089.320** \* ptas.  
P.V.P. RECOMENDADO. TRANSPORTE E IVA INCLUIDO

\* Más el REGALO de una magnífica Mountain Bike para disfrutar aún más de sus excursiones



OFERTA VALIDA DESDE EL 17 FEBRERO HASTA EL 21 MARZO

#### VENTAJAS DE SERIE

- Motor de 1.397 c.c. gasolina
- Desbloqueador de ruedas
- Defensa frontal
- Enganche para remolque
- Suspensión independiente
- Carrocería autoportante
- 5 plazas y amplio maletero
- Faros antiniebla
- Limpiaparabrisas trasero



Importado por  
**Remark**  
Sociedad Anónima  
Tel. (93) 680 05 88

LA MOUNTAIN BIKE ofrecida no está sujeta a un modelo concreto sino al disponible en el momento de la venta.

CAMPEONATO IMSA

# EL PATITO FE0 AMERICANO



**De las numerosas modalidades automovilísticas que se disputan en Estados Unidos, el Campeonato IMSA es, posiblemente, la que menos aceptación tiene. Esto se debe, principalmente, a que no es una categoría típica americana y que en este certamen, se utilizan coches y mecánicas provenientes de otros países, sobre todo de Europa y Japón.**

98 / Motor 16



**C**ON la celebración de las 24 Horas de Daytona, ha comenzado una nueva temporada del Campeonato IMSA Americano (International Motors Sports Association). Un certamen similar al Mundial de Sport Prototipos, que nació en 1971 con la idea de importar este tipo de vehículos a Estados Unidos. Tal como sucede en este país norteamericano, cada deporte

está hecho para ellos. Por lo tanto este certamen, a pesar de disputarse con coches muy similares a los Sport Prototipos, difiere en muchos puntos con el Mundial. Por un lado, sólo tienen cabida este tipo de coches, siempre y cuando no pertenezcan a ningún equipo oficial. Sólo pueden competir equipos privados. Por otro lado, en cada carrera se dan cita hasta un total de cuatro ca-



**LLEGA LA CRISIS Jaguar, que conquistó el segundo puesto en las 24 Horas de Daytona, va a reducir su equipo a un solo coche.**

Motor 16 / 99



**SÚPER ESPECTÁCULO**  
Los coches de la categoría GTS (arriba) son muy espectaculares. La noche juega un papel muy importante en Daytona.



**SITIO PARA TODOS**  
En el IMSA tienen cabida hasta cuatro categorías diferentes de coches. En la foto de la derecha podemos ver en acción un coche de la clase GTP (número 3) y otro de la categoría GTS.



tegorías, mientras que el Mundial de Sport Prototipos sólo está abierto a una.

Las categorías que están admitidas en el Campeonato IMSA son: GTP, similar a la C-1 del Mundial, con posibilidad de inscribir coches con motor turbo o atmosférico; CL (Camel Light), reservada a los coches que configuraban la desaparecida clase C-2 en Sport Prototipos; GTS, antes conocida con las siglas GTO, en la que pueden tomar parte vehículos de producción, a los que está permitido realizarle muchas modificaciones. Tantas que en realidad el único parecido que tienen con los coches de serie es la silueta. Son, por lo general, coches muy espectaculares, dotados de grandes spoilers y aditamentos aerodinámicos. Utilizan chasis tubulares y las carrocerías son de fibra, lo único que conservan es el techo metálico de origen, que es obligatorio. Con respecto a los motores, pue-

den utilizar cilindradas que van desde tres hasta seis litros con turbo, sus potencias suelen rondar o superar los 500 caballos. Además, los neumáticos no tienen una limitación de medida. Por último falta la categoría GTU, reservada también a coches de producción con muchas modificaciones y con motores de hasta tres litros.

El Campeonato 92 va a constar de trece carreras, dos de ellas de resistencia: 24 Horas de Daytona, que ya se ha celebrado y las 12 Horas de Sebring, que tendrán lugar el 21 de marzo. Este certamen se suele disputar en circuitos urbanos y en pistas permanentes. A diferencia de otros certámenes americanos, como es el caso de la Fórmula Indy o el Campeonato NASCAR, en el IMSA no utilizan circuitos ovales, salvo en ocasiones muy concretas, tal como sucede en las 24 Horas de Daytona, donde parte del circuito es ovalado.

**24 HORAS DE DAYTONA**

**Los japoneses al copo**

LA carrera de resistencia más importante de las que se celebran en Estados Unidos son las 24 Horas de Daytona. Una prueba muy similar a las míticas 24 Horas de Le Mans. Además, en Daytona, al ser la primera carrera del año que se disputa con este tipo de coches, muchos pilotos habituales del Mundial de Sport Prototipos deciden tomar parte en ella. En esta ocasión los ganadores han resultado ser un equipo sorpresa. El team NISMO con un Nissan R 91 CP, conducido por tres pilotos japoneses: Masahiro Hasemi, Toshio Suzuki y Kazuyoshi Hoshino, dominó prácticamente toda la carrera. Ya desde el principio mostraron sus posibilidades, tan sólo se vieron rebasados por el Toyota Eagle, pilotado por Juan Manuel Fangio II (sobrino del Pentacampeón del Mundo de Fórmula 1) que logró la «pole position». Pero instantes después de darse la salida, el Nissan de los japoneses adelantó al Toyota del piloto argentino y, salvo alguna ocasión esporádica en la que se vieron rebasados por

otros coches, mantuvieron el liderazgo hasta el final, logrando batir el récord de distancia en esta carrera y el de velocidad media. Al margen del dominio de los japoneses, los accidentes y averías establecieron el orden de llegada. El primer abandono importante fue el del Nissan de Gary Brabham, uno de los favoritos, que, en torno a la medianoche y cuando disputaba uno de los primeros puestos de la clasificación, chocó contra un muro. Poco después, otro de los Nissan, en esta ocasión el pilotado por Geoff Brabham (vencedor en cuatro ocasiones del Campeonato IMSA), se debió retirar con rotura del motor. El accidente más espectacular fue el del Porsche-Courage pilotado por Pascal Fabre. En torno a las 2 horas 30 minutos de la noche, debido a una rotura en las suspensiones, chocó contra un muro, destrozando por completo el vehículo. El piloto salió ileso y obligó a que el «Pace Car» neutralizara la carrera durante más de cincuenta minutos.

**SIN RIVALES**  
El Nissan del equipo NISMO, con tres pilotos japoneses a sus mandos, dominó perfectamente la carrera, estableciendo un nuevo récord de distancia.



1º Hasemi-Hoshino-Suzuki (Nissan R 91 CP), 762 vueltas; 2º Jones-D. Brabham-Prueett-Goodyear (Jaguar XJR-12), a 9 vueltas; 3º Haywood-Elgh-Ratzenberger-Brayton (Porsche 962 Schuppan), a 13 vueltas; 4º Jones-Moran-Dismore (Toyota Eagle MKIII), a 23 vueltas; 5º Johnstone-Marvin-Vasser-Cameron (Spice-Acura), 1ª Camel Light a 81 vuelta; 6º Vélez-Evans-Bender-Dobson (Buick-Kuzdu), 2ª Camel Light a 108 vueltas; 7º Greer-Bacon-Uria-Mees (Mazda RX-7), 1ª GTU a 126 vueltas; 8º Weidler-Martini-Krosnoff-Hasemi (Nissan R 91 CP), a 127 vueltas; 9º Schroeder-Gordon-Dallenbach (Ford Mustang), 1ª GTS a 148 vueltas; 10º Brassfield-Robinson-Kline-Gentilozzi (Oldsmobile), 2ª GTS a 172 vueltas.

FERMIN VELEZ

## A la carga

**EN** el Campeonato IMSA hay presencia española: desde hace unos años Fermín Vélez decidió hacer las Américas y se estableció en Estados Unidos, dejando muy alto el pabellón español. A pesar de haber sido durante dos años Campeón del Mundo en la desaparecida categoría C-2 del Mundial de Sport Prototipos, le fue imposible encontrar un coche competitivo para poder seguir en el Mundial. El ya había realizado alguna participación esporádica en el Campeonato IMSA con unos magníficos



**MUCHAS POSIBILIDADES** Fermín Vélez (número 44) es uno de los favoritos para alzarse con el título de la categoría Camel Light.

resultados, por lo que no le fue difícil entrar en un buen equipo dentro de la categoría Camel Light. El año pasado, después de estar siempre luchando entre los primeros por la victoria, de no haber sido por las desavenencias que tuvo con el piloto con el que compartía volante (no le gustaba que el español fuese mucho más rápido), habría conseguido el título. Esta temporada, de nuevo está en condiciones de intentarlo y no podría haber comenzado de mejor manera. En las 24 Horas de Daytona, al volante de un Buick-Kudzu se situó en sexta posición al final de la carrera y ocupó el segundo puesto de su clase.



Con todos los atractivos que ofrece el Campeonato IMSA, es de todas las modalidades automovilísticas la que menos aceptación tiene en Estados Unidos, con una afluencia de espectadores muy inferior a la de la Fórmula Indy o el Campeonato NASCAR, que se disputan con coches y mecánicas americanas. Sin embargo, si comparamos la aceptación que tiene el IMSA con el Mundial de Sport Prototipos, podemos comprobar que el interés del público americano es mayor. En esta especialidad, en Estados Unidos suele acudir una media de 60.000 espectadores por carrera, mientras que en Europa en una carrera de Sport Prototipos la cifra es muy inferior, suele estar en una afluencia de 22.000 aficionados por prueba.

La recesión económica que atraviesa Estados Unidos, se está viendo reflejada en el automovilismo de aquel país. El certamen que más la está acusando es el IMSA, al no ser una categoría típica americana

cuenta con una menor cobertura en televisión y se nota en mayor medida la disminución de aficionados a las carreras. Ya en el 91, para abaratar costos se anuló una carrera, y Camel, principal patrocinador del campeonato, se ha visto obligado a reducir la plantilla de su personal de promoción. También afecta a los equipos. Un buen ejemplo lo tenemos en Jaguar, que aun siendo de los que mejores patrocinadores tiene, va a reducir el equipo a un solo coche. Al margen de esto, circula un rumor por los paddocks de los circuitos. Los responsables de los equipos dicen: «Un coche cuesta tres millones de dólares, si ganas consigues 100.000 dólares, mientras que un coche del NASCAR cuesta 100.000 dólares y si ganas consigues tres millones». Por lo tanto, para potenciar esta especialidad van a tener que inventar nuevas fórmulas.

Doug Blackman  
Fotos: (Photo 4)



# S A B O D O T A

## Peugeot aumenta sus premios

La marca del león dio a conocer sus programas deportivos para el 92. A nivel oficial confirmaron que estarán presentes en el Campeonato de España de Rallyes con un 309 GTI 16V de Gr. A, este coche será confiado a «Capi» Saiz, vencedor del Desafío Peugeot 91. Como ha venido sucediendo en los últimos años de participación de este equipo, MOTOR 16 seguirá siendo uno de los principales patrocinadores.

Además dieron a conocer los planes para el Desafío Peugeot, que está a punto de comenzar. En el reglamento hay novedades interesantes. Por un lado, se incrementan los premios, tanto los de cada carrera, como los de final de campeonato. El vencedor del Desafío tendrá como premio el tener la posibilidad de pilotar el coche oficial de la marca en el 93. Por otro lado en el trofeo de promoción que organiza Peugeot este año están admitidos los 205 GTI y Rallye y los 309 GTI y GTI 16V, pero con preparación en Gr. N.

Todos los interesados en el Desafío Peugeot deben ponerse en contacto con el Departamento de Competición de Peugeot Talbot España, S.A., Tel. (91) 347 29 72. Fax, (91) 347 22 43. Apto. de Correos 140, 28080 Madrid, o en los concesionarios de Peugeot Talbot España, S.A. Las solicitudes de inscripción, deberán estar en poder del Departamento de Competición de la marca 20 días antes de la celebración de la primera prueba en la que se quiera participar.

Coincidiendo con el acto de presentación de sus planes 92, Peugeot presentó en nuestro país el Spider 905. Un monoplaza con el que ha organizado un trofeo internacional, denominado Peugeot Spider Cup, que se disputará coincidiendo principalmente con las pruebas europeas del Mundial de Sport Prototipos. Por lo tanto tendremos ocasión de verlos en acción el 26 de abril, en el Jarama. Es un vehículo muy interesante, con forma de barqueta, pero con sitio para un solo ocupante. Peugeot se encarga de suministrar un kit de preparación que consta de un mo-



«Capi» Saiz, en primer término, pilotará el coche que tiene a sus espaldas en el 92.

## Jordi Gené en F-3000

El joven piloto español, Jordi Gené, por fin consiguió su objetivo de participar en Fórmula 3000. La central de Philip Morris en Suiza dio el visto bueno y Gené podrá co-



rrer esta temporada que está a punto de comenzar con el equipo Pacific. El piloto español tenía el visto bueno de este equipo, que

tras su magnífico fin de temporada querían contar con él a toda costa. Marlboro aportará el 80 por ciento del presupuesto. Aún falta por completar un 20 por ciento del total, pero esto parece ser que no será obstáculo. Gené tendrá como compañero de equipo al francés Laurent Aiello. En un principio este

equipo, que el año pasado ganó el campeonato con Fittipaldi no ha establecido ninguna estrategia, por lo que no habrá un piloto prioritario. Marlboro tiene la intención de llevar a Gené a la Fórmula 1 con garantías, por lo que en este primer año de F-3000 tan sólo le exigirán que aprenda al máximo.

PEUGEOT 905 SPIDER  
Un interesante trofeo monomarca.

tor (utilizan como base el del 405 MI 16) que preparado llega a los 200 caballos de potencia. Otros elementos del kit son la carrocería, elementos aerodinámicos y frenos. También para abaratar costos van a limitar el uso de neumáticos. El chasis, por contra, se puede elegir entre vanas marcas, en este sentido la única limitación es de peso, no pudiendo ser inferior a 490 kilos. Este nuevo coche de competición contará con un chasis similar al de un F-3 y, en principio, parece una buena base para pilotos que quieran acceder a categorías superiores. El costo del Campeonato se estima en unos veinte millones de pesetas.

En la presentación que realizaron en España asistieron varios de nuestros jóvenes pilotos: Iván Arias, Alvaro de Arenzana, Pedro Martínez de la Rosa y Antonio Albacete, que se mostraron encantados con el comportamiento del 905 Spider.



## H&F Racing 92

GRAS la accidentada participación en el París-El Cabo, el equipo madrileño de off-road ha

hecho públicos sus planes deportivos para la temporada 92. Como se recordará, el accidente de Agustín Fernández, la avería eléctrica de Luis Chillida y la aventura de Gilles Francrú, al quedarse sin gasolina tras la problemática fron-

tera chadiana, obligó al abandono a las tres Suzuki DR 650. Fueron el camión Pegaso de asistencia y el Land Rover Discovery de prensa quienes, finalmente, salvaron el honor del equipo, llegando a Ciudad del Cabo.

Este año, sin embargo, ofrecerá más posibilidades al H&F Racing, que participará en cuatro carreras del nacional de raids (Baja Aragón, Montes de Cuenca, Bajo Albarche y otra aún sin determinar), estarán inscritos en algunas pruebas del nacional de cross y se encargarán del mantenimiento de las motos de la Vuelta Ciclista a España 1992, París-Pekín y París-Ciudad El Cabo 93.

## Nuevo jefe de prensa en la F.E. de A.

JAVIER ARIAS es el nuevo jefe de Prensa de la Federación Española de Automovilismo, en colaboración con Alicia Pamiés, directora de Relaciones Externas.

Javier Arias, a pesar de su juventud, tiene una dilatada experiencia en el automovilismo. Se inició como copiloto y comisario del R.A.C.E. Más tarde desempeñó su profesión de periodista en distintos medios: Centromotor, Autohecho Sport y Sólo Auto.

En los años 89 y 90 fue Jefe de Prensa del Equipo Oficial de BMW en Rallyes. Desde aquí le deseamos mucha suerte en su nueva labor profesional.



## Pérez Sala con Nissan

DEFINITIVAMENTE finalizaron los rumores acerca del piloto que se pondrá a los mandos del coche que Nissan alineará en el Campeonato

de España de Turismos. Luis Pérez Sala, actual Campeón de España, será quien defienda los colores de la marca japonesa. El patrocinador principal del

equipo tal como se preveía será Repsol, firma comercial unida a Nissan desde hace tiempo. En la foto Pérez Sala y Antonio Tarrés, director general de Nissan.

## BOXES

### Se completa la lista de F-1

UN total de dieciséis equipos han formalizado su inscripción para participar en el Mundial 92 de Fórmula 1: Andrea Moda Fórmula, Benetton, Williams, Venturi-Larrousse, Ferrari, Fondmetal, Footwork, McLaren, Jordan, Ligier, March Minardi, Motor Racing Development (Brabham) Scuderia Italia, Lotus y Tyrrell. Entre los pilotos que no están inscritos hay que destacar a Alain Prost y Nelson Piquet. Dos pilotos que juntos suman un total de, nada más y nada menos, que seis títulos mundiales.

● En el comunicado que hizo público la F. E. de A., acerca de la fecha de la selección de la *Ofensiva Uno*, había una errata en la fecha. Esta se realizará los días 25, 26 y 27, pero de febrero.

● Niki Lauda podría ser el consejero técnico de del equipo Ferrari de Fórmula 1. El ex-Campeón del Mundo de la especialidad cuenta con el visto bueno del director general de la marca, Luca di Montezemolo.

● Sauber está ultimando todos los detalles para poder entrar en Fórmula 1 en el 93. Para ello contaría con toda la tecnología de Mercedes y los pilotos elegidos son Michael Schumacher y Karl Wendlinger.



● Un nuevo trofeo monarca se pone en marcha en las Islas Canarias, el I Trofeo Toyota Starlet, para rallies de asfalto. En esta copa monarca están admitidos los Toyota Starlet 1.3 EFI con preparación de Gr. A.

● El Rallye de Osona deja de ser puntuable para el Campeonato de España. Esta drástica decisión, que se han visto obligados a tomar sus organizadores, se debe a que no han encontrado garantías ni medios necesarios para permitir que la prueba se pudiese organizar satisfactoriamente.

● Juan Ridruejo tomará parte en el Campeonato de España de Turismos con un BMW M-3 del equipo de Ruiz Thiery. Todavía falta por completar parte del presupuesto.

## De nuevo una mujer en F-1

EL que la FISA le haya denegado la superlicencia al japonés Akihiko Nakaya, imprescindible para poder pilotar un monopla de Fórmula 1, ha propiciado que Giovanna Amati pueda ponerse a los mandos de uno de los monopla de equipo Brabham. Su presencia en la categoría reina del automovilismo, significa la vuelta de una mujer a esta especialidad, cosa que no sucedía desde que la británica Divina Galica, a finales de los 70, dejara de participar con un coche de esta categoría.

Además de esto, Giovanna Amati, de 29 años de edad, nacida en Roma, se convierte en la tercera italiana que accede a la Fórmula 1. La precedieron a finales de los cincuenta Marie Teresa de Filippis y mediada la década de los setenta, Lella Lombardi. Esta última ha sido la única mujer que ha puntuado en una carrera de Fórmula 1, y lo hizo, precisamente, en el trágico Gran Premio de España, celebrado en Monjuich en el 75.

Giovanna Amati comenzó su carrera deportiva en el 81, participando en trofeos monomarcas. En el 84 comenzó a correr en Campeonato de F-3 Italiano, disputando esta especialidad hasta el 87, año en el que debutó con un monopla de Fórmula 3.000. Hasta el 91 participó en la 3.000 pasando por diferentes equipos, hasta que ahora le ha surgido la posibilidad de conducir un F-1. La piloto italiana está considerada como muy rápida y temperamental y en su paso por la F-3000 logró realizar tiempos muy interesantes.

Giovanna no desconoce el mundo de la Fórmula 1, ya que estuvo unida sentimentalmente a Luis Pérez Sala, precisamente cuando éste formaba parte del equipo Minardi y lo acompañaba a cada Gran Premio. El único inconveniente con el que tropezó la piloto italiana, fue el de conseguir completar el presupuesto necesario para poder entrar en Brabham. Algo que no ha sido difícil, ya que los patrocinadores, sabedores de la repercusión que puede tener el que una mujer se sienta a los mandos de un monopla de Fórmula 1, no han dudado en apoyar este proyecto, y por lo tanto debutará junto a su nuevo compañero de equipo, el belga Eric Van de Poele, el próximo 1 de marzo en el Gran Premio de Suráfrica.



UNA MUJER EN LAS PISTAS

Una buena parte de la vida de Giovanna Amati ha transcurrido entre coches de carreras.



GIOVANNA AMATI

Aquí podemos verla cuando acompañaba a Luis Pérez Sala.

## Arreglar Madrid

**U**N grupo de teóricos expertos en tráfico, de Izquierda Unida, ha presentado una propuesta para mejorar la circulación en Madrid. A priori, una iniciativa interesante, con un objetivo plausible.

Sin embargo, entre las propuestas hay algunas que nos permiten dudar sobre la seriedad con que se han llevado a cabo los estudios previos..., si es que se han llevado a cabo.

Con algunas de sus soluciones parecen olvidar lo que cualquiera que se haya parado a reflexionar tiene muy presente: la falta de espacio.

Alejar a los ciudadanos hacia el exterior de la capital, por el brutal encarecimiento de la vivienda, ha producido, entre otras cosas, el que todos los días 200.000 coches necesiten encontrar un espacio para mantenerse estacionados durante las 8 ó 10 horas de jornada laboral. Un sencillo cálculo nos dice que estos coches ocupan una superficie equivalente a la de 150 estadios de fútbol. Y menos mal que sólo un tercio de los trabajadores de la periferia utiliza el transporte individual.

Intentar arreglar esta situación, poniendo parches, pero sin sentar las bases para una solución real, es una notable pérdida de tiempo y dinero. Sin datos contrastados en la mano, puede estimarse que sólo un 20 por ciento de los coches matriculados están en movimiento fuera de las ho-

ras «puntas» y, sin embargo, no hay prácticamente horas «valle» entre las 8 y las 20 horas de los días laborables. Bastan medio centenar de coches mal estacionados para reducir la fluidez del tránsito a valores inauditos. Y éste es el gran reto que los responsables del tráfico en Madrid y en las grandes capitales occidentales tienen que resolver.

Pero la capital de España tiene en su contra algunos factores que dificultan cualquier intento. En primer lugar, el nivel de indisciplina de los conductores que aceptan que el tráfico congestionado justifica el aparcamiento en doble fila, sin que las denuncias de los agentes sirvan para nada.

En segundo término, la concentración de los lugares de trabajo en una «almendra» central. Por si fuera poco, en los últimos años, conjuntos como Azca, los Nuevos Ministerios, o ahora las torres Kio, van contra la necesaria descentralización de los lugares de trabajo.

La disposición radial de Madrid, con el Oeste infranqueable (Monte del Pardo, río Manzanares y Casa de Campo), limita enormemente la creación de nuevas entradas. Madrid es un gigantesco garaje, con pocas puertas y con muchos más coches que plazas. Querer arreglar el problema sin aumentar la capacidad de este «garaje», sin abrir más puertas o puertas más grandes o sin ofrecer alternativas reales de transporte colectivo, es tan absurdo como recomendar que los autobuses circulen por la izquierda.

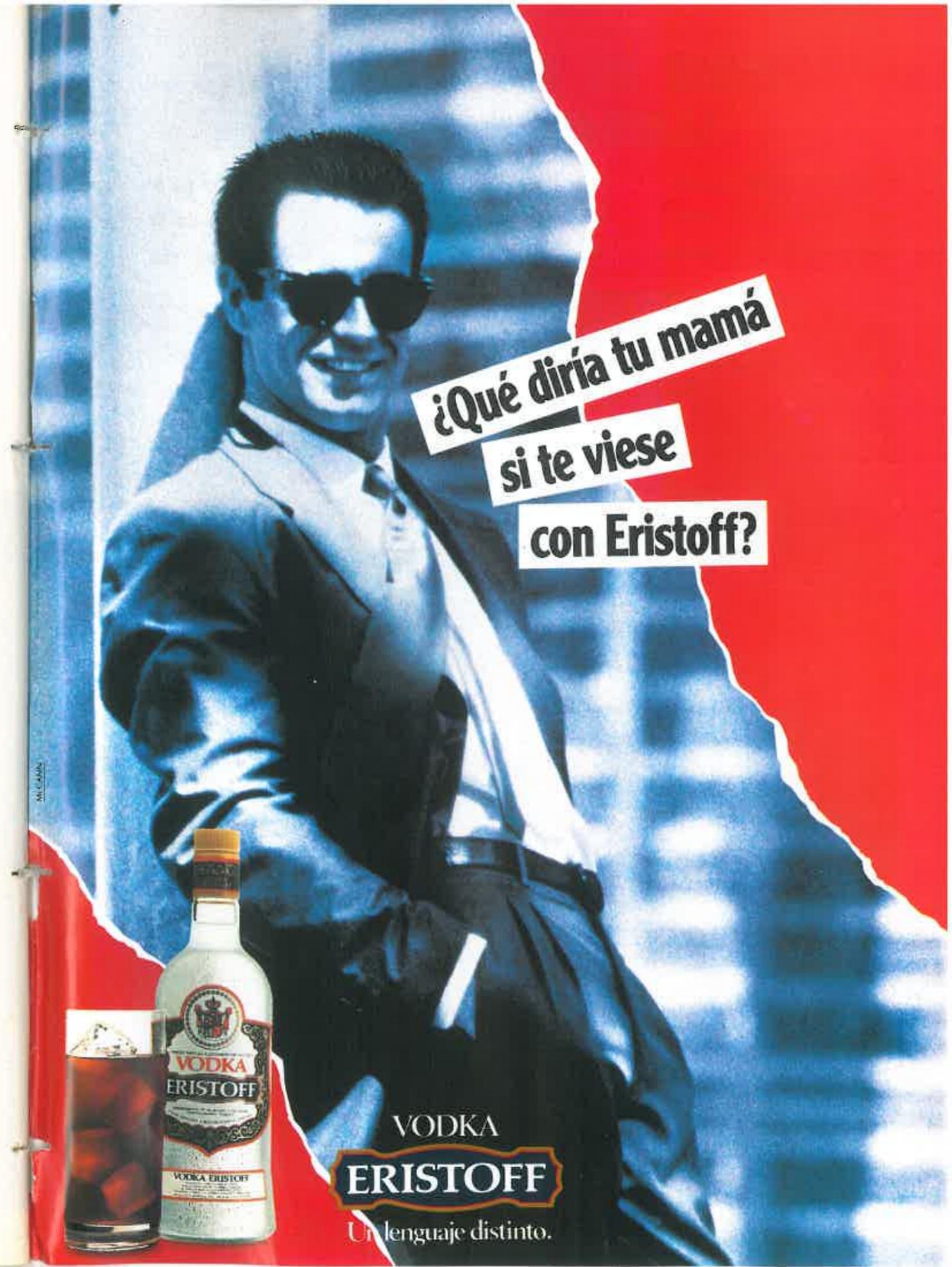
José María Cernuda



BALLESTA



Juan BALLESTA



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA  
**ERISTOFF**  
Un lenguaje distinto.

# POR EL MAL CAMINO LLEGARAS LEJOS.

Ojalá las cosas se pongan cuesta arriba, ojalá llegue el barro, la nieve

o el agua, ojalá el camino se estreche y se llene de obstáculos, porque

por el mal camino con el Fiat Panda Trekking 4 x 4 llegarás lejos.



FIAT PLUS SERVICE

CON OIL  
PLMG

**PANDA TREKKING 4x4**

**FIAT**

PRUEBA TOLEDO



DIESEL Y TURBODIESEL

# Motor 16

SEMANAL GRUPO

11 de febrero de 1992

Núm. 434 • 325 ptas.

## FORD VUELVE A LA FORMULA XR3

Grandes cambios en los Escort

Suspensiones más eficaces



00434  
8 413042 641506

Nuevos motores de 16 válvulas

Mejoras de equipamiento