

EXCLUSIVA NUEVO CORSA 93

Con cuatro carrocerías, más amplio,
ecológico y seguro



8 4130421641506
00436



COMPARATIVA

MONSTRUOS DE PAISANO

- Sierra Cosworth 4x4
- Delta HF Integrale
- Nissan Sunny GTI-R
- Celica Turbo 4WD



NOVEDAD

El Renault Safrane al detalle

Mientras trabajamos en tu coche, tú puedes relajarte.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

En Ford sabemos que es importante poder confiar en una marca. Por eso, junto con nuestros Concesionarios y Servicios Oficiales estamos trabajando para ofrecerte lo mejor en atención al cliente. Para que siempre nos tengas a tu lado.

El alto grado de sofisticación de los coches actuales exige contar con técnicos muy bien preparados. Nuestros técnicos reciben cada año formación muy completa en nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se pro-

duce una novedad vuelven a cursos de actualización. Toda una garantía de calidad.

Además, en Ford somos conscientes de la importancia de realizar un trabajo con rapidez, manteniendo la máxima calidad. Por ello, se ha creado el Servicio Rápido, para que las reparaciones más comunes de tu coche tengan soluciones en el acto. Y en un tiempo récord: menos de una hora.

Puedes estar seguro de que cualquier trabajo en tu coche va a ser reali-

zado por auténticos profesionales, los que mejor conocen tu Ford. Para que tú puedas relajarte.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.

ESTA SEMANA



NUEVO HONDA PRELUDE

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **SU CASO**
- 13 **LO ÚLTIMO**
RENAULT SAFRANE
- 16 **AL VOLANTE**
HONDA PRELUDE
- 19 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS



AUDI 80 V6



COMPARATIVA DEPORTIVOS

PAG 48



DEPORTE RALLYE DE SUECIA, VICTORIA DE MATS JONSSON CON TOYOTA

PAG 16

- 37 **MAGAZINE**
- 42 **A FONDO**
MAZDA MX-6
- 48 **FRENTE A FRENTE**
LANCIA DELTA HF
INTEGRALE
TOYOTA CELICA
4WD
NISSAN SUNNY
GT-R
FORD S.
COSWORTH 4X4
- 58 **A FONDO**
AUDI 80 2.8 E V6
- 65 **OCIO**
DISEÑO FORD, EN
MADRID
- 67 **PRECIOS**
VEHÍCULOS
USADOS
- 80 **FUERA DE SERIE**
BENTLEY
CONTINENTAL R
- 86 **BERTONE BLITZ**
- 90 **DEPORTE**
RALLYE DE SUECIA
- 95 **A TODO GAS**

PAG 90

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 455 escudos

ESCUELA DE CAMPEONES

HONDA
Come ride with us



Los grandes expertos de Honda coinciden: si aspiras a campeón del mundo, lo mejor para empezar es la nueva Honda NS-1. Lo más parecido en tecnología y agilidad a las motos de competición, pero segura y fiable como una moto de ciudad. Con un línea deportiva y una potencia que van mucho más allá que cualquier otra 75 c.c. Si hay una verdadera Escuela de Campeones, es la nueva Honda NS-1. Recomendada por los mejores.

NS-1
LIQUID COOLED



Castrol con **HONDA**

MON'ESA-HONDA, S.A.
Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21-35 - Telf. (93) 474 02 52

ESPAÑA «TIRA» DE EUROPA

OR una vez (¿y sin que sirva de precedente?) España ha sido la locomotora de las ventas

de Europa. El hecho ha ocurrido en el mes de enero y tiene doble lectura.

La primera es que España ha sido el único mercado europeo que en este periodo ha registrado una **subida importante** respecto al mismo mes de 1991, un 31,5 por ciento. La segunda es, que, pese a todo, el mercado español sigue siendo el cuarto en volumen de los cinco grandes.

España, que sin embargo es el tercer país productor de automóviles de Europa, aún mantiene unas cotas de **motorización** bajas. Pero no hay duda de que ese 31,5 por ciento infunde **optimismo** por los cuatro costados y es el que ha nivelado la balanza del conjunto europeo, que arroja un saldo de un 0,7 por ciento de incremento en las ventas, con 1.229.000 unidades vendidas.

Enero ha sido un buen mes para fabricantes e importadores en nuestro país. **Febrero** parece que va por el mismo camino. De cara a la **Expo** y a los **Juegos Olímpicos**, las ventas de flotas también se incrementarán. **Junio** es tradicionalmente un buen mes... Así, el primer semestre de 1992 debe batir ampliamente los resultados del año anterior.

El **segundo semestre** es ya una incógnita. Lo que pueda ocurrir a partir de julio, nadie lo sabe. También es verdad que, como decía un alto directivo de **Renault España**, «el año» se hará en el primer semestre.

1992 ha empezado bien. Hacemos votos para que acabe igual o mejor.

Alberto Mallo



Cobro de multas en Barcelona

EL Ayuntamiento de Barcelona está exigiendo mediante llamadas telefónicas a ciudadanos el pago de multas de circulación no satisfechas, bajo la amenaza de proceder al embargo de las cuentas corrientes. Las personas que llaman son anónimas aunque dicen hablar en nombre del Ayuntamiento. El comunicante insta a los morosos a liquidar sus deudas antes de ocho días en las oficinas municipales y, de no hacerse así, se advierte que se tomarán medidas drásticas para cobrarlas, como es el embargo. Según la asesoría jurídica del Real Automóvil Club de Cataluña, se trata de un procedimiento irregular, mientras que según la Hacienda municipal es un servicio informativo al ciudadano.

Los amarillos no quieren negros

EL líder de los negros americanos Benjamin Hooks, director de la Asociación Nacional para el progreso de la «Gente de Color», ha pedido el boicot a los vehículos fabricados por empresas japonesas, a causa de la actitud negativa que muestran éstas hacia los negros. Según Hooks, las firmas niponas evitan por todos los medios tanto el que sus concesiona-

rios sean gentes de color, como plantas en zonas en las que exista una amplia población de gentes de color. El líder negro puso de relieve que los japoneses sólo tienen 11 concesionarios dirigidos por negros, mientras que el conjunto de las 3 empresas americanas suman 359 concesiones al frente de las cuales se encuentra un hombre de color.

Toyota se duplica en el Reino Unido

POCAS fechas después de que su gran competidor japonés, Nissan, anunciara un incremento de su producción de coches en el Reino Unido, Toyota ha adelantado que también va a adoptar una medida semejante. El fabricante nipón, que ha sufrido una reducción de sus beneficios de casi el 34 por ciento durante el primer semestre de su ejercicio fiscal, piensa multiplicar por dos hasta 1995 su producción de coches en su nueva factoría británica de Derby, alcanzando las 200.000 unidades anuales en lugar de las 100.000 inicialmente previstas. La nueva factoría comenzará a producir a finales de este año, según todas las previsiones de la compañía.



SEMAFOROS

AUTOESCUELAS RACING

Al frente de la Confederación Nacional de Autoescuelas se encuentra el canario José Miguel Báez, que acaba de ser reelegido por otros tres años, casi por unanimidad. Báez es también presidente de la Federación Tinerfeña de Automovilismo, lo que manifiesta su conocimiento profesional de todos los sectores de la automoción. Enhorabuena.

SEAT TARDA

Desde septiembre en que presentó el Ibiza Sport Lme, han pasado casi cinco meses hasta que al fin comercializa el modelo. Y esto no es la primera vez que ocurre, porque el Toledo automático o las versiones diésel, pasaron por el mismo trance. Cuando van bien las cosas, también conviene espabilarse un poco.

CLARO STAHL

«El ministro Carlos Solchaga y la fortaleza de la peseta son los culpables de la baja competitividad del automóvil». Así de claro lo ha dicho Francis Stahl director gerente de FASA Renault que anunció el lanzamiento de un nuevo vehículo multiuso.

TOMA DANONE

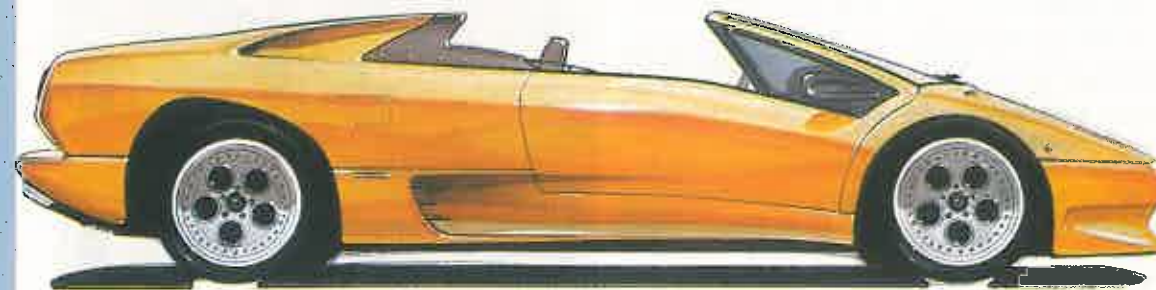
Denunciamos de nuevo a los camiones y remolques de Danone que aparcan en el Parque de las Avenidas madrileño, impidiendo la visibilidad en una curva muy peligrosa. Como la grúa no puede llevarse los, les da todo lo mismo.



Diablo sin cuernos

S, obviamente, una metáfora para decir que el Lamborghini Diablo, el coche de serie más rápido del mundo, va a presentar muy pronto una versión descapotable.

En el próximo Salón de Ginebra, en los primeros días de marzo, el bellissimo Diablo, diseñado por Marmioli, presentará su nuevo «look», del que se hará una corta serie, prácticamente bajo pedido. Mecánicamente, sigue siendo idéntico al conocido Diablo con su motor de 12 cilindros en V de 492 caballos, capaces sin duda de hacerle superar los



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

MAZDA QUIERE tener acabado para este año un automóvil eléctrico de alta potencia, basado en el MX-5. El modelo deberá alcanzar los 140 kilómetros por hora y tener una autonomía mínima correspondiente al mismo número de kilómetros, con un tiempo de recarga de 8 horas.

300 kilómetros por hora y convertirlo por tanto en el descapotable más rápido que existe. En los próximos meses se espera poder poner a punto una versión de cuatro ruedas motrices e introducir en la actual carrocería algunas modificaciones aerodinámicas que le permitan mejorar su adherencia a velocidades por encima de los 300 kilómetros por hora. La versión cerrada alcanzó en la pista de Nardó la velocidad récord de 320,6 kilómetros por hora.

La Mutua, en la normalidad

RAS el conflicto entre un pequeño grupo de talleres de reparación de chapa y la Mutua Madrileña Automovilista, la normalidad ha vuelto al sector, dando la razón a la entidad aseguradora, quien, por otra parte, ha aceptado la subida de las tarifas de reparación, en

negociación individualizada y no sectorial, como pretendía una facción de la Comisión Carrocera.

La tesis, defendida por la Mutua Madrileña, de que es ilegal la negociación sectorial (pudiendo hacer intervenir al Tribunal de Defensa de la Competencia), se ha mantenido frente a algunos miembros de la Comisión Carrocera, los cuales habían aprovechado la coyuntura para



intentar hacerse con los mandos de la patronal Asetra, avivando con ello el claro descontento que venía dándose en algunos talleres de reparación, que consideraban bastante bajas las tarifas que usual-

mente venía abonando la aseguradora.

En el forcejeo se llegaron a producir acciones violentas, con agresiones físicas a los responsables de talleres que no secundaron el paro, que cursaron las correspondientes denuncias. Durante los días que duró el conflicto, los talleres siguieron reparando siniestros asegurados, en la Mutua Madrileña Automovilista, en un

elevado porcentaje y en la actualidad, con tarifas que están mucho más en consonancia con las necesidades estipuladas por los talleres, la situación ha vuelto a ser de absoluta normalidad.

HONDA PARALIZARÁ su producción durante tres días, en febrero y marzo, en las plantas de Sayama y Suzuka, para reducir la producción de Civic y Accord. Esta decisión, sin precedentes en Japón, se justifica por la caída en la demanda de estos modelos en USA.

UN DOCUMENTAL JAPONÉS de 90 minutos de duración sobre la industria norteamericana del automóvil va a echar más leña al fuego en el contencioso entre ambos

países. Con el título «Ascensión y caída de Detroit», será televisado en Japón el 13 de marzo. Las tres grandes compañías americanas se han negado a admitir las cámaras, al dudar de la objetividad del informe.

GENERAL MOTORS ha iniciado una campaña publicitaria en Japón, destinada a la promoción del Cadillac. Este es el resultado de las promesas hechas por las empresas japonesas de vender en sus concesionarios 20.000 coches americanos.



Quince años de Dodge Dart

SE cumplen, en estos días, quince años del cese de producción de un coche carismático: el Dodge Dart. Un coche americano producido en nuestro país, en las instalaciones de Villaverde (Madrid) de Eduardo Barreiros y Chrysler y fue el primer modelo de coche que salió de la fábrica madrileña; con posterioridad, se fabricarían el Simca 1000 y 1200.

En los 13 años que se mantuvo en producción, se fabricaron 27.400 unidades, a un promedio de 2.000 al año, aunque en 1967 se alcanzó el récord de 8.000 unidades. A partir de 1975, prácticamente cesó la producción ante la llegada del grupo francés Talbot, que se hizo con el control mayoritario de la compañía.

El Dart fue, durante toda una época, el coche oficial del régimen franquista, a bordo del cual sufrió el atentado el Presidente Carrero Blanco (en la fotografía un fotograma de la película «Operación Ogro»).

El Dart, que se fabricó en dos versiones, comen-

zó a producirse en el año 1965, como fruto de los acuerdos entre Eduardo Barreiros y Chrysler y fue el primer modelo de coche que salió de la fábrica madrileña; con posterioridad, se fabricarían el Simca 1000 y 1200.

En los 13 años que se mantuvo en producción, se fabricaron 27.400 unidades, a un promedio de 2.000 al año, aunque en 1967 se alcanzó el récord de 8.000 unidades. A partir de 1975, prácticamente cesó la producción ante la llegada del grupo francés Talbot, que se hizo con el control mayoritario de la compañía.

En la última versión utilizaba un motor de 6 cilindros en línea de 3,7 litros y 165 caballos de potencia que le permitían alcanzar 165 kilómetros por ho-

ra de velocidad máxima. El precio en 1977 de la versión manual era de 525.000 pesetas y fue el primer coche que se fabricó en España con dirección asistida y aire acondicionado.



Ford Motor bate records de pérdidas

El segundo fabricante norteamericano de automóviles, Ford Motor, ha anunciado la pasada semana en la ciudad de Detroit los peores resultados de toda su historia: unas pérdidas por valor de 2.258 millones de dólares en 1991 frente a unos beneficios de 860 millones de dólares en el ejercicio precedente. Este retroceso ha estado provocado por una reducción del 9,7 por ciento en la facturación de la empresa y en las ventas de coches en unidades, que ha tenido como resultado la caída de la cuota de mercado de Ford en los mismos Estados Unidos al 20,1 por ciento.

CONANTE Y SONANTE

NISSAN MOTOR Ibérica ha firmado un crédito sindicado por 23.000 millones de pesetas con diecinueve bancos nacionales y extranjeros, dentro de su plan de financiación de inversiones hasta 1996.

LA ADMINISTRACIÓN central y la autonómica concederán una serie de subvenciones a Ford por sus nuevas inversiones en Cádiz para su proyecto de fabricación de frenos ABS.

MITSUBISHI Motors y Mercedes Benz, empeñadas desde hace meses en encontrar áreas de cooperación conjunta, han anunciado la existencia de negociaciones para crear un «joint venture» destinado a fabricar componentes.

DAIMLER BENZ realizará el ensamblaje de sus vehículos destinados a Asia directamente en ese área, y se especula con que sea en Corea.

GAMESA, COMPAÑÍA vasca del grupo industrial de Iberdrola y Banco Bilbao-Vizcaya, está negociando la compra de dos fábricas en Argentina a Renault Argentina.

EL GRUPO SIEMENS va a invertir más de tres mil millones de pesetas en una nueva fábrica en Cornellá, donde producirá sistemas de aire acondicionado para automóviles.

EL GRUPO portugués Entrepasto, propietario de la cadena de distribución Jumbo, está buscando socio español.

ENVOZ BAJA

GRAN BRETAÑA necesita una estrategia industrial similar a la de Japón o Alemania, según George Simpson, presidente de Rover. Simpson ha denunciado una falta de estrategia conjunta entre el gobierno y la industria de su país.

EL NUEVO MOTOR V6 de Opel podría sufrir un cierto retraso en su aparición. Fuentes de General Motors aseguran que es un motor demasiado pesado, contaminante y gastón.

EL FUTURO IBIZA podría incorporar una versión de carrocería monovolumen, que se añadiría a las de tres y cinco puertas ya desveladas en Motor 16, así como a la del Ibiza tres volúmenes (alias Málaga).

EL EMBRAGUE automático de accionamiento electrónico de Fichtel Sachs, podría llegar a equipar a un modelo de gran serie antes de que finalice el año. Este sistema no incorpora pedal de embrague, que actúa electrónicamente al accionar la palanca del cambio.



Bertone Freeclimber II

El carrocerero italiano vuelve a la carga en el todo terreno y acaba de presentar en Italia su último producto: el Freeclimber II. Se trata de una evolución del Daihatsu Feroza, pero con el motor de cuatro cilindros que utilizaban los BMW 316. Al igual que en el Freeclimber original, se han introducido mejoras en el equipamiento y en el aspecto exterior. La calandra se destaca por la utilización de un doble faro y los aletines de las ruedas son li-

geramente más anchos. Su presentación oficial tendrá lugar en el Salón de Ginebra el próximo mes de marzo.

VW factura a lo grande

El grupo alemán Volkswagen vendió en 1991 más de 3,3 millones de vehículos bajo sus distintas marcas Volkswagen, Audi, Seat y Skoda, cifra que representa un aumento del 2,5 por ciento respecto al año anterior, según los primeros datos provisionales que maneja el grupo. La cifra

de negocios alcanzó los 77.000 millones de marcos, con un incremento del 13 por ciento, que se ha debido sólo en parte al ascenso de las ventas de coches, ya que el grupo registró también un fuerte aumento de todos sus ingresos en las divisiones de «leasing» y alquiler de vehículos.

Mitsubishi en Portugal

Los últimos meses pasados han tenido lugar la inauguración oficial de una planta de Mitsubishi en Portugal, la primera en Europa. Las

instalaciones están en la localidad de Tramagal, a 100 kilómetros al norte de Lisboa y tienen una capacidad de producción de 10.000 unidades. En Portugal se ensamblarán, en régimen de CKD (componentes enviados desde Japón), el modelo Pajero y la furgoneta L300, que, como ya ocurre con los Toyota fabricados en el país vecino, podrían ser vendidos en España sin limitación de cupo. En virtud de los acuerdos bilaterales entre España y Portugal, tampoco es necesario que los Pajero que se importen en nuestro país, cumplan con los mínimos de componentes.



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

FIAT tiene prevista, para el Salón de Ginebra, la presentación de una versión automática del Tipo 2.0 115 caballos y un Tempra familiar con tracción integral, la misma que utiliza el Lancia Dedra, que puede complementarse con un sistema de frenado ABS de seis sensores. Este Tempra debería aparecer en el mercado italiano en otoño de

este año. Además, en marzo, estará disponible una nueva versión del Panda 4X4 llamada Panda Country Club, que utilizará el motor Fire 1.100, que alcanzará los 50 caballos en la versión catalizada.

CESARE ROMITI podría ser nominado para ocupar la Presidencia de la Cofindustria, asociación nacional industrial italiana. El máximo directivo de Fiat Auto sucedería en el cargo a Sergio Pininfarina, otro importante hombre del motor.

La noticia ha levantado numerosas expectativas. Se comenta que su nombramiento podría coincidir con la designación de Umberto Agnelli para ocupar su puesto.

GIUSEPPE PIAZZI, periodista de la prestigiosa revista de motor italiana Quattroruote, ha establecido un nuevo récord de velocidad en coches eléctricos en el circuito de Nardo, Italia, al cubrir 73,8 kilómetros en una hora conduciendo un Panda Elettra de serie.

LOS COCHES SUBIERON UN 3,5 EN EL 91

LOS precios finales de los turismos nuevos vendidos en 1991, subieron una media del 3,5 por ciento, dos puntos por debajo de la inflación, según los datos manejados por las asociaciones de fabricantes e importadores, Anfac y Aniacam. De acuerdo con esos datos, si durante más de la primera mitad del pasado ejercicio los precios crecieron igual que la inflación, en diciembre se redujeron en dos puntos sobre el IPC. Los precios finales no incluyen las ofertas

introducidas por los concesionarios. En el mercado de vehículos de ocasión los precios han continuado a la baja, influidos por la necesidad de mantener diferencias razonables con los precios del mercado de los nuevos, ante la introducción de nuevas ofertas y mayores facilidades de pago en este segmento. De cara a 1992, fuentes de Anfac señalan que los precios tendrán un comportamiento similar al del pasado año.



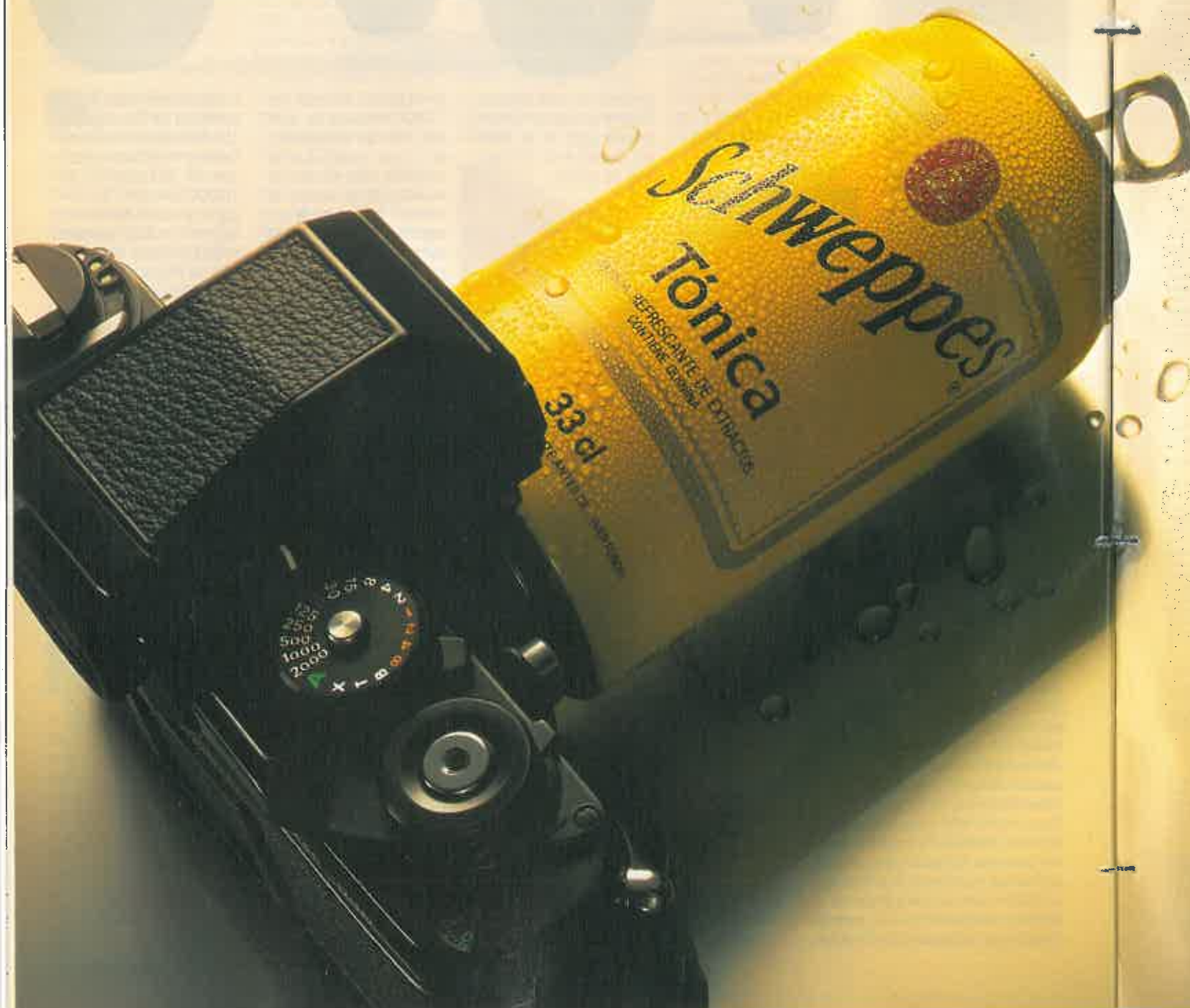
IPC

¿Cómo te imaginas los 90? ¿Rompedores, divertidos, refrescantes? Seguro que tú y tu objetivo sabéis captar, en una sola imagen, todas esas sensaciones.

¡Manos a la cámara y participa en el concurso más refrescante de la década!

ATRAPA EL ESPIRITU DE LOS 90

BASES DEL CONCURSO



1. Podrán optar al Premio fotógrafos noveles de nacionalidad española. Los trabajos deberán tratar temas improvisados de situaciones sofisticadas, divertidas y alegres que reflejen el espíritu de los años 90.
2. Cada optante podrá enviar mensualmente 4 fotografías. Los trabajos deberán ser instantáneas a color en soporte diapositiva. Las revistas del Grupo 16 que colaboran con el premio son: *Gente y Viajes*, *Marie Claire 16*, *Cambio 16* y *Motor 16*. Cada instantánea se debe adaptar al sector tratado por cada revista.
3. Las fechas de presentación de las fotografías que optarán al Premio Mensual estarán comprendidas desde febrero hasta junio de 1992 y deberán ser recibidas del 1 al 15 de cada mes. La ceremonia de entrega del Premio Anual se celebrará en septiembre de 1992.
4. Los trabajos deberán ser remitidos por los optantes al:
Gabinete de Comunicación de Schweppes.
Barquillo, 21 - 28004 Madrid
Tel. (91) 523 20 10. Fax (91) 523 44 98
haciéndose constar el mes por el cual se opta al Premio Mensual y la revista a la cual va dirigido.
5. El Premio Mensual consistirá en la publicación de la fotografía ganadora en una de las revistas del Grupo 16, dependiendo del tema que refleje la instantánea, y la participación de la fotografía publicada en el Premio Anual. El Premio Anual está dotado con 3 meses de entrenamiento profesional en el Grupo 16 ó 1.000.000 — de Pesetas.
6. El Grupo 16 y Schweppes nombrarán un Jurado formado por profesionales relevantes del mundo de la fotografía.
7. Cualquier propuesta que no se ajuste a las normas de presentación indicadas en estas Bases no será tomada en consideración por el Jurado.
8. Schweppes se reserva el derecho de reproducir y dar conocimiento a la opinión pública de las propuestas premiadas en la forma que considere oportuna.
9. Las propuestas no premiadas no serán devueltas ni se mantendrá correspondencia sobre ellas. No obstante Schweppes se reserva el derecho de utilizarlas previa información y acuerdo con el autor.
10. No podrán optar a este Premio el personal o colaboradores de Schweppes o del Grupo 16.
11. El Premio de Fotografía no podrá dividirse, aunque sí podrá ser declarado desierto si, en opinión del Jurado, ninguno de los trabajos presentados reúne méritos suficientes.
12. Cualquier incidencia no prevista en las presentes Bases será resuelta por el Jurado, a cuyas decisiones se someten los participantes por el simple hecho de presentarse a concurso.

Schweppes
El Espíritu de nuestra Era

Con la colaboración de Grupo 16



CUENTENOS SU CASO

Mujeres patosas

LEO con cierto asombro una de sus últimas noticias del Punto de Mira «Luego dicen de las mujeres». Que si apenas expedientes de suspensión del carné, que pocos ade-



lantamientos antirreglamentarios, que pocas multas por exceso de velocidad, etcétera. No me considero machista, pero hay cosas que sufren los demás automovilistas.

En primer lugar, sólo hace falta conducir a diario por las calles de cualquier ciudad española, para darse cuenta de las muchas situaciones de peligro que crean las mujeres con su conducción lenta (muy por debajo de lo normal), su inseguridad en las maniobras, sus frenazos incontrolados, sus giros sin señalar y una larga lista de penalidades que tenemos que sufrir los demás automovilistas. Como puede verse, son en su mayoría actuaciones no valorables estadísticamente y poco punibles, pero existen, y no soy el único que las sufre. Puede que sean más inteligentes, pero lo que está claro es que conducen fatal.

Santiago Molero
Valencia



Amantes del Karting

EN primer lugar, desearía felicitarles por su buena publicación a la cual soy aficionado desde los 9 años. Verán, ahora tengo 14, y me gustaría iniciarme en el mundo del Karting. Por esto, deseo me faciliten la dirección del organismo/os a los cuales debo dirigirme para obtener toda la información posible sobre reglamentos, modalidades, etcétera.

Enrique Granda
Madrid

R.- Muchas gracias por tus felicitaciones y, desde aquí, te animamos para que te introduzcas en el apasionante mundo del Karting. Para conocer todo sobre los reglamentos te puedes dirigir a dos entidades: una es la Federación Española de Automovilismo, situada en la calle Rosario nº 17, 28005 de Madrid, y otra es la Comisión Española del Karting, que está en la calle Gerona nº 168, 3º, 08037 de Barcelona.

Enfadado con Renault

ADQUIRÍ hace seis años un Renault 25 GTX y desde los primeros kilómetros todo han sido problemas. Empezando con la rotura de la caja de



cambios con 2.000 kilómetros. Desde entonces sólo insatisfacciones me ha dado el coche. Excepto el motor, todo se me ha estropeado tarde o temprano. Sistema electrónico, radiador, aire acondicionado etc. Al menos veinte veces he tenido que ser remolcado por la grúa. La atención en los talleres muy buena, paliando con gran profesionalidad los disgustos que me ha dado el coche e incluso, a veces, la falta de recambios.

Tras escribir al Director General de Fasa Renault, el Departamento de Clientes me ha agradecido la sinceridad de mis opiniones pero no me ha solucionado ni compensado el problema.

R.F.O.
D.N.I. 50.004.108



Opel Astra 1.4 ó 1.6

ESTIMADOS amigos: Próximamente voy a adquirir un vehículo nuevo y estoy en la duda de comprar un Opel Astra 1.4 GT o un Astra 1.6 GT. ¿Es cierto que la relación del cambio de la versión 1.4 GT es más corta que en la versión GLS? ¿Vais a ha-

cer pronto una prueba de estos modelos? En caso de haberla hecho, ¿En qué números?

Francisco Carreño
Torrejón de Ardóz

R.- Las diferencias del Astra GT respecto a la versión GLS, no se limitan a los desarrollos más cortos. Con el motor 1.4 el acabado GT sólo se ofrece en tres puertas, con una suspensión más deportiva, asientos más deportivos con regulación en altura, volante especial, y unos neumáticos de mayor medida. Los números de la revista en los que se ha probado el Astra son el 415 y el 419.

Increíble pero cierto

CASI siempre me resisto a creer lo que dicen las espeluznantes estadísticas realizadas por Tráfico sobre las causas de la mayoría de los accidentes. No me entra en la cabeza que puedan existir individuos que arriesguen su vida, la de su familia y la del resto de los conductores adelantando en un cambio de rasante sin visibilidad con toda naturalidad. Por eso, cuando una de las causas que los de Tráfico argumentan es la de los adelantamientos indebidos, me cuesta creerlo.

Este fin de semana realicé un viaje por una carretera sin autovía y repleta de camiones. Y en más de cuatro ocasiones he visto como delante de mis narices sendos «camicares» han jugado con sus vidas y con las del resto de conductores, adelantando no algo justito, no, pasándose a la torera la raya continua y la señalización vertical en lugares donde le aseguro que no se veía absolutamente nada.

A partir de ahora, tendré que creerme las estadísticas.

Roberto Sánchez
Alicante

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, 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 Pincione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tuchsner (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehilla (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanza. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automercado: Mº Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. 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 Herrera.

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, 5º 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.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 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.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, 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).



RENAULT SAFRANE
LO MEJOR DEL NUEVO ROMBO

Tras una espectacular inversión de 160.000 millones de pesetas, Renault tiene por fin listo el Safrane, sustituto del 25 en lo alto de la gama y preparado, según la marca francesa, para seducir a unos nuevos sectores de clientela.

PROBLEMAS de imagen desde luego no va a tener. El nuevo producto es, sin duda, atractivo y elegante, a pesar de ese portón característico camuflado, esta vez bastante mejor que en el 25. Aerodinámico, de formas muy suavizadas y más espacioso, el Safrane

consigue su atractivo sin separarse de la imagen típica de la marca.

La oferta que se prepara es tan completa que iguala prácticamente a la ahora ofrecida en nuestro país por el modelo 21. Serán 18 versiones en total, (lo que no quiere decir que todas se comercialicen), resul-

tantes de combinar según mercados, siete motorizaciones -cinco de gasolina y dos diésel-, dos sistemas de tracción, delantera y total, tres niveles de equipamiento, RN, RT y RXE y dos cajas de cambio, manual y automática, esta última derivada de la que utiliza el 25.



COMO UN SALÓN
Los interiores del Safrane deben situarse, en un principio, en los primeros lugares por habitabilidad, acabados y equipamiento.

Una de las novedades más destacables es la de haber situado todas las mecánicas de forma transversal con una ganancia considerable en habitabilidad, confort y comportamiento.

Todos los motores de gasolina cuentan con inyección multipunto y

catalizador, y se presenta, como novedad, la mecánica de 2,2 litros y 12 válvulas con 140 caballos (la de 2,0 litros y 12 válvulas se ofrece desde hace tiempo en el 21) y el V6 que ya montara el Alpine A610 Turbo, al que se le ha aumentado la cilindrada hasta los 2.975 centíme-

tros cúbicos y eliminado el turbo. La potencia se ha situado en los 170 caballos, eso sí menos bruscos y mucho más elásticos.

En estos motores se dispone del 90 por ciento del par máximo entre las 1.900 y las 5.500 revoluciones por minuto, dato clave a la hora de

hablar de esa tan valorada elasticidad de funcionamiento.

En diésel, se ofrece un Safrane con una mecánica de 2,5 litros con turbo y 115 caballos, que se utiliza por vez primera en una berlina Renault, además de otro turbodiésel de 90 caballos.

Las cajas de cambios también son de nuevo cuño (Tipo PK), van situadas de forma transversal y se caracterizan por una mayor precisión y la ausencia de vibraciones en la palanca.

Las suspensiones independientes del tipo McPherson están muy elaboradas, hasta el punto de poder ofrecer un tren trasero con efecto *elastocinemático programado*. Este sistema, utilizado en otros modelos de segmentos inferiores como el Citroën ZX, aprovecha las fuerzas transversales, cuando el coche está en apoyo, para proporcionar a las ruedas traseras un pequeño giro en la dirección de la marcha.

Como complemento a esta suspensión tan elaborada, Renault ofrece en sus Safrane de alta gama y de serie (RXE) una suspensión pilotada de control electrónico, combinada con un sistema de regulación de altura. La primera ofrece al conductor la posibilidad de elegir una posición *Sport* y otra *Automática* por medio de un interruptor en el cuadro. En la posición *Sport*, lógicamente los amortiguadores se endu-

recen permitiendo una conducción más deportiva. En la segunda, en automático, el sistema se encarga, por sí solo, de adecuar la dureza a las condiciones de la carretera y al tipo de conducción.

La corrección de altura se realiza de forma neumática y permite variar a placer la altura del vehículo entre 15 milímetros (posición baja) y 30 milímetros (posición elevada) por debajo o por encima de la altura normal.

Las ventajas del sistema son innumerables y no perjudican para nada la comodidad del vehículo.

SEGURIDAD ANTE TODO

La seguridad es un aspecto que no se ha dejado al azar en el nuevo Renault. Para empezar se ha cuidado la estructura reforzándola cuidadosamente. La rigidez del conjunto ha aumentado, lo que se reflejará sin duda en el nivel acústico, de comportamiento y de seguridad. El antibloqueo de frenos se ofrece de serie en todos los acabados a excepción del RN. Y se prepara un Pack de seguridad que incluirá un Eurobag (airbag o bolsa de seguridad hinchable en el volante) y tensores de los cinturones.

La seguridad activa queda representada entre otros elementos, por el sistema de tracción total Quadra que solamente se ofrece en versio-

nes con el motor V6 de 170 caballos.

Salvo el ancho en las plazas delanteras que se mantiene idéntico, aumenta el espacio en relación al 25 en el resto de las medidas. La parte trasera, según Renault, es la más espaciosa de su categoría y el asiento trasero se ofrece con regulación eléctrica de serie en algunos modelos. El maletero crece además 40 dm³ también en relación al modelo antiguo. Todo hace pensar que nos encontramos ante una berlina de lujo especialmente amplia.

Datos tan importantes como el precio o el equipamiento aún no están definidos para nuestro país. Sin embargo, podemos adelantar que elementos como la dirección asistida, los elevalunas eléctricos, el cierre centralizado, el ABS, el volante regulable, el asiento trasero abatible por partes o los mandos de calefacción individuales para conductor y acompañante, entre otros, formarán parte del equipamiento de serie del Safrane, la nota exótica la pondrá, como es habitual, el sintetizador de voz, aunque en este caso se le sumará un radioteléfono *manos libres* integrado totalmente en la consola, ofrecido opcionalmente en todos los modelos, sin duda una presentación cuidadísima para lo mejor del nuevo rombo.

ELEGANTE
Ligeramente por encima en tamaño respecto al 25, el Safrane muestra, sin embargo, una línea estilizada, elegante y muy aerodinámica.

FICHA TECNICA



	2.0i	2.0 Si	2.2 Si	V6i	2.1 DT	2.5 DT
MOTOR						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en V	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.995	2.165	2.975	2.068	2.499
Nº válvulas por cilindro	2	3	3	2	2	2
Alimentación	Iny elect multipunto	Iny elect multipunto	Iny elect multipunto	Iny elect multipunto	Bomba de iny + Turbo	Bomba de iny + Turbo
Compresión	9,2 a 1	9,3 a 1	9,2 a 1	9,6 a 1	21 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	107 cv (77 kw)/5.000	135 cv (97 kw)/6.000	140 cv (101 kw)/5.750	170 cv (123 kw)/5.500	90 cv (65 kw)/4.250	115 cv (83 kw)/4.200
Par máximo / r.p.m.	16,2 mkg/2.500	17,7 mkg/4.500	19 mkg/4.500	24,5 mkg/4.500	19 mkg/2.000	25 mkg/2.400
TRANSMISION						
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
DIRECCION Y FRENOS						
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4	11,4
Frenos Sistema (Del./Tras) + ABS	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES						
Delantero	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson
Trasero	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson	Indep. McPherson
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	1.370	1.400	1.410	1.465	1.410	1.565
Largo/ancho/alto (mm)	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443	4.734/1.818/1.443
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	90	80	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Acceleración de 0 a 100 km/h (s)	12,5	11,2	10,2	9,6	14,9	12,9
Velocidad Máxima (km/h)	189	203	206	220	177	195
Consumo Urbano (l/100 km)	11,3	12,0	12,2	15,5	8,7	9,9
A 90 km/h (l/100 km)	6,8	7,0	7,0	8,2	5,2	5,5
A 120 km/h (l/100 km)	8,4	8,7	8,7	10,1	6,9	7,4

HONDA PRELUDE 2.3i 4WS

SINFONIA EN CUATRO CILINDROS

La cuarta generación del Honda Prelude acaba de ser presentada en Europa y viene al viejo continente con todos los ingredientes para ser un triunfador.

SIN lugar a dudas, los diseñadores japoneses tienen la lección muy bien aprendida. El nuevo Prelude destaca a primera vista por unas líneas muy elegantes, aunque en su interior hay más sorpresas.

Respecto a la anterior versión, este nuevo Honda resulta más corto, más bajo y más ancho. En el apartado mecánico también hay grandes diferencias, puesto que los motores han sido profundamente revisados y se incorpora un 2.3 realmente sorprendente. Gracias a esta inyección de potencia, quedan atrás las críticas a las anteriores versiones de este modelo sobre sus modestas prestaciones.

A mediados del próximo mes de abril se iniciará la comercialización en España de las doscientas unidades destinadas a nuestro mercado. Por el posicionamiento del coche en el mercado, todas las unidades van a venir con el equipamiento más completo. Así pues, todos los Prelude en España dispondrán de elementos tales como *airbag*, antibloqueo de frenos, dirección a las cuatro ruedas, regulador automático de velocidad de cruce y todo un completísimo equipamiento. Aunque el precio todavía no está definido, el importador tienen previsto mantenerse por debajo de los 4.200.000 pesetas, lo cual resulta muy competitivo a la vista de lo que ofrece.

FICHA TECNICA



PRELUDE 4WS

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.259
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Iny. elect. multipunto
Compresión	9,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	160 cv/5.800 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	21,3 mkg/4.500 r.p.m.
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas
DIRECCION	
Sistema (electrónico a las 4 ruedas)	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4
FRENOS	
Sistema (Del./Tras)	Disco vent./Disco(ABS)
SUSPENSIONES	
Delantero	Ind. Brazos oscilantes
Trasero	Ind. Brazos oscilantes
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.270
Largo/ancho/alto (mm)	4.440/1.765/1.290
Capacidad del depósito (l)	60
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	7,7
Velocidad Máxima (km/h)	215
Consumo Urbano (l/100 km)	11,0
A 90 km/h (l/100 km)	6,8
A 120 km/h (l/100 km)	8,6

MOTOR SENSACIONAL

Al margen del atractivo aspecto externo, el Prelude 2.3i destaca por su sensacional motor. Este nuevo cuatro cilindros, está derivado del anterior 2.2 del Accord, sobre el cual se ha aplicado una revolucionaria técnica de fabricación, gracias a la cual el bloque se refuerza con fibra de carbono y silicio, lo que hace inútil emplear las tradicionales camisas de acero. Las ventajas son muchas, ya que además del ahorro de peso, las paredes de los cilindros pueden ser más finas sin correr ningún riesgo. Gracias a esta técnica de camisas preformadas, el anterior bloque de 2,2 litros ha pasado a 2,3 al aumentar el diámetro en dos milímetros.

Otras peculiaridades del motor son sus dos árboles contrarrotantes para eliminar las vibraciones, sus cuatro válvulas por cilindro o el sistema de alimentación variable en dos fases. El fruto de toda esta sabiduría nipona se aprecia en cuanto se pone el motor en marcha. Suavidad total y un sonido capaz de des-

pertar a los espíritus más dormidos, son su tarjeta de visita. Los 160 caballos anunciados parecen más, y la facilidad para girar a cualquier régimen permite dar al Prelude la utilización apropiada a cualquier momento. Así pues, se puede pasear tranquilamente con todo confort dejando que el motor empuje sin pasar de 3.000 revoluciones, o hacer que la aguja del cuentavuelvas suba hasta las 7.000, en plena zona roja, sin que se oiga la menor protesta.

Para estar a la altura de este excelente motor, se ha adoptado un bastidor igualmente bueno. La suspensión consigue mantener un equilibrio entre el confort y el comportamiento, muy acertado para nuestras carreteras. El Prelude supera cualquier obstáculo con toda naturalidad sin desmanes. El sistema de dirección a las cuatro ruedas ha sido totalmente modificado y ahora es



totalmente electrónico. Un motor eléctrico acciona las ruedas posteriores que, en maniobras, pueden llegar a girar seis grados, mientras que a alta velocidad, el giro es de un grado. Gracias al nuevo sistema electrónico, un procesador toma datos de la velocidad del coche, el ángulo de giro del volante y la veloci-

dad con la que se mueve el volante. Este sistema se muestra claramente beneficioso cuando se rueda a alta velocidad al abordar curvas rápidas y en las maniobras urbanas.

El cambio de marchas es de carreras: rápido y preciso. Su gran facilidad de funcionamiento invita a cambiar continuamente.

A pesar de su tamaño y su tradición, el nuevo Prelude ha pasado de ser un cuatro plazas, a ser un 2+2. Los asientos posteriores son muy angostos y están partidos por una guantera que no tiene mucha razón de ser. El maletero tampoco es excesivamente grande.

Victor Piccione



MÁS DEPORTIVO
En su última versión, el Prelude adopta un talante mucho más deportivo. Mecánica y estéticamente ha evolucionado hacia una fórmula más agresiva.

EN ABRIL DE 1993
EN ESPAÑA

NUEVO OPEL CORSA

Opel ha tirado la casa por la ventana para poder competir en un segmento que últimamente está adquiriendo gran importancia. Sus bazas serán, por lo menos, cuatro carrocerías diferentes y una gama de motores más amplia que la actual.

PARA abril de 1993 estarán listas en nuestro país las versiones de tres y cinco puertas del nuevo Opel Corsa. Nueve meses más tarde llegará la carrocería coupé, con una línea que recuerda poderosamente al Honda CRX, si bien todavía cabe la posibilidad de que esta carrocería no llegue a comercializarse. Con todo, el éxito de coches de un estilo similar, como el CRX mencionado anteriormente o

105.000 MILLONES PARA FABRICARLO EN ESPAÑA

El nuevo Opel Corsa será fabricado en la factoría de Figueruelas (Zaragoza), según ha declarado Angel Perversi, presidente de General Motors España. Para poder llevar a cabo la producción de este nuevo modelo, la inversión necesaria es de 105.000 millones de pesetas para el plazo comprendido entre 1992 y 1997, año en que la factoría estará capacitada

para alcanzar el tope de la producción. Previsiblemente los puestos de trabajo no se verán alterados ya que la producción del nuevo Corsa irá sustituyendo progresivamente a la del modelo anterior. Durante los dos primeros años se fabricarán 440.000 unidades, para ir aumentando el ritmo de producción paulatinamente.



FOTOS
ESPÍA

NUEVO
CORSA

OPEL CORSA COUPE



VELOZ
En su interior, la versión GSi 16V albergará un nuevo motor de 1,6 litros, 16 válvulas y 120 caballos.

OPEL CORSA 3 PUERTAS



INTERSECCIÓN
El Corsa de tres puertas superará al coupé en habitabilidad, pero se harán competencia el uno al otro.

OPEL CORSA 5 PUERTAS



FAMILIAR
La versión de cinco puertas seguirá siendo la más versátil entre los pequeños Opel.

Múltiples posibilidades

La apuesta de Opel en el segmento de vehículos pequeños para la última década del siglo XX es impresionante. De momento, ya están ultimadas tres versiones de carrocería diferentes y, para más adelante, se está trabajando en una carrocería de tres volúmenes.

La novedad más sorprendente consiste en la carrocería tipo coupé, que sintoniza con la de algunos modelos, fundamentalmente japoneses, de gran éxito. En la actualidad, ningún modelo europeo, producido en serie, cuenta con un coupé en la categoría de modelos de cuatro metros y Opel podría apuntarse un gran tanto con la comercialización de este modelo. Las otras dos carrocerías resultan



menos sorprendentes, ya que en la versión actual del Corsa se cuenta con opciones parecidas. Sin embargo, se pueden encontrar pocas similitudes entre el Corsa actual y su sustituto. Aparte de las diferencias de tamaño, referidas ya en el texto general de este artículo, el aspecto denota igualmente su evolución. Líneas más redondeadas, portón trasero casi plano, la tercera ventanilla lateral de considerables dimensiones y una larguísima distancia entre ejes, acercan la estética de este futuro modelo a los vehículos actuales que más destacan por su buena habitabilidad.

ESTILO MODERNO
Las líneas redondeadas de los nuevos Corsa, que podrían denominarse Opel Nova, sintonizan claramente con las actuales tendencias de diseño.

convertirse en el mayor, a excepción del futuro Ibiza que, por longitud, se situará a caballo entre este tipo de vehículos y los de cuatro metros (Fiat Tipo, Opel Astra, Volkswagen Golf...).

Pero si la longitud total ha crecido, lo ha hecho poco si la comparamos con la distancia entre ejes. Esta será ahora quince centímetros mayor que en el modelo anterior, motivo por el cual las ruedas quedan confinadas en los cuatro extremos de la carrocería. Como la anchura también ha aumentado en torno a diez centímetros, resultará un espacio interior considerablemente mayor que el actual.

incluso el Civic, parecen apuntar a que se trata de un proyecto viable y que finalmente verá la luz. Por último, la carrocería de tres volúmenes vendrá a completar la gama con cierto retraso, hacia finales de 1993 o inicios del 94.

MÁS ESPACIO INTERIOR

El nuevo Corsa, que según algunas fuentes podría llamarse Nova, es un vehículo completamente nuevo y considerablemente más largo que el actual. Concretamente diez centímetros. Medirá 3,75 metros, seis centímetros más que el Fiat Uno, cuatro más que el Renault Clio, cinco más que el Peugeot 205 o casi exactamente lo mismo que el Ford Fiesta. Con estas cifras, queda reflejado con claridad que el Opel Corsa pasa, de ser uno de los modelos menores de su segmento, a

Con todo, las cifras anteriores están referidas a la versión de tres puertas y, aunque no se presumen demasiadas variaciones para las versiones de cinco puertas y la coupé, en ellas quizá varíe ligeramente la longitud total o la anchura. La carrocería de tres volúmenes superará ampliamente los cuatro metros, ganancia que redundará íntegramente en mayor volumen de maletero.

Pero no sólo la carrocería se va a ver afectada por los cambios. También la gama de motores contará con novedades importantes. En principio se mantendrán todos los motores que cubren la oferta actual desde el 1.0 de gasolina, que quizá no se comercialice en España, hasta el motor diésel y turbodiésel de origen Isuzu de 1,5 litros de cilindrada, pasando por el reciente motor de 1,4 litros de gasolina y el motor de 1.600 centímetros cúbicos y 100 caballos que lleva la actual versión GSi. Sin embargo, la novedad radica en un motor de 1.600 centímetros cúbicos de 4 válvulas por cilindro, cuya potencia se situará en 120 caballos y dará nombre a la futura versión GSi 16V. Este motor podría ir montado exclusivamente, en un principio, en la carrocería coupé, y llevaría un sistema de control de tracción similar al que incorpora el Astra más potente.

Con todo, la seguridad de los futuros Corsa, es uno de los temas más sorprendentes. En el mercado alemán irán todos equipados con *airbag* de serie y, opcionalmente, se podrá disponer de él en los otros países. Todos irán dotados de barras protectoras contra los impactos laterales y cerraduras de puertas de alta seguridad.

APUESTA DE FUTURO

Está claro que Opel está en estos momentos realizando una fuerte inversión en el campo de los coches pequeños. El Corsa actual, que durante los diez años que ha permanecido en el mercado no ha sufrido ninguna remodelación en profundidad, acusa con claridad el paso del tiempo. El comportamiento del eje delantero y la habitabilidad, principalmente, no soportaban la presión de la competencia, circunstancia que se refleja en la curva de ventas. En 1988 se vendieron 60.126 unidades Opel Corsa en España y



PORTÓN PLANO
Para aprovechar al máximo el espacio disponible, el portón trasero va situado en posición casi vertical.

en 1991, a pesar de la remodelación que sufrió en 1990, sólo 38.751, menos aún que en 1983, primer año completo en el que se comercializó, y un 21 por ciento menos de unidades que en 1990.

Si se tiene en cuenta la importancia del sector de vehículos pequeños

en épocas de crisis y la reciente aparición en este segmento del Renault Clio y el Peugeot 106, o la cercanía del futuro Ibiza, se advierte que para Opel resulta imprescindible recuperar un sector de mercado en el que el Corsa no ha obtenido resultados espectaculares, aunque a fin de

1991 se habían vendido en Europa más 2,7 millones de unidades, en sus nueve años de existencia. ○

Javier Moltó



OPEL JUNIOR

Estética similar

En el Salón de Francfort de 1983 fue presentado el Opel Junior, prototipo de tan sólo 3,41 metros de largo y con una larga distancia entre ejes. Alguna de sus soluciones técnicas fueron incorporadas a los modelos de serie, y ahora, su frontal recuerda al de los futuros Corsa, por lo que también ha influido su estética. Con la importancia que está adquiriendo el sector de los minicoches, cabe pensar que Opel podría estar estudiando el futuro lanzamiento de un modelo similar al Junior.



S
NUEVOS

O

A

C

E

R

R

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **CC:** Cilindrada en centímetros cúbicos. **CV:** Potencia máxima en caballos DIN. **VM:** Velocidad máxima. **0/100:** aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100:** Consumo medio ponderado. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevación eléctrica en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	159	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO														
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 ie	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 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		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	Serie	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	Serie	Serie	80.896
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		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	Serie		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	Serie	269.474	105.865
184 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
184 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
184 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie
ARO														
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	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.499	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							
AUDI														
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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	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	Serie	Serie
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	Serie	Serie
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie	Serie
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	Serie	Serie
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	Serie	Serie
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	Serie	Serie
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	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	9.981.457	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE														
Freccilamber TD T. Duro	3.894.535	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Freccilamber 2.7 T. Duro	3.894.535	2.493	129	190	13,4	12,2	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Freccilamber 2.7 T. Cabrio	3.634.535	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	232.053	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
BMW														
318i 4p (gama 91)	2.528.000	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut. (gama 91)	2.744.000	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i 4p (gama 91)	2.850.000	1.776												



ALFA ROMEO

OFERTAS

Alfa 33:
Durante este mes, Alfa Romeo sobretasa **150.000** pesetas más 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	O/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	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	68.095	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
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
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.115
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	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	2.486.825	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
Le Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	469,6	192.000	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	432,5	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	89.600
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	1.300	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 3p 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 14 4x4	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 1.6i Volcano	2.134.859	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	185.327	-	Serie
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	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	1.966.404	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	Serie	212.467	65.847
BX 19 GTI	2.189.348	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	Serie	212.467	65.847
BX 19 GTI Ourne	2.157.480	1.905	123	198	9,8	9,7								



LADA

OFERTAS

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



OPEL

OFERTAS

Corsa :
Hasta **100.000** pesetas de descuento.
Kadett:
113.000 pesetas de descuento.
Kadett cabrio:
Hasta **200.000** pesetas de descuento.
Vectra:
125.000 pesetas de descuento.
Omega:
Se realiza un descuento de hasta **150.000** pesetas.
Senator:
También se realiza un descuento de hasta **150.000** pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MAHINDRA														
Mahindra CJ 340	1.529.000	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MASERATI														
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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MAZDA														
323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	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	Serie
MX-3 1.8 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	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	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	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	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	Serie
MX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas	
MERCEDES BENZ															
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	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	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	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	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	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	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	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	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	Serie	114.500
280 E	5.327.800	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	115.700	Serie	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	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	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	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	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	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	Serie	114.500
300 TE 24V	6.956.200	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	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	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	Serie	114.500
300 D	4.963.000	2.896	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	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	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	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	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	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	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	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	Serie	114.500
400 SE	10.848.200	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	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	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	Serie	
500 SEL	11.926.200	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
600 SE	16.989.400	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	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	Serie	144.200
580 SEC	14.583.691	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
300 SL	9.756.600	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	13.884.600	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	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
250 GD ST Corto	5.989.688	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

MODELO	PVP	CC	CV	VM	
--------	-----	----	----	----	--



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 hasta finales de mes.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Vectra 4p CD 2.0i	2.671.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p CD 2.0i Aut.	2.840.500	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p GT 2.0i	2.589.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p 2.000i 16V	3.325.500	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p 2.000i 16V 4x4	3.770.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p GL 1.7 D	2.112.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 4p GL 1.7 TD	2.199.500	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 4p GL 1.6	2.002.500	1.598	82	178	13,5	7,8	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 5p GL 1.6i Cat.	2.233.000	1.796	90	183	12,5	8,5	435,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 5p GL 2.0i	2.289.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 5p 2.0i Expression	2.355.500	1.998	115	197	10,5	8,5	435,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Vectra 5p CD 2.0i	2.757.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p CD 2.0i Aut.	2.926.000	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p GT 2.0i	2.655.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p GL 1.7 D	2.196.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Vectra 5p GL 1.7 TD	2.283.500	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	(1)	(1)	Serie	-	-
Calibra 2.0i	2.966.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.519.000	1.998	150	220	8,5	8,9	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V 4x4	3.979.500	1.998	150	220	9,5	9,2	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i	2.918.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega 2.0i Cat.	3.008.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega 2.4i Cat.	3.104.500	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GLS 2.0i	3.126.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GLS 2.0i Cat.	3.218.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GLS 2.6i	3.455.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i	3.642.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i Aut.	3.895.500	2.594	150	210	10,8	11,9	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V	4.916.500	2.969	204	240	7,9	11,7	468,7	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V Aut.	5.678.500	2.969	204	238	10,0	11,7	484,5	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.3 TD	3.232.500	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	182.344	87.546
Omega GLS 2.3 TD	3.287.500	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	182.344	87.546
Omega Caravan GL 2.6i	3.530.500	2.594	150	208	10,5	11,8	473,0	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	87.546
Omega Caravan 2.3 TD	3.362.500	2.260	100	173	15,0	9,6	473,0	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	182.344	87.546
Senator 3.0i CD 24V	5.367.500	2.969	204	240	7,9	11,5	484,5	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Senator 3.0i CD 24V Aut.	5.678.500	2.969	204	238	10,0	11,7	484,5	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: incluye elevavinas 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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Panther Kallista	5.150.000	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0	-	-	-	-	-	-	255.000

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
106 XN 1.1 4V	1.049.023	1.124	60	160	14,1	5,7	356,4	-	24.829	-	-	-	-	-
106 XN 1.1 5V	1.074.045	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4	-	24.829	-	-	-	-	-
106 XR 1.1	1.174.135	1.124	60	160	14,2	5,8	356,4	-	24.829	21.991	21.991	-	-	-
106 XR 1.4	1.251.128	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	-	24.829	21.991	21.991	-	-	-
106 XT 1.4	1.381.052	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4	141.667	24.829	Serie	Serie	-	158.797	49.564
106 XSI	1.616.842	1.360	100	190	9,6	7,3	356,4	-	24.829	Serie	Serie	-	158.797	Serie
205 Style 3p	1.054.605	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Winner 3p	1.158.545	1.124	55	146	14,6	7,0	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Plus 3p	1.277.112	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.472.481	1.360	85	178	10,9	8,5	370,5	141.859	24.829	-	-	-	-	49.660
205 Rallye 3p	1.505.876	1.294	103	190	9,6	8,5	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Aut. 3p	1.627.140	1.580	80	166	14,2	8,1	370,5	141.859	24.829	-	-	76.029	-	-
205 GTX 3p	1.629.161	1.592	94	181	10,6	9,3	370,5	-	24.829	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	1.922.888	1.905	130	206	7,8	9,0	370,5	141.859	24.829	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.112.349	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.216.289	1.124	55	155	14,6	7,0	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.338.322	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	24.829	19.874	19.874	-	-	-
205 SR 5p	1.444.956	1.294	65	156	13,8	8,2	370,5	-	24.829	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.530.226	1.360	85	178	10,9	8,9	370,5	141.859	24.829	Serie	Serie	-	-	49.660
205 XAD 3p	1.259.547	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Style D 3p	1.282.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.361.709	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Plus D 3p	1.382.977	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	Serie	Serie	76.029	-	-
205 XTD 3p	1.551.398	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	141.859	24.829	Serie	Serie	76.029	-	-
205 TD 3p	1.739.068	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	24.829	Serie	Serie	76.029	-	Serie
205 Style D 5p	1.339.744	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 Winner D 5p	1.419.452	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.476.909	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	24.829	19.874	19.874	-	-	-
205 GTD 5p	1.609.143	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	141.859	24.829	Serie	Serie	76.029	-	-
205 TD 5p	1.796.812	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	24.829	Serie	Serie	76.029	-	Serie
205 Cabrio CJ	2.066.286	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5	-	24.829	19.874	19.874	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.784.433	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	141.859	24.829	Serie	Serie	76.029	-	Serie
309 Trio	1.448.421	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	29.738	-	-	-	-	-
309 GL Profil	1.497.311	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	29.738	-	-	-	-	-
309 Look	1.544.084	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	29.738	-	-	-	-	Serie
309 Aut	1.994.971	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.612.800	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	29.738	-	-	-	-	-
309 Best Line	1.600.481	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	-	29.738	-	-	-	-	-
309 GT 1.6	1.792.481	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie	-	59.572
309 GT 1.9	1.988.234	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie	-	69.390
309 GTX	2.001.228	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.197.558	1.905	130	199										



ROVER

OFERTAS

Todos los modelos de la serie 200 de Rover se pueden adquirir, durante este mes, con unas condiciones de financiación muy especiales a través del Rover Credit de Barclays Bank. 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 de **13,66** por ciento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 Chamade TS	1.467.700	1.390	80	176	14,8	7,6	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TS Driver	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	426,0	150.000	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TS y Wind	1.602.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TSE y Wind	1.732.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Cham. TXE Injec. y 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 Chamade TXE Cat.	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	144.400	-	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-19 Chamade TXE y 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 Chamade 16V	2.357.900	1.784	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamade TDE y Wind	1.818.900	1.870	85	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 Chamade TD	1.563.900	1.870	85	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TD Driver	1.592.800	1.870	85	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.000	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTD y Wind	1.693.800	1.870	85	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade 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	-	-
R-21 GTX 4p y 5p	2.116.300	1.995	120	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	-	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	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.585.000	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	-	Serie
R-21 TD 4p y 5p	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4p y 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	190.100	Serie	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	-	Serie
R-21 Nevada TXE	2.540.800	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	190.100	Serie	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	-	Serie
R-21 Nevada TD	2.627.400	2.068	88	172	12,2	8,5	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 Nevada TDX	2.872.800	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	190.100	Serie	Serie
R-25 TX	3.155.900	1.995	120	194	10,7	9,2	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI	3.873.700	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.547.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.442.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.874.300	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.488.700	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	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	-	Serie
Espace RT 2.2i	3.469.500	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	54.900	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	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	Serie	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	-	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	-	Serie
Jeep Cherokee Chief	3.666.200	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	43.300	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.619.500	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	43.300	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Wrangler	2.016.800	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	-	29.800	-	-	-	-	Serie

NOTA: Opción 1: forma un pack completo: 186.700 ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spur	27.947.529	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corniche Convertible	37.010.529	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Eight	19.119.029	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Mulsanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentl. Continent. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	-	-	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.223.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	-	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.293.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	-	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.362.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	-	-	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Maestro MG 2.0i	1.972.000	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.631.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	-	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.684.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	-	-	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	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.182.000	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.151.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	-	-	Serie	-	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.214.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	-	-	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	1.766.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi 16V 5p	1.923.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V 5p	2.171.000	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.307.000	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTI 16V 3p	2.335.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 216 GTI 16V 5p	2.413.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 414 GSi 16V	2.047.000	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V	2.261.000	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V Aut.	2.397.000	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 418 GTI 16V	2.526.000	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.459.000	1.769	88	170	12,0	6,1	436,5	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Rover 820 Si 4p y 5p	3.448.000	1.9												



VOLKSWAGEN

Los nuevos Golf están ya a la venta en todos los concesionarios de Volkswagen en España y sus precios los incluimos también dentro de nuestra lista de esta semana. La tercera generación de este exitoso modelo se presenta en 32 versiones distintas, con carrocería de tres y cinco puertas, cinco tipos de acabado (CL, GL, GTI, VR6 y GTD) y siete mecánicas posibles, con catalizador y sin él.

Los motores de gasolina son el 1,4 litros de 60 caballos, el 1,8 litros en doble versión de 75 y 90 caballos, el nuevo 2,0 litros del modelo GTI con 115 caballos y el potente motor de seis cilindros con 2,8 litros y 174 caballos del VR6.

El equipamiento de los nuevos Golf ha mejorado de forma importante. El ejemplo lo tenemos en el nuevo Golf GTI, que ofrece un equipamiento que incluye de serie elementos como el ABS, el sistema antipatinamiento de tracción EDS, los retrovisores eléctricos y muchas cosas más.

OFERTAS

Polo:
50.000 pesetas de descuento.

Jetta:
200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	Serie
Samurai III Cup-1	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III 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	1.537.625	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	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

NOTA: Opción 1: Power Pack: Ejevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

TOYOTA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.567	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Corolla 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	6.239.416	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 Cruiser Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	63.276	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Four Runner V6	4.234.587	2.938	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie	-	-

UMM

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.453.679	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 CL 1.3	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4	1.498.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	Opción	Opción	Opción	Opción	Opción
Golf 1.4 CL 3p	1.649.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	Opción	43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 75 3p	1.787.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	Opción	43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 90 3p	1.878.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 75 3p	1.972.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 90 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.0 GTI 3p	3.599.000	2.974	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	1.849.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	Opción	Opción	Opción	Opción	Opción
Golf 1.9 D CL 3p	2.132.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.9 D GL 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.9 D GTD 3p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	Opción	Opción	Opción	Opción	Opción
Golf 1.4 CL 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	Opción	43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 75 5p	1.907.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	Opción	43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 75 5p	1.998.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 90 5p	2.092.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 2.0 GTI 5p	2.219.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	Opción	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.705.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 5p	1.969.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	Opción	Opción	Opción	Opción	Opción
Golf 1.9 D GL 5p	2.252.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.9 D GTD 5p	2.308.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Jetta CL 1.3	1.492.653	1.272	55	149	17,0	7,8	436,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 1.6	1.595.052	1.595	75	165	14,4	7,5	436,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.8 Pacific	1.733.637	1.595	75	165	14,4	7,5	436,5	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	436,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.8 Pacific	1.855.863	1.781	90	175	11,9	8,8	436,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CLD	1.683.593	1.588	54	148	19,3	6,7	436,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL TD	1.922.270	1.588	70	158	15,0	6,7	436,5	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Corrado 1.6 V	3.271.562	1.781	136	209	8,6									

El hijo secreto del Cordobés. Una rival para Isabel Sartorius. ¿Por quién se decidirá el príncipe? Se subasta el traje de baño de Marilyn Monroe. Elena Ochoa se suelta el pelo. Lola Flores de nuevo acorralada por hacienda. ¿Cuál será la próxima víctima de Isabel Preysler? Las vacaciones de Lady Di en Mallorca. Culebrones sí, culebrones no. Las orgías de los Kennedy. Liz Taylor otra vez de blanco. Marta Sánchez al desnudo. Marta Chavarri ahorra en bragas. L... princesa Diana de Don Johnson de Mario Conde. Chabeli y sus chicos. Las casas de Julio Iglesias. Cicciolina será mamá, pero ¿quién será el padre? A Estefanía de Mónaco no la casa ni su padre. ¿Se cortará las venas Rubí la próxima semana? Ana Obregón y su conde. María Jesús Llorente pasa de Guerra. Felipe González y sus bonsais. Massiel y Nati Mistral: una pareja imposible. Marian Conde: un detonante de elegancia... desinflar El hijo

Estas son las noticias más importantes de la semana para muchos... pero no para nuestros lectores.

No nos arrugamos ante nada ni ante nadie.

Decimos las cosas como son, sin rodeos ni tintes de ningún color.

Ofrecemos, semana a semana, una información libre,

independiente y veraz para que usted pueda formar su propia opinión.

Cambio 16. Con opinión propia.

cambió

E
M
I
Z
Z
A
G
A
Z
Z
I
M
A
G
A
Z
Z
I
M

LO QUE HAY QUE SABER



SIN CARNÉ

Durante el pasado año 91, más de 175.000 conductores españoles fueron sancionados con la retirada provisional del carné de conducir. El 94 por ciento fueron varones y el 72 por ciento, con edad comprendida entre los 18 y los 39 años.

De estos 175.000 expedientes, algo más de 133.000 corresponden a retirada por un mes y cerca de 23.000 corresponden a retiradas por más de dos meses. El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y los adelantamientos indebidos son las causas más frecuentes de suspensión, según un trabajo de la revista Tráfico, recogiendo datos del Anuario Estadístico de la Dirección General de Tráfico.

La actual Ley de Seguridad Vial contempla la retirada del permiso en las siguientes infracciones:

- Conducción negligente o temeraria.
- Omisión de socorro.
- Conducir bajo los efectos del alcohol.
- Conducir bajo

efectos de psicotrópicos o estimulantes.

- Sobrepasar con exceso los límites de velocidad.
- No ceder el paso.
- Adelantamiento temerario.
- Cambios de dirección en lugares de dirección

única (autovías o autopistas).

- Parada en cualquier lugar que obstaculice un paso.
- Circular sin alumbrado.
- Deslumbramiento.
- Carreras entre dos o más vehículos.



QUERIDOS COCHES

SUBASTA MILLONARIA

El conocido diseñador y fabricante de coches deportivos, Peter Monteverdi, va a poner a la venta, el próximo mes

de abril, a través de la famosa sala Christie's, sesenta y cuatro modelos de su colección, entre los que se puede encontrar desde un Citroën Maigret hasta un exótico Monteverdi HAI 450 GTS, modelo que fue presentado en el Salón de Ginebra de 1973, y que contaba con un motor Chrysler V8 de 7,2 litros de cilindrada, y cuyo precio rondará los 35 millones de pesetas. También serán subastados un total de once Fórmula 1, entre los que cabe destacar el Ferrari 312 B3 con el que Niki Lauda consiguió sus grandes éxitos en 1974, y por el que se espera se llegue a pagar la friolera de alrededor de 85 millones de pesetas.

RENAULT, POR SEVILLANAS

Renault ha firmado un acuerdo por el que se convierte en patrocinador oficial de la ciudad de Sevilla durante al año 92. Los patrocinios de los eventos tienen insospechados vericuetos y Renault ha sabido encontrar la forma de estar presente en la Expo.

Con el acuerdo entre Renault y el Ayuntamiento hispalense, el fabricante de automóviles podrá realizar todo tipo de acciones promocionales y publicitarias en la ciudad de Sevilla, proporcionándole al Ayuntamiento el terreno necesario para la instalación de una carpa-taller para la asistencia técnica a los vehículos de los sevillanos y turistas, y una segunda carpa en la que instalará un bar para la juventud. Al finalizar las acciones programadas, ambas carpas serán donadas al Ayuntamiento para uso y disfrute de todos los ciudadanos. El coste de la operación es de 60 millones de pesetas. En la fotografía, momento de la firma de este interesante acuerdo.



MERCADO

NISSAN SEGUROS

NISSAN Motor Ibérica y el Real Automóvil Club de España han firmado un acuerdo mediante el cual se ofrece el servicio de «Asistencia del RACE» a todos los compradores de vehículos Nissan de más de 3.500 kg. La cobertura de esta asistencia es gratuita durante el primer año, incluyendo los gastos de repatriación, asistencia y alojamiento, gastos médicos y hospitalización.

Esta asistencia, a través del grupo asegurador Unacsa, existía ya para los turistas, ampliándose ahora su gratuidad en los tres primeros años de póliza.



ASISTENCIA ROVER

Todos los usuarios que adquieran un modelo Rover o Land Rover dispondrán de una póliza de asistencia gratuita de la entidad Unacsa-Race. La duración de esta póliza es de un año, cubriendo los gastos de asistencia técnica, repatriación, transporte, alojamiento y un largo etcétera. En la fotografía podemos ver a Jacques Muller, Con-

sejero delegado de Rover España, junto al Marqués de Cubas, Presidente del RACE, en un momento de la firma de estos acuerdos.

YAMAHA TAMBIEN

Si cada día son más frecuentes los contratos de asistencia para los compradores de automóviles, son todavía escasos los que se ofrecen a los usuarios de motocicletas. La marca Yamaha

acaba de entrar en este club de privilegiados ya que ha firmado un acuerdo con Universal Asistencia.

Todos los usuarios del modelo Diversión disfrutarán de un servicio gratuito de asistencia en carretera, tanto en España como en el extranjero. Yamaha posibilita, además, que todos los usuarios de cualquier modelo de su gama puedan acogerse a este tipo de póliza, en condiciones muy ventajosas.



nas.

Se trata del suizo Roger Gloor, especialista del semanario Revue Automobile.

La obra de Gloor es un compendio de los coches concepto, estudios de diseño y prototipos aparecidos en los años 80. Se llama «Zukunft's Autos». Cada modelo está representado gráficamente, tiene un texto explicativo (la obra se ha editado únicamente en alemán), y una ficha técnica, ésta de fácil comprensión aunque no se entienda el alemán. Es un trabajo extremadamente riguroso, ilustrado con más de 800 fotografías.

Edita: Hallwag Verlag. Nordring, 4. CH 3001 Berna. Suiza. Formato: 22,5 x 29 centímetros. Precio: 9.900 pesetas.

LIBROS

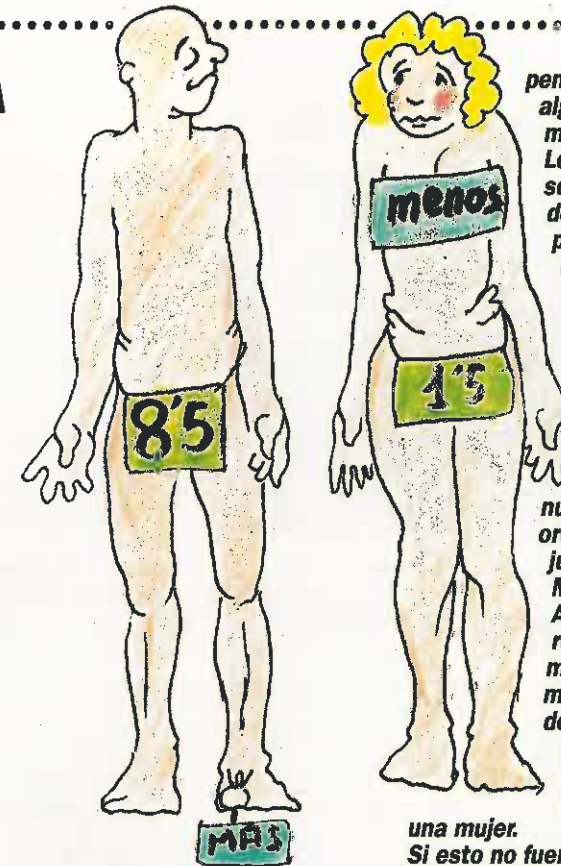
COCHES DE SALÓN

Coches de salón, coches concepto... Son los prototipos que arremolinan en torno a sí a miles de visitantes de los salones internacionales del automóvil. Para realizarlos, las grandes marcas invierten miles y miles de millones de pesetas. Son los coches más caros del mundo.

Su interés es tan grande, que uno de los periodistas europeos más autorizados en la materia les ha consagrado un volumen de 496 pági-

SIN PENE NI GLORIA

Las indemnizaciones por accidentes de tráfico se fijan libremente por los jueces, atendiendo a múltiples factores personales de los accidentados. Pero existe un baremo, que sirve de guía para establecer estas indemnizaciones. Un baremo que fija las cuantías de cada tipo de lesión y que apareció publicado en el Boletín Oficial del Estado. Aunque las Compañías de Seguros y los jueces tienen sus propios criterios sobre cada caso particular, este baremo es significativo sobre el valor que la legislación otorga a cada órgano humano. Una mujer vale más que un hombre (17,3 millones de indemnización en caso de fallecimiento de la mujer y 14,4 para un hombre), pero sus órganos, deben servir para menos: el brazo femenino sólo vale 349.000 pesetas y el del hombre 775.000. La belleza en cambio, se valora más en la mujer (¡faltaría más!): 438.000 pesetas en la mujer y 318.000 en el hombre. Pero lo que más nos llama la



atención en la valoración que los legisladores han aplicado a los órganos reproductores. Mientras que la pérdida de un ovario es indemnizada con 1,5 millones de pesetas, la del

una mujer.

Si esto no fuera tan serio, la lista de indemnizaciones podría ser el documento más desternillante del Boletín Oficial del Estado. La revista «Tráfico» nos ha descubierto este cúmulo de incongruencias que tenemos que sufrir.

pene sube hasta algo más de 8,2 millones. Leyendo algunas sentencias sobre delitos sexuales, parecía más bien que este país no había salido de la Edad Media. Leyendo estas valoraciones uno ya no sabe qué pensar sobre el machismo de nuestro ordenamiento jurídico y el Ministerio de Asuntos Sociales regido por una mujer. ¿Quieren más ejemplos?: el dedo de un pie de un hombre vale bastante más que el seno de

GUINDAS DE LA SEMANA

Canalcar es una de las tiendas especializadas en la comercialización de vehículos de ocasión con más prestigio en Madrid. Sus instalaciones están en la calle de Martín de los Heros número 83, y se pueden encontrar todo tipo de vehículos con el denominador común de los pocos kilómetros recorridos y un perfecto estado de conservación. El teléfono de Canalcar es el (91) 248 62 60.

RENAULT 19 TXI. Un modelo prácticamente nuevo que se matriculó en el año 91. El Renault es de color gris y tan sólo ha recorrido 9.000 kilómetros. Dispone de aire acondicionado, dirección asistida y radiocassette. La garantía tiene validez por seis meses y el precio de venta es de 1.625.000 pesetas.

BMW K 100 RS. Una moto de Gran Turismo para realizar grandes viajes. La BMW apenas tiene 5.000 kilómetros, es de color verde metalizado y su matrícula corresponde al año 91. Dispone de ABS, maletas y Top case. El precio de venta es de 1.475.000 pesetas y la garantía es de seis meses.



REFINERÍA CLANDESTINA

Funcionarios del Servicio de Vigilancia Aduanera han descubierto un importante fraude en el suministro de gasóleos y aceites minerales, en la región Levantina. En el municipio murciano de Abanilla, ha sido descubierta una refinería clandestina que se dedicaba a cambiar el coloreado del gasoil y vender gasóleo del tipo C (para uso agrícola y más barato) por el del tipo A (para automoción). En las mismas instalaciones, se procedía a filtrar aceites usados para revenderlos como nuevos. Aunque según manifestaciones de los detenidos, el fraude podría alcanzar a 30.000 litros de gasóleo, expertos policiales estiman que la cantidad es mayor. Como presunto responsable del fraude ha sido detenido Rafael M.R. propietario de dos gasolineras en La Murada y Monóvar, ambas en la provincia de Murcia, donde se sospecha han sido vendidos los gasóleos y aceites adulterados.

NUEVO DIRECTOR DE ALFA ROMEO EN ESPAÑA

Claudio Silvi ha sido nombrado nuevo Director General de Alfa Romeo, en sustitución de Paolo Amagliani, que pasa a ocupar el cargo de Director General de Fiat Auto en Bélgica.

Claudio Silvi es de nacionalidad italiana y nació hace 44 años, iniciándose profesionalmente dentro del ámbito de la electrónica de consumo en una multinacional ofimática. En el año 1968 entró a formar parte del Grupo Fiat, en las áreas de Marketing y Logística, desarrollando su trabajo en



países como Italia y Portugal con cargos de diversa responsabilidad y desempeñando desde el año 1989 el cargo de director de Marketing en Fiat Auto España S.A., desde donde ha sido destinado a su nuevo cargo en Alfa Romeo.

Le deseamos el mayor de los éxitos en su nueva función, a la vez que dedicamos un cariñoso abrazo al buen amigo Amagliani, que deja en España su reconocimiento totalmente profesional.

PESOS
PESADOS

VOLKSWAGEN INDUSTRIAL

VOLKSWAGEN está completando en estos días la oferta de versiones que compondrá su gama de industriales ligeros. Una gama que cuenta en la actualidad con más de 75 versiones diferentes que pueden convertirse en un par de centenas con las múltiples transformaciones que se pueden realizar.

Lógicamente, con una gama tan amplia el fabricante germano ha conseguido cumplir de manera holgada los objetivos que se fijó para el año 91.



Unos objetivos que se han concretado en unas ventas de 3.313 unidades, lo que significa un incremento del 104 por ciento con relación al ejercicio anterior. Para este año Volkswagen pretende alcanzar un incremento parecido, lo que situaría sus ventas sobre las 6.900 unidades, cifra que representaría un incremento del 9 por ciento con respecto a las 76.000 unidades que está previsto que se comercialicen este año.

Para lograr este objetivo, Volkswagen pretende mantener las tres líneas que configuran su trabajo,

por una parte la capacidad de carga, por otra el transporte de pasajero y por último el ocio. En el 92 está previsto que se comercialicen nuevas versiones. En abril, la serie T4 se verá incrementada con el Multivan con techo elevable, en agosto aparecerá la versión Syncro y en septiembre la Atlantic. La gama LT recibirá en este mes una versión furgón mixto y el Taro, un modelo Pick-Up que se realiza en colaboración con Toyota, se comercializará también durante este mes en un nuevo modelo Chasis Cabina.

AGENDA

AVENTURA ASEGURADA

Febrero es el mes elegido por Camel Verd Club para organizar el Primer Trial 4x4 de Cervelló «Trofeo Penzoi», concretamente el día 23. Dicha prueba es puntuable para el Campeonato de Catalunya de esta modalidad y está prevista la participación de unos 15 equipos.

Esta prueba constará



ción y de la Industria Auxiliar «FIRAUTO».

Durante ocho ediciones sucesivas FIRAUTO se ha consolidado como Salón aumentando sus buenos resultados año a año.

El rápido impulso adquirido cabe atribuirlo a dos factores principales: su ubicación en una de las primeras provincias españolas por número de vehículos y por la incorporación del vehículo nuevo y, con éste, las más destacadas marcas del automóvil.

Los sectores participantes en esta feria son: automóviles, motocicletas, caravanning, vehículo industrial, vehículo de ocasión, accesorios, repuestos, equipamientos, señalización, publicaciones y servicios.

Las fechas de FIRAUTO 92 son del 29 al 31 de

de 12 zonas, divididas en 2 grupos de 6 zonas cada uno, en los cuales los vehículos pasarán en orden alternativo.

El Trial 4x4 es la prueba en la que se franquean unos obstáculos a velocidad lenta, sin cronometrar y sin un tiempo impartido. Estos obstáculos son juzgados por unos comisarios. El Club realiza todas sus actividades bajo la supervisión directa de la «Federación Catalana de Automovilismo», con un equipo de auténticos profesionales del motor que garantizan su éxito.

ALICANTE EN FERIAS

El próximo mes de mayo y en el nuevo Palacio Ferial de Alicante, se celebrará la Feria de Automó-

mayo, y su extensión llegará a ser de 3.659 m2.

I RALLYE «DOS GENERACIONES»

La Asociación Española de Clásicos Deportivos celebrará el día 7 de marzo el I Rallye denominado «Dos Generaciones» con el que inaugura una nueva etapa del Club, el Campeonato de Regularidad. El plazo de inscripción se abrirá el día 13 de febrero y finalizará el 3 de marzo, todo ello en los locales del Club, de 16,30 a 20,00 horas, de lunes a viernes. Este plazo es improrrogable. El precio de la inscripción es de 18.00 pesetas, e incluye todos los servicios de la concentración, comida para dos personas y Trofeo. La salida se dará en el Circuito del Jarama.

NISSAN CON LOS OSOS

En el marco de su política de cooperación con proyectos de mejora medioambiental, Nissan Motor Ibérica ha formado un convenio con FAPAS, bautizado «Proyecto Oso».

Se quiere con este proyecto, evitar la extinción de la especie actuando sobre el ecosistema. Para ello y como actividad primordial, se va a repoblar el bosque en el que habitan los escasos ejemplares, con especies vegetales autóctonas con las que se alimenta el bello animal: cerezos silvestres, castaños, hayas, manzanos, madroños...etcétera.

Se calcula que en la actualidad viven 60 osos en libertad en España, en las provincias de Cantabria, León, Palencia, Asturias y Lugo, y se quieren plantar 50.000 plántulas de un año de antigüedad, sobre una superficie de 80.000 hectáreas.



POCAS COSAS ESTAN POR ENCIMA DE UN RANGE ROVER.



Claro que existen cosas más deseables que un Range Rover. Pero, desgraciadamente, la mayoría de ellas son inalcanzables. Y lo más probable es que ninguna pudiera llevarle tan lejos, en un ambiente tan exclusivo y con tanta seguridad y confort como a bordo de un Range Rover. Porque llegar a lugares inaccesibles para otros coches de lujo o viajar con una capacidad de respuesta y un confort impensables en otros 4x4, son algunas de las sensaciones que distinguen a un Range Rover. Privilegios puestos a su alcance por los todoterreno más prestigiosos del mercado. Con motores de hasta 3.947 c.c. y 185 cv. Con la seguridad del sistema ABS más avanzado de su categoría. Con la fiabilidad que proporciona la tracción total permanente y con el absoluto dominio del terreno que sólo puede ofrecer un vehículo concebido, diseñado y construido para estar por encima de los demás. En todos los sentidos.



RANGE ROVER.
POR ENCIMA DE TODO

MAZDA MX-6

SATISFACCION GARANTIZADA

Todo lo que el amante de un coupé pueda buscar en el mercado español, lo va a encontrar reunido en el Mazda MX-6, un deportivo de 2+2 plazas que viene a sustituir al 626 Coupé en una inteligente mezcla de diseño y tecnología.

DISEÑO	★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★★
CONFORT	★★★
SEGURIDAD	★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★

HACE un tiempo complacer al cliente de un coupé era bastante más fácil que hacerlo con el comprador de un cinco puertas de tipo medio o con el de una berlina de lujo. No es que fuese poco exigente, simplemente solo ha-

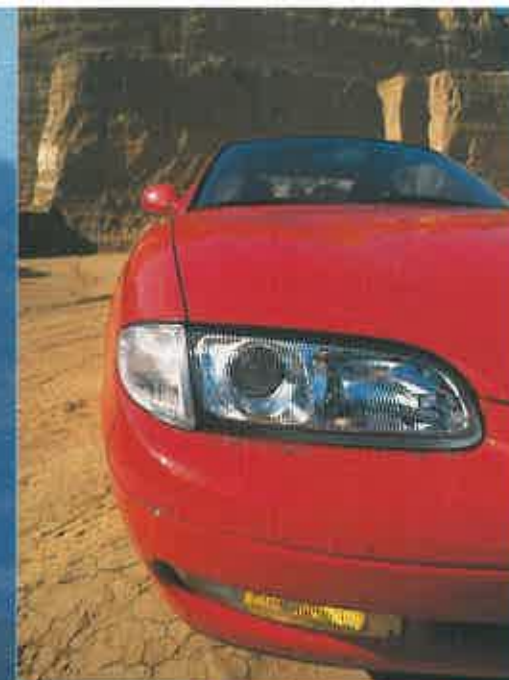
bía dos o tres modelos apetecibles y la calma era absoluta. Una carrocería «bajita» con dos plazas y un motor más o menos potente combinados con un equipamiento algo superior al resto eran suficientes para «enamorar» a cualquiera.

Con la llegada de los japoneses y sus deportivos de altas prestaciones las cosas han cambiado sustancialmente. Por un lado, han elevado el listón que hay que superar para ofrecer un producto digno, algo de lo que se beneficia directamente el comprador. Por otro, han introdu-

cido alta tecnología y soluciones revolucionarias traducidas en numerosos sistemas que facilitan la conducción y aseguran, en todo momento, un comportamiento intachable.

Así las cosas, Mazda decide en un momento dado dejarse de medias tintas y sustituir su 626 Coupé, «el deportivo más familiar» según ellos, adentrándose de verdad en el segmento de los coupés de tipo medio y aprovechando la ocasión para diseñar uno de los modelos con mayores proporciones del segmento: 4,6 metros de largo y 1,75 de ancho.

El MX-6 (tercero de la saga MX tras el MX-3 y el MX-5) ofrece un aspecto atractivo y espectacular. Tanto, que el probador espera una respuesta más brutal o más sonora de lo que realmente luego se encuentra en la realidad. Entendámonos, no vamos a criticar ahora la falta de brusquedad o de reacciones inesperadas. Simplemente afirmamos que el MX-6 sube de vueltas, acelera, suena o se conduce con tanta facilidad y suavidad que el conductor no llega a valorar que esté acelerando más rápido que otros modelos de mayor potencia o que se recupere en quinta desde baja velocidad en



VIRTUDES

- Brillantez mecánica
- Acabado y equipamiento
- Compromiso comodidad/comportamiento

MAZDA MX-6 4WS
PRECIO: 4.484.480 PTS.

- Falta de memoria en los asientos
- Altura en plazas traseras
- Techo practicable ruidoso

DEFECTOS



ESPECTACULAR
Las formas del MX-6 son de lo más espectaculares. El tamaño del coche, más grande que ningún otro coupé, permite ofrecer un modelo más elegante y un maletero especialmente grande. Algo bastante raro en este tipo de coches.



un suspiro. Sin duda se trata de algo psicológico pero la suavidad con que proporciona los caballos y el andar siempre silencioso traicionan de alguna manera a un deportivo tan brillante.

Como si de una batidora se tratase, el motor del MX-6 sube de vueltas con increíble progresividad y rapidez y con un sonido muy especial que recuerda al motor rotativo de su hermano el RX7. El cambio es delicioso por precisión, manejo y recorridos (difícil superarlo) y da pena no poder utilizarlo más, ya que la elasticidad del seis cilindros es portentosa y nos permite dejar engranadas las marchas más largas en condiciones de tráfico lento.

El motor del último Mazda, también utilizado en los nuevos 626, es uno de los más ligeros de peso y más compactos en su categoría. Se trata de un propulsor supermoderno con 2,5 litros de cilindrada, seis ci-

lindros en V con 24 válvulas y 165 caballos de potencia que utiliza dos sistemas (VRIS) para mejorar el llenado de los cilindros y a su vez la respuesta del motor en toda circunstancia.

Con 165 caballos, el MX-6 supera a casi todos sus rivales, a excepción del Nissan 200 SX, en aceleración y da a todos una soberana paliza en recuperaciones. Puestos a pedir, quizás no le habrían venido mal (que conste que no le hacen falta) 5 ó 10 caballos más para redondear un trabajo casi perfecto.

En cualquier caso, retomamos el tema de la elasticidad para contar que incluso desde 1.000 revoluciones por minuto a 40 kilómetros por hora y circulando en 5ª velocidad el coupé de Mazda admite sin tirones que se pise el acelerador a fondo.

También los frenos se muestran a la altura del conjunto con una deceleración uniforme y eficaz y un tacto y recorrido del pedal muy agradable. El antibloqueo se ofrece de serie. Así como la dirección asistida, que en función del régimen del motor aumenta o disminuye la facilidad para mover el volante. Este es regulable en altura y su aro fino es muy agradable al tacto y se maneja con soltura.

En un coupé de las características del MX-6 no está demasiado



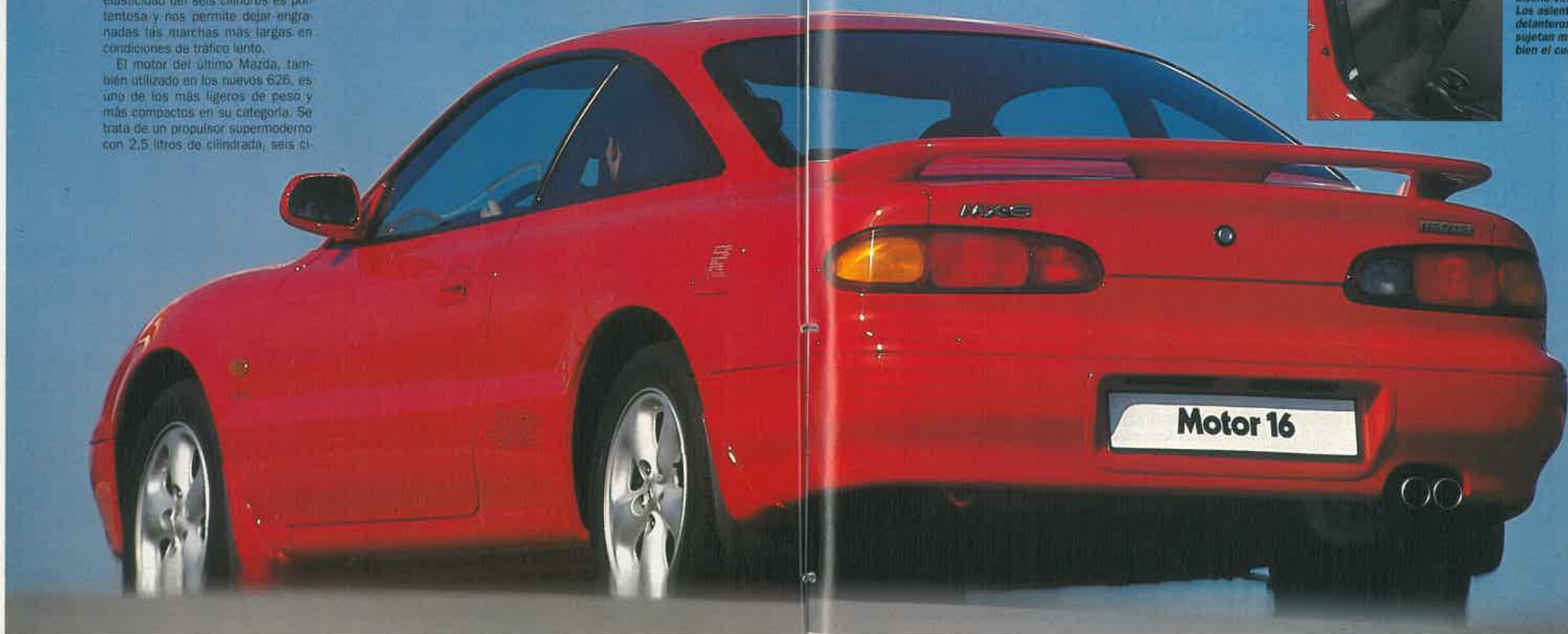
PERFECCIÓN JAPONESA

Los interiores del MX-6 están acabados a la perfección.

claro que el comprador prefiera una suspensión firme y un comportamiento excelente en toda circunstancia, a costa de perder comodidad. Más bien prima lo contrario o lo mejor, ese compromiso tan deseado por todos los fabricantes para sus modelos.

Lo cierto es que Mazda ha sabido siempre mantenerse en un equilibrio bastante aceptable. En el MX-6, éste no se ha visto afectado, porque además de mantener el acertado esquema de suspensiones McPherson delanteros y TTL traseros, con dobles triángulos transver-

2+2
Las plazas traseras son bastante amplias, sin embargo se toza en el techo a nada que se supere una altura normal. Es el precio a pagar por el diseño exterior. Los asientos delanteros sujetan muy bien el cuerpo.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza por bancada, accionado mediante una polea dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 2.497 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84,5 mm. Carrera: 74,2 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 165 CV (121 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 22,1 mkg (217 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 o 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª: 14,7 km/h. En 3ª: 20,6 km/h. En 4ª: 26,2 km/h. En 5ª: 34,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera y piñón con asistencia y sistema electrónico de dirección al eje trasero. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados (258 mm de Ø). Traseros: Discos (261 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: independiente, de tipo McPherson con brazos transversales inferiores, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de doble triángulo transversal con brazos oblicuos (sistema TTL), amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 VR 15. Llantas de aluminio de 6,5J X 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.225 kg. Capacidad del depósito de combustible: 58 litros.

CONSUMOS

[Datos en l/100 Km]	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,1
En conducción rápida	12,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,5
A 140 km/h de cruceo	11,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	525

JEROGLIFICO

MX-6 con 4WS

TRAS este verdadero jeroglífico de números y letras, absolutamente desconocido para el comprador de tipo medio, se esconde un sistema creado para mejorar el comportamiento del vehículo y también para facilitar al conductor las maniobras en ciudad y los aparcamientos. La diferencia de precio entre un MX6 con dirección tradicional a las ruedas delanteras y otro con el sistema 4WS de dirección a las cuatro ruedas es de tan sólo

200.000 pesetas. Pero ¿Compensa este gasto? ¿Son tantas las ventajas? ¿Hay inconvenientes? Tras un corto periodo de adaptación, las cuatro ruedas directrices resultan bastante adecuadas para la circulación por ciudad y el control del coche en fuertes apoyos a alta velocidad. El sistema, en este último caso, funciona restando perezosa al morro del coche para seguir la trazada impuesta por el

CUATRO A LA DERECHA O a la izquierda. La dirección a las cuatro ruedas facilita la trazada en muchas situaciones. Eso sí, requiere un periodo de adaptación.



sales y brazos oblicuos, se le ha proporcionado una geometría especial.

En apoyos largos de autopista con buen asfalto y alguna ondulación, el morro del MX-6 cabecea ligeramente, sin embargo, en un buen tramo de curvas de montaña, el apoyo es continuo y el coche apenas balancea. En situaciones así, la única pega aparece a la hora de meter por su sitio los 4,6 metros de carrocería. Tras un periodo de adaptación las ruedas directrices traseras ayudan bastante en estos ca-

sos, aunque al principio las trazadas no sean del todo limpias. En el caso del dos ruedas directrices, el eje trasero es de los llamados de «dirección pasiva», con efectos similares a los del Citroën ZX.

Los interiores del coupé japonés parecen hechos a medida del comprador más exigente. Todo se encuentra a mano y los asientos abrazan al conductor cuando los apoyos lo requieren. El acabado y la calidad de los materiales rayan en la perfección, sin embargo parece mentira que el asiento delantero vuelva a

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El equipamiento es muy completo con aire acondicionado y ABS como equipo de serie.
- ▲ Entre los elementos dinámicos, hay que destacar la posibilidad de montar el sistema de dirección a las cuatro ruedas.

EN CONTRA

- ▼ No abundan las guanteras.
- ▼ Los asientos delanteros no tienen memoria y hay que volver a regularlos cada vez que alguien pasa a la parte de atrás.
- ▼ El techo practicable es bastante ruidoso una vez abierto.



conductor. Sin embargo, en situaciones normales de conducción, apenas existen diferencias entre ambos modelos con el único inconveniente de

tener que adaptar nuestra forma de conducir a unas nuevas reacciones capaces de despistar al conductor más experto.

incluirse en un Mazda sin memoria de regulación (incomodísimo cuando alguien pasa a las plazas traseras). También existen lagunas en lo que se refiere a los relojes y al número de guanteras en el habitáculo.

Destaca, eso sí, el ingenioso sistema de cierre para el respaldo trasero (abatible por partes) que impide a quien fuerce una puerta, acceder por él al maletero. El techo practicable, de serie en este modelo, una vez abierto no desaparece sino que queda a modo de deflector. Según Mazda, éste mejora la aerodinámica del coche, pero en realidad lo que hace, cuando se lleva abierto, es ruido, sobre todo desde los 120 kilómetros por hora.

En el mercado español existen coupés muy atractivos y brillantes, como el Opel Calibra (casi un millón menos) o el Nissan 200 SX con similar precio y prestaciones. Sin embargo, en conjunto, hoy por hoy parece difícil igualar a los japoneses y en concreto al MX-6. El precio (Calibra) o las reacciones más bruscas de un turbo (Nissan) son sus más directos rivales.

Andrés Más
Fotos: José Robledo

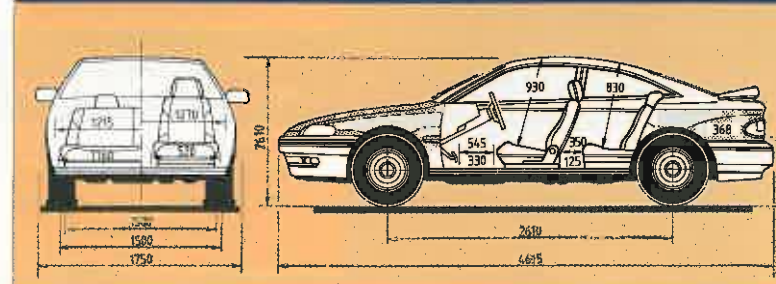


UNA MARAVILLA
Con 165 caballos se permite el lujo de superar a otros más potentes.



TODO A MANO
El equipamiento es muy completo y todo se encuentra a mano.

MAZDA MX-6 4WS



PRESTACIONES

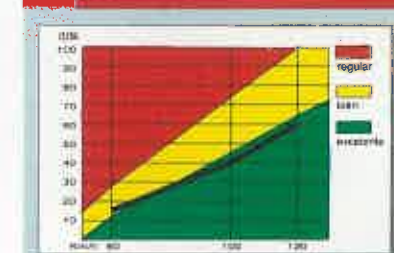
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	214,5
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,0
1.000 m salida parada	29,3
De 0 a 100 km/h	8,1
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	34,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8
recorriendo (metros)	216
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,4
recorriendo (metros)	328

FRENOS



A 60 Km/h	14,8
A 100 Km/h	40,0
A 120 Km/h	60,0

SONORIDAD



Al ralentí	43,5
A 60 Km/h	54,2
A 90 Km/h	65,0
A 120 Km/h	68,0
A 140 Km/h	70,9
A Tope	80,7

DATOS DEL COMPRADOR
Importador: Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana 86 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 42 35. Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 20 puntos de asistencia en toda España.

FORD SIERRA COSWORTH 4x4 • LANCIA DELTA HF INTEGRALE • NISSAN SUNNY GTI-R • TOYOTA CELICA TURBO 4WD

FUEGO EN EL CUERPO

En esta ocasión comparamos a cuatro monstruos vestidos de paisano. Cuatro coches que en sus versiones de carreras dominan el Mundial de Rallyes. Sus versiones de calle no desmerecen nada, ofrecen a sus conductores unas mecánicas poderosas y unas prestaciones de primera.

MUCHAS marcas de automóviles deciden tomar el camino de la competición para promocionar sus modelos. Este es el caso de los vehículos que nos ocupan en esta comparativa. Sus respectivos fabricantes han apostado fuerte por el Mundial de Rallyes y, por ejemplo, a Lancia esto le está saliendo de maravilla. Su modelo Delta, que lleva en el mercado desde finales de los setenta, a lo largo de su andadura gracias a numerosas innovaciones estéticas y mecánicas se ha mantenido actual, pero sin duda el secreto de su buena marcha comercial se debe a sus numerosos éxitos deportivos. Ha sido nada más y nada menos que cinco veces Campeón del Mundo de Marcas, del año 1987 al 1991, ambos



inclusivos, sin dar opción a nada ni a nadie.

El Ford Sierra Cosworth 4x4, también está teniendo una buena aceptación comercial, debida en buena parte a su participación en competición. Su presencia en rallyes y circuitos ha permitido que accedan a este modelo, no sólo el típico padre de familia que necesita un coche amplio que tenga buenas prestaciones, también se interesa por él un

público más joven. Algo similar ocurre con Toyota y su modelo Celica. En España, a pesar de no comercializarse la versión Turbo 4WD, que es la que conduce Carlos Sainz en el Mundial de Rallyes, gracias a los logros deportivos conquistados por el piloto madrileño, la gama de este modelo tiene una increíble aceptación.

Pues bien, con la misma intención, Nissan ha decidido entrar de

lleno en los rallyes del Mundial con el Sunny GTI-R. Este modelo ha sido uno de los últimos en llegar a la especialidad y, tras pasar un período lógico de evolución, a buen seguro que dará que hablar.

En la comparativa que nos ocupa en estas páginas, podrían haber tenido cabida muchos más modelos. Sobre todo si tenemos en cuenta la llegada de varias marcas japonesas en los últimos años. Nos hemos li-



VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Habitabilidad y capacidad de carga del maletero
- Calidad de acabado

FORD S. COSWORTH 4x4
PRECIO: 4.390.000 PTAS.

- Falta de potencia en baja
- Instrumentación pobre
- Posición del pedal del acelerador

DEFECTOS

VIRTUDES

- Comportamiento excepcional
- Frenos muy potentes
- Estética agresiva

LANCIA D. HF INTEGRALE
PRECIO: 4.350.000 PTAS.

- Consumo elevado
- Maletero reducido
- Ruidos aerodinámicos a elevada velocidad

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones
- Estética
- Instrumentación completa

NISSAN SUNNY GTI-R
(no se vende en España)

- Comportamiento brusco
- Maletero reducido
- Frenos poco resistentes a la fatiga

DEFECTOS

VIRTUDES

- ABS de serie
- Diseño de la carrocería muy atractivo
- Calidad de acabado

TOYOTA CELICA TURBO 4WD
(no se vende en España)

- Plazas traseras
- Maletero
- El menos potente de los cuatro

DEFECTOS

ANAGRAMAS MÁGICOS
La denominación de estos modelos encierra unas prestaciones de primera y un comportamiento excepcional.



mitado a dos marcas ya con veterania: Lancia y Toyota, y dos marcas que comienza a evolucionar sus coches: Ford y Nissan. En la prueba inaugural del Mundial, el Rallye de Montecarlo, Lancia ha dejado bien claro que cuenta con un arma muy

difícil de batir y que sus competidores se tendrán que emplear a fondo para poder situarse por delante. Toyota, que era la marca que competía de tú a tú con los italianos, tras el Montecarlo, se ha podido comprobar que tendrá que trabajar duro para alcanzar un nivel de competitividad que le permita plantar cara a la potente escuadra Lancia.

Pero dejemos a un lado las versiones de carreras y centrémonos en los modelos de serie, los que puede conducir cualquier usuario. Primero tenemos que aclarar que el Nissan Sunny GTI-R no se comercializa en España oficialmente, para poder disponer de una unidad de este modelo hay que recurrir a un importador paralelo. El Toyota Celica Turbo 4WD, que actualmente no se comercializa en nuestro país, se podrá adquirir en poco tiempo. El importador en España de la marca japonesa tiene la intención de traer algunas unidades de la versión especial «Carlos Sainz».

Estos modelos tienen muchas cosas en común. Estéticamente cuentan con una línea muy agresiva y están dotados de grandes apéndices

FICHA TÉCNICA

	F. SIERRA COSWORTH 4x4	L. DELTA HF INTEGRALE	N. SUNNY GTI-R	T. CELICA TURBO 4WD
MOTOR				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.993	1.995	1.998	1.998
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4	4	4
Alimentación	1 electrónica y turbo	1 electrónica y turbo	1 electrónica y turbo	1 electrónica y turbo
Compresión	10,5 a 1	8 a 1	8,3 a 1	8,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	220 CV (161,8 kW)/6.250	210 CV (154 kW)/5.750	220 CV (161,8 kW)/6.400	208 CV (153 kW)/6.000
Par máximo / r.p.m.	29,6 mkg(290 Nm)/3.500	31 mkg(298 Nm)/3.500	27,2 mkg(267 Nm)/4.800	27,2 mkg(267 Nm)/3.200
TRANSMISIÓN				
Tracción	Permanente integral	Permanente integral	Permanente integral	Permanente integral
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,2/14,3/21,8	9,9/15,9/22,7	8,5/14,2/21,5	8,1/14,3/20,7
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,7/35,8	29,9/37,7	29/34,5	28,4/38
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCIÓN				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	2,5	2,8	3	3
Diámetro de giro (m)	10,0	10,4	10,4	10,5
FRENOS				
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Opcional	Opcional	Si
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Aleación 7 x 15	Aleación 7,5 x 15	Aleación 6 x 14	Aleación 7,5 x 15
Neumáticos	205/50 ZR 15	205/50 ZR 15	195/65 VR 14	215/50 R 15
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	1.350	1.300	1.250	1.400
Capacidad depósito combus.	60	57	50	68



SIMILITUD MECÁNICA
Estos cuatro motores cuentan con turbo, intercooler y culata de cuatro válvulas por cilindro. El del Sierra y el Sunny son los más potentes con 220 caballos. Les sigue el del Delta con 210 y cierra el pelotón el del Celica con 208. Estamos ante unas mecánicas potentes y capaces de lanzar estos coches a una velocidad de vértigo.

CONSUMOS



Datos en l/100 km	SIERRA	DELTA	SUNNY	CELICA
CIUDAD				
A 30,2 km/h de promedio	11,7	13,0	13,1	13,2
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	7,8	8,5	8,1	8,4
En conducción rápida	18,2	15,1	10,5	14,8
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	10,7	12,1	10,6	11,0
A 140 km/h de cruceo	10,9	19,0	13,6	15,3
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	10,5	11,6	11,3	11,5
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	550	440	393	541

PRESTACIONES



	SIERRA	DELTA	SUNNY	CELICA
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	231	219	220	220
ACELERACION				
400 m salida parada (seg.)	14,7	14,5	14,1	14,6
1 000 m salida parada (seg.)	26,9	27,2	26,2	27,4
0-100 km/h (seg.)	6,6	6,6	6,2	7,6
Metros recorridos	111	111	104	127
RECUPERACION				
De 40 a 60 km/h (seg.)	10,0	9,0	7,2	10,2
De 40 a 80 km/h (seg.)	17,7	17,5	14,0	19,2
De 40 a 120 km/h (seg.)	27,2	28,0	26,0	33,0
FRENOS				
De 100 a 0 km/h (m.)	39,3	39,4	47,5	42,3
SONORIDAD				
A 90 km/h (db.)	72,7	76,2	76,1	73,6
A 120 km/h (db.)	74,8	76,9	79,3	78,0

EQUIPAMIENTO



	SIERRA	DELTA	SUNNY	CELICA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	SI	OP	OP	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO	SI	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retractor regulable eléct. (izda./dcha.)	SI/SI	NO/NO	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO
Elevabarridos eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/SI	SI/	SI/
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	NO
Faros regulables desde el interior	SI	SI	SI	SI

aerodinámicos. En este sentido el Sierra Cosworth es el más sencillo, mientras que por contra el Lancia Delta es de todos el más espectacular y sofisticado, ya que el alerón trasero es regulable. Los cuatro mo-



FORD SIERRA COSWORTH 4x4
De todos es el más grande, su tamaño hace que sea menos manejable en trazados estrechos. La mayor distancia entre ejes le confiere un carácter noble.



LANCIA DELTA HF INTEGRALE
Es el que mejor comportamiento tiene. La mayor anchura de vías y la remodelación de las suspensiones juegan un papel muy importante.

delos disponen también de generosas entradas de aire en el capó. Al respecto, los dos modelos japoneses las tienen en el centro de la tapa del motor. Esto se debe a que justo debajo está situado el *intercooler* y necesita una buena ventilación. El Sierra a simple vista se diferencia de las restantes versiones de su gama por dos tomas de aire, una a cada lado de la tapa del capó. De los cuatro, en el Lancia es en el que más se han esforzado en conseguir una buena ventilación y refrigeración. Prácticamente todo el frontal está perforado para que, tan-

to el *intercooler* como el radiador de agua, se calienten lo menos posible. Además, para evacuar calor del motor, la parte posterior de las aletas delanteras tienen unas rejillas. Mecánicamente coinciden en muchos puntos. Los cuatro tienen motores de cuatro cilindros de dos litros de cubicaje, y recurren a culatas de dieciséis válvulas, un turbo e *intercooler* para aumentar su rendimiento. El Sierra Cosworth y el Sunny son los que ofrecen más potencia, 220 caballos, contra los 210 del Lancia o los 208 del Toyota. Potencia más que suficiente pa-



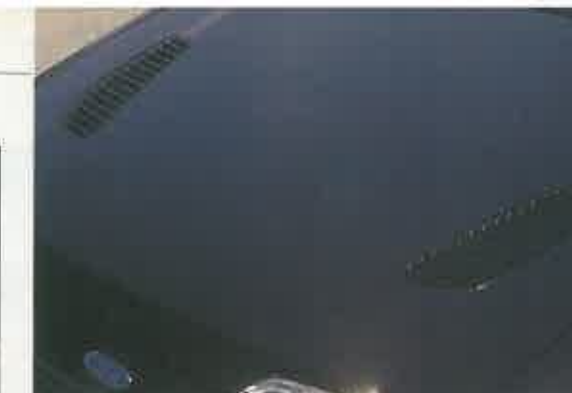
NISSAN SUNNY GTI-R
Con 220 caballos de potencia y una distancia entre ejes menor es el que tiene el comportamiento más brusco.



TOYOTA CELICA TURBO 4WD
Tiene un comportamiento noble. El punto más negativo es su excesivo peso que lo penaliza en prestaciones.

ra que el conductor de cualquiera de estos modelos pueda experimentar fuertes sensaciones. El que mejores aceleraciones y recuperaciones proporciona es el Sunny, aquí su relación peso-potencia juega un papel fundamental. Todo lo contrario que en el Celica, que es el más pesado del grupo y en definitiva el que peores cifras consigue. El Sierra y el Delta están muy a la par, aunque la balanza se inclina favorablemente del lado del modelo italiano. Con respecto a la velocidad máxima, la mayor corresponde al Ford, mientras que la menor es la del

Lancia, debido principalmente a una línea mucho menos aerodinámica. Pero en cualquiera de los casos, las velocidades máximas de estos modelos están por encima de los 215 kilómetros por hora. A la hora de entregar la potencia existe diferencia entre ellos. Los modelos japoneses cuentan con unos motores muy elásticos, que comienzan a rendir desde un régimen de vueltas bajo, sin que se note que el turbo ha entrado en funcionamiento. En el Delta, gracias a las mejoras que experimentó en el sistema de escape y en la inyección,



resulta mucho más elástico, comenzando a funcionar con furia a un régimen de giro mucho menor que antes. Del grupo, el motor más incómodo es el del Sierra Cosworth 4x4, hay que esperar a que alcance la cota de las 3.500 revoluciones para que notemos su potencial. Otro apartado técnico en el que coinciden de pleno es el sistema de tracción a las cuatro ruedas. Imprescindible hoy en día para poder

AIRE A RAUDALES
Para refrigerar los motores turbo y los intercoolers, las cuatro marcas g4 recurren a generosas tomas de aire en el capó.



VESTIDOS DE CARRERAS

A la caza del Título Mundial

PROBLEMAS DE FIABILIDAD
El Sierra Cosworth está sufriendo problemas de fiabilidad. Este año la marca cuenta con Biasion para evolucionar el coche.



EL MONSTRUO
Lancia ha presentado esta temporada un coche muy competitivo. Será el coche a batir en el Mundial.



PROBLEMAS DE JUVENTUD
El Nissan Sunny está atravesando los lógicos problemas de juventud. Un hombre de la categoría de Blomqvist se está encargando de su desarrollo.



DIFÍCIL COMPROMISO
Toyota con Carlos Sainz a la cabeza se van a tener que emplear a fondo para doblegar a la potente armada italiana.



El mundo de la competición, es un magnífico escaparate para promocionar diferentes modelos de coches. Las marcas que nos ocupan en esta comparativa lo tienen muy claro. De ellas, Lancia con una larga y triunfal trayectoria en el Mundial de Rallyes, ha conseguido mantener actual un modelo como el Delta, que lleva ya más de diez años en el mercado. El Mundial 92, del que ya se han disputado dos carreras: Montecarlo y Suecia, promete estar muy disputado. De estas dos carreras, la última no es significativa, ya que es sólo puntuable para el Título de Pilotos y por este motivo prácticamente no hay representación oficial. Tras lo visto en el Montecarlo, mucho se tendrán que esforzar todos los competidores para batir a Lancia, que ha diseñado un arma muy difícil de vencer. Las innovaciones técnicas que ha presentado, le han devuelto la juventud al veterano Delta Integrale, que si bien a finales del 91 parecía que estaba tocando fondo en cuanto a evolución se refiere, ha sorprendido a propios y extraños. Un año más, parece al menos en un principio, que la marca que les podrá hacer frente en un corto periodo de tiempo es Toyota. En este equipo está nuestro compatriota Carlos Sainz, que curiosamente conduce un coche que lleva su nombre. Tras la prueba inaugural del Mundial, el piloto español manifestó que tendrán que trabajar duro para poder plantar cara a los coches italianos. Todos conocemos la capacidad de trabajo del madrileño, y lo que no dudamos es que por su parte no va a quedar. Uno de los problemas que presenta el nuevo Toyota Celica es un peso excesivo, que tendrá que ser reducido. Por lo demás, las mejoras técnicas que reúne han permitido que el coche haya ganado en estabilidad. Ahora queda por delante un lógico periodo de evolución. Afortunadamente para el español

este año no está solo frente a Lancia. Cuenta con la ayuda de Markku Alen, un piloto con mucha experiencia que contribuirá decisivamente en el desarrollo de los coches. Ford por su parte, en un principio parecía que iba a comenzar el año al máximo nivel. Pero tras Montecarlo, se ha podido comprobar que los técnicos de la marca del óvalo tendrán que emplearse a fondo para solucionar los problemas de fiabilidad de los Sierra Cosworth 4x4. Para la temporada, que no ha hecho más que comenzar, cuentan con Massimo Biasion. Un piloto que en su palmarés cuenta con dos títulos mundiales y que tras una larga trayectoria en Lancia, se ha decidido a defender los colores de Ford. Con la experiencia del piloto italiano, el desarrollo de los Ford va a experimentar grandes y rápidas mejoras y es posible que a mitad de temporada estos coches estén al máximo nivel. Nissan con el Sunny GT-R es el recién llegado al Mundial de la especialidad. En un principio, la base mecánica del coche parece buena y con un gran potencial. Lógicamente en estas primeras carreras está teniendo los típicos problemas de juventud. A su volante la marca japonesa ha puesto pilotos que no son de primera fila. Chatriot es un piloto con no mucha experiencia en el Mundial, mientras que Mäkinen es todavía muy joven. Pero para cubrirse las espaldas cuentan con los servicios de Stig Blomqvist. Un veterano, con una larguísima trayectoria en la especialidad, que es quien se está encargando de realizar las distintas pruebas que están permitiendo una correcta evolución del modelo. Tanto el Sierra como el Sunny parten de una buena base, una vez que estén bien puestos a punto tendrá posibilidades de plantar cara a los favoritos del Mundial, esperemos que esto suceda por el bien y la espectacularidad de esta hermosa disciplina del mundo del automóvil.



LÍNEA CLÁSICA
El Sierra es el que tiene la carrocería más familiar de los cuatro.



ASPECTO BRUTAL
El más espectacular es el Lancia Delta, mucho más agresivo que las versiones anteriores.



EL MÁS COMPACTO
El Sunny tiene el aspecto más compacto. Su línea es muy llamativa con una carrocería de tres puertas.



EL MÁS ATRACTIVO
De la comparativa el más atractivo es el Toyota con una carrocería de tipo coupé.

realizar un papel digno en el Mundial de Rallyes. En los cuatro casos, se trata de unos sistemas muy sofisticados y eficaces, logrados a base de utilizar un diferencial central con acoplamientos viscosos que se encargan de repartir el par motor. Aunque en un principio parecen iguales, hay pequeños matices que los diferencian. En los modelos ja-

poneses, sus fabricantes se inclinan por un reparto de par al cincuenta por ciento en cada eje, mientras que en el Lancia y en el Ford las ruedas traseras reciben algo más de par, (34 delante y 66 detrás el Delta y 47 delante y 53 detrás el Sierra). Con esto el comportamiento de cada uno cambia sensiblemente. En los cuatro los límites de

INFORMACIÓN POBRE
Uno de los inconvenientes del Sierra Cosworth es su pobre instrumentación, similar a la de las versiones más básicas de la gama.



seguridad son muy altos, incluso en condiciones de suelo deslizante. De los modelos de esta comparativa, en lo que a comportamiento se refiere, el Delta HF Integrale está un escalón por encima de los demás. Aquí la remodelación que ha hecho la marca italiana en las vías, ahora son más anchas, y en las suspen-



SUPER COMPLETO
El Lancia Delta cuenta con un cuadro de instrumentos muy completo, digno de un coche de su categoría.

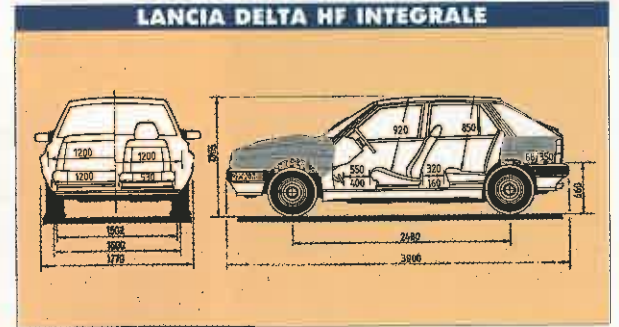
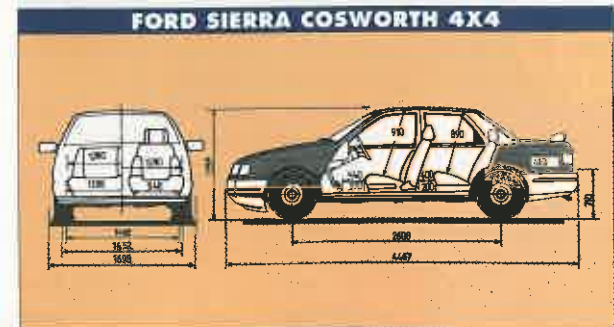


siones ha resultado definitiva para que este coche haya mejorado una barbaridad en comportamiento, resultando mucho más fácil y seguro de conducir. Detrás del Delta hay que situar al Toyota Celica, su distancia entre ejes, un poco superior, le confiere un comportamiento noble a la vez que tiene un tamaño que le permite moverse con soltura en carreteras estrechas. En tercera posición situamos al Sierra Cosworth 4x4, en el que también su mayor distancia entre ejes juega a su favor. Por contra, tiene el hándicap de su tamaño, mucho mayor que los otros tres y que hace que las carreteras estrechas no sean sus preferidas. Un punto desfavorable si tenemos en cuenta su versión



de rallyes. En este apartado la peor puntuación se la lleva el Sunny GTI-R, que es del grupo el que necesita una mayor concentración al volante, con unas reacciones mucho más nerviosas que las de sus rivales. A favor tiene una enorme agilidad en trazados tortuosos. Un apartado importante en estos coches de altas prestaciones es el

sistema de frenos. En cualquiera de los casos están a gran altura, pero si hay que establecer diferencias el Delta HF Integrale es superior, con unas distancias menores y una enorme resistencia a la fatiga. Aquí hay que situar en último lugar al Nissan, sus discos de menos medida propician que necesite más metros para detener al coche y que



BIEN ACABADO
El Sunny, tal como sucede con los modelos de Nissan, está muy bien acabado. Unos relojes suplementarios aumentan la información del cuadro de mandos.

un diseño clásico de cuatro puertas. Por contra, el Toyota es un coupé del más puro estilo. Teniendo esto en cuenta, el Sierra, con la mayor capacidad de maletero, es el mejor adaptado para un uso familiar. En este sentido el peor parado es el Toyota, que debido a la forma de su carrocería es el que menos sitio

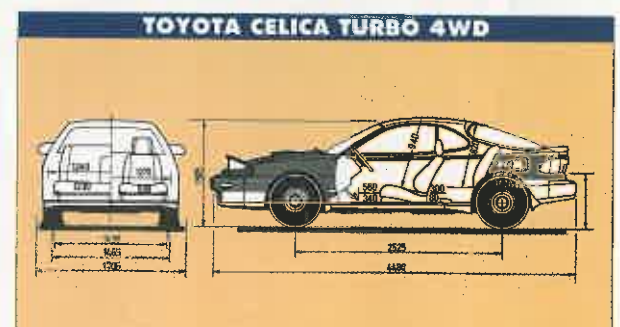
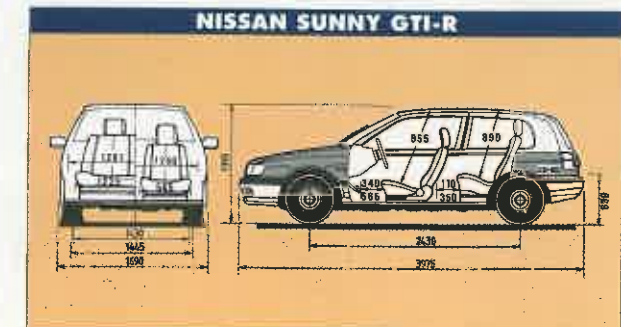


AL DETALLE
Aunque el interior del Toyota Celica es sobrio, lo que no se puede negar es que el acabado es magnífico. El equipamiento también está a gran altura.

ofrece a los ocupantes de las plazas traseras. En conclusión, podemos decir que estos cuatro pura sangre satisfacen holgadamente las necesidades de sus usuarios. Son unos modelos equipados con unas mecánicas poderosas de grandes prestaciones, con un comportamiento impecable. En conjunto, el que tiene un funcionamiento mejor es el Lancia, mientras que el Ford es el que ofrece la mejor habitabilidad y capacidad de carga de maletero. Toyota es el que tiene el diseño más deportivo; siendo de los cuatro, el Nissan el que mejores prestaciones ofrece. ○

acusen más los esfuerzos. En los cuatro modelos se puede disponer de ABS, pero mientras que en el Sierra y en el Celica es de serie, en el Delta y en el Sunny es opcional. Para terminar de analizar sus mecánicas, hay que decir que el Lancia técnicamente es superior. Dispone, incluso, de un radiador de refrigeración del líquido de la dirección, que

asegura en todo momento que su funcionamiento sea correcto. Con respecto a sus carrocerías tienen muchas diferencias entre sí. El Lancia y el Nissan son los más parecidos, con una carrocería de poco más de cuatro metros. La del coche italiano es de cinco puertas y la del japonés de tres. La del Ford tiene unas medidas mayores y tiene



Marco Antonio (Turbo)
Fotos: Adelino Gonçalves

AUDI 80 2.8E V6

EL 80 DE LOS 90

El nuevo Audi 80 debe suponer una seria preocupación para sus rivales. Cualidades no le faltan, en especial a la versión más potente, que se distingue por su suavidad, facilidad de conducción y completo equipamiento.

DISEÑO	★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★

CINCO años estuvieron en el mercado los Audi 80/90, anteriores al modelo que probamos en esta ocasión, y no fueron un prodigio de habitabilidad. A cau-

sa de ello, su curva de ventas fue declinando en los últimos años y a Audi le urgía contar con un sustituto que resistiera los embates de la competencia sin arredrarse y, como los problemas eran estructurales, resultó imprescindible diseñar un vehículo completamente nuevo.

Para mejorar la habitabilidad, directamente, se aumentó la longitud total del coche, que es ahora nueve centímetros más largo que su pre-

VIRTUDES

- Suavidad de funcionamiento
- Relación comodidad/estabilidad
- Precio

AUDI 80 2.8 E
PRECIO: 3.995.292 PTAS.

- Anchura plazas traseras
- Dirección asistida ligeramente en exceso
- Embrague de recorrido largo

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, uno por bancada, accionados por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.771 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 milímetros. Carrera: 86,4 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 174 CV (128 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 25,5 mkg (245 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas de avance. Embrague accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delante: Discos autoventilados, 275 mm de diámetro. Detrás: Discos mecizados, 245 mm de diámetro. Doble circuito en X. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos, con trapecio inferior y barra estabilizadora. Trasera: Semiindependiente de eje torsional con perfil en V y brazos tirados. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 x 15". Llantas de chapa de 6" x 15".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.330 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,7
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,6
A 140 km/h de cruceo	11,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100/km	10,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	561



BUEN ACABADO
Salvo el plástico utilizado para tapar el hueco de la radio, el resto de materiales ofrece buen aspecto. Los instrumentos son suficientes y se leen con claridad. El volante, forrado en cuero, no se puede regular.



MÁS LARGO
El nuevo Audi 80 es nueve centímetros más largo que su predecesor. Este incremento mejora principalmente el tamaño del maletero.



ANCHURA JUSTA
Los asientos delanteros son regulables en altura, sujetan bien el cuerpo y tienen un pronunciado apoyo lumbar, efectivo pero al que quizá haya que acostumbrarse. Las plazas traseras son estrechas para tres adultos.

decesor. Metidos en cambios, también se ha alargado la distancia entre ejes, para agrandar el espacio destinado a los pasajeros, y se ha modificado la estructura de la suspensión trasera. El actual sistema permite mejorar en dos aspectos: estabilidad del eje trasero y, sobre todo, amplitud de maletero, capaz de albergar 120 litros de equipaje más que el anterior. La suspensión es ahora de brazos tirados unidos mediante un eje torsional. Se comporta mejor que el eje rígido montado por los Audi 80/90 a los que sustituye, aunque estuviera tan bien guiado como estaba. Sorprendentemente, no ha variado la anchura exterior del coche y la disponible para los pasajeros es en la actualidad un centímetro menor en las plazas traseras y dos en las delanteras. Delante la estrechez afecta poco, pero el espacio destinado a los ocupantes posteriores resulta escaso para albergar a tres adultos, circunstancia cada día más frecuente en los automóviles de cierto nivel, cuyos asientos resaltan claramente el espacio para dos ocupantes, aunque lleven, como el Audi, un cinturón de

seguridad central de dos puntos de fijación.

El conductor cuenta con suficientes regulaciones para alcanzar una buena postura. El asiento puede desplazarse en longitud y altura por lo que uno siempre encuentra una posición que se acomode suficientemente a su gusto. Por supuesto, aún estaría mejor si el volante fuera desplazable longitudinalmente, pero incluso sin ello, la mayoría de conductores encontrarán una postura de su agrado. Los asientos sujetan bien y son bastante duros, cualidad que se agradece a poco que se recorra un centenar de kilómetros de

PRESTACIONES

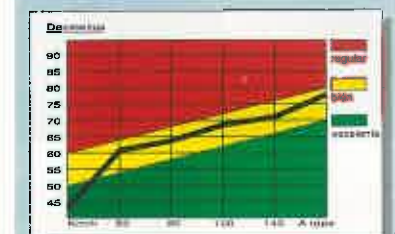
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	220
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,3
1.000 m salida parada	29,7
De 0 a 100 km/h	8,6
Recomiendo (metros)	139
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,0
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,5
recomiendo (metros)	237
De 80 a 120 km/h en 5ª	10,6
recomiendo (metros)	297

FRENOS



A 60 Km/h	16,5
A 100 Km/h	41,3
A 120 Km/h	59,8

SONORIDAD



A: ralenti	42,8
A 60 Km/h	61,2
A 90 Km/h	64,6
A 120 Km/h	68,6
A 140 Km/h	71,2
A Tope	78,9

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08 032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53. **Garantía.** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.052 puntos de asistencia en toda España.



6 CILINDROS EN V
Este propulsor es de nueva aplicación en la serie 80. Resulta muy suave y fácil de conducir. El alerón trasero es exclusivo de esta versión.

un tirón. El respaldo recoge el cuerpo correctamente, con un apoyo lumbar pronunciado que posibilita recorrer elevadas distancias sin notar cansancio en la zona inferior de la espalda. Por otro lado, los mandos e interruptores están bien emplazados, salvo algunos que se utilizan poco, como el regulador de intensidad de la luz del cuadro o los botones del ordenador de a bordo.

Pero hay más elementos nuevos en este modelo. Nunca antes un Audi 80 había albergado en su vano motor un propulsor de seis cilindros en V y esta novedad se deja notar. Lo primero que sorprende de este motor es la suavidad de funcionamiento. No transmite una sola vibración al habitáculo y apenas se deja oír. Si la sonoridad no resulta especialmente baja, se debe, sobre to-



EQUILIBRIO
El balance entre comodidad y estabilidad está bien conseguido. Ambas merecen buena nota.

do, a los ruidos aerodinámicos y de rodadura. Se trata, además, de un motor fácil de conducir. Tiene un elevado par motor en la gama baja de revoluciones que permite, normalmente, llevar insertadas marchas largas sin perjuicio de los promedios y de la seguridad, gracias también a unos desarrollos bien escogidos.

BUENA ESTABILIDAD

Nuestro vehículo de pruebas montaba unos neumáticos de 205 milímetros de anchura y un perfil del 65 por ciento, que son opcionales. Con ellos varía poco el desarrollo de la transmisión con respecto a los de serie. En conducción normal, apenas hay que recurrir a la palanca, que resulta muy suave, precisa y suficientemente rápida, aunque tenga un tacto especial.

La dirección mantiene la misma tónica que el resto del vehículo. Suave, quizá en exceso cuando se circula a velocidad elevada, está bien desmultiplicada. En cuanto a estabilidad, el tarado de las suspensiones prima el confort, pero es-

tán bien estudiadas y la estabilidad es también muy elevada. No se le puede calificar como un modelo ágil: el peso del motor se deja notar sobre el eje delantero, que se muestra algo perezoso para inscribirse en las curvas enlazadas tomadas a ritmo elevado. Pero ello no es óbice para darle buena nota a la estabilidad.

Mejor calificación aún merecen

los frenos. Cuatro discos de buen diámetro, autoventilados los delanteros, detienen el coche en distancias cortas y soportan bien el esfuerzo continuado sin síntomas de fatiga. A ello también ayudan en parte los neumáticos, opcionales, que equipaba nuestra unidad de pruebas. El sistema de antibloqueo, ABS, es de serie y se puede desconectar desde el habitáculo median-

ALEACIÓN OPCIONAL
Los neumáticos más anchos y las llantas de aleación resultan una opción cara. Los cuatro frenos de disco actúan con eficacia.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ El aire acondicionado, el sistema de antibloqueo de frenos, ABS, desconectable desde el habitáculo y el sistema de seguridad Procon-Ten son los elementos más destacables de un equipo de serie muy completo.

EN CONTRA

▼ El volante no puede contar con regulación ni siquiera como parte del equipamiento opcional.
▼ El tamaño de la guantera es muy reducido. Se compensa, en parte, por las bolsas de generosas dimensiones de las puertas.

FRENTE A SUS RIVALES

Tres son los competidores evidentes del Audi 80 2.8 E. Todos ellos llevan motor de seis cilindros y su potencia ronda la del Audi. El más potente es el BMW 325i, de 192 caballos de potencia y tracción trasera. Su precio es cien mil pesetas superior y no lleva aire acondicionado de serie, lo que supone otras 250.000 pesetas más. El menos potente es el Mercedes 190 E 2.6, que resulta un millón más caro y el aire acondicionado y los elevadores eléctricos no forman parte de su equipamiento de serie, que suman un total de 400.000 pesetas más. Su rival más directo, por tanto, pertenece a su mismo grupo empresarial. Se trata del Volkswagen Passat VR6, de idéntica potencia, equipamiento similar y cerca de doscientas mil pesetas más barato. A diferencia de los otros modelos rivales, los materiales empleados en el interior del Passat, no ofrecen el mismo aspecto de calidad del Audi, pero en cualquier otro apartado no tiene nada que envidiar de su rival/hermano.



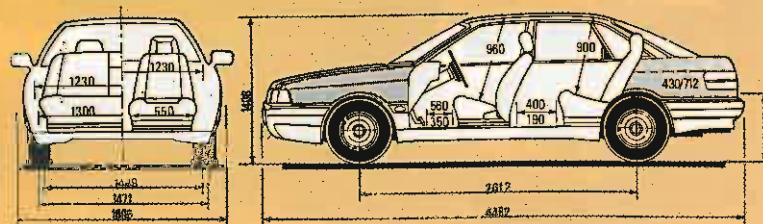
OPCIONES

OPCIONES (En pesetas): Regulación automática de la velocidad: 79.760. Pintura metalizada: 55.265. Air-Bag: 266.067. Dispositivo de remolque desmontable: 158.140. Computadora: 51.896. Techo corredizo manual: 142.831. Techo corredizo eléctrico: 255.045. Alarma antirrobo: 86.648. Instrumentación adicional: 36.282. Cortinas cortésia posteriores: 24.800. Tapizado cuero: 433.239. Tapizado velour: 136.248. Saco portaesquís: 38.732. Pintura rojo tornado: 19.681. Llantas de aleación 7"x15" y neumáticos 205/60 x 15": 230.857. Llantas de aleación 6"x15" y neumáticos de serie: 158.600. Tornillos de seguridad para llantas de aleación: 10.104.

VISIBILIDAD

La amplia superficie acristalada permite al conductor disponer de un amplio campo de visibilidad. A ello contribuye también el tamaño de los retrovisores exteriores y la calidad de iluminación.

AUDI 80 2.8E V6



te un interruptor situado en la consola central. Tal y como se aconseja en el Libro de Instrucciones (traducido con un cuidado poco habitual y plagado de informaciones valiosas encaminadas a mejorar el aprovechamiento del vehículo y el respeto por el medio ambiente), en determinadas circunstancias, como carreteras con nieve blanda o con gravilla, el funcionamiento del ABS puede alargar las distancias de frenado y puede convenir desconectarlo. Esta opción siempre debe quedar a criterio del conductor, que debe conocer sus aptitudes al volante para decidir si prefiere reducir las distancias de frenado dosificando él la presión sobre el pedal, sabiendo que si bloquea las ruedas pierde capacidad de dirección, o por el contrario, frenar en más metros y mantener constantemente la posibilidad de que el coche obedezca las indicaciones del volante.

EQUIPAMIENTO COMPLETO

Al igual que el ABS, también forman parte del equipamiento de serie, entre las más destacables: aire acondicionado, elevadores eléctricos en las cuatro puertas, cierre centralizado, retrovisores orientables electrónicamente, sistema de seguridad Procon-Ten, dirección asistida, respaldo del asiento posterior abatible en partes asimétricas y Check-Control.

La instrumentación también resulta completa y bien visible para el conductor, que desde su posición controla todo su entorno gracias a la amplia superficie acristalada y los retrovisores exteriores de gran tamaño. De noche, el haz luminoso otorga también buena visibilidad y se cuenta con faros y pilotos antiniebla. Pero, con todo, la mejor virtud del Audi 80 2.8 E radica en su precio, que incluye un completísimo equipamiento de serie. Los remates están bien cuidados y no se oye ningún desajuste. Salvo el plástico utilizado para tapar el hueco de la radio y para los mandos de la calefacción, de un aspecto algo pobre, los materiales utilizados son agradables al tacto y a la vista. Además, el volante, cuyo aro resulta ligeramente fino, y la palanca de cambios van forrados en cuero. Se trata, pues, de un vehículo con muy buena relación calidad/precio. ○

Javier Moltó

Fotos: Ramón Rodríguez

EXPOSICION DE DISEÑO FORD



El entorno de Madrid «Capital Europea de la Cultura 92» ha incluido en su programación oficial una exposición monográfica que repasa la evolución del diseño industrial a lo largo de la historia de Ford. Con la premisa de que «el diseño es arte que se hace útil», se muestra el trabajo creativo desde un punto de vista puramente conceptual hasta su adaptación práctica al mundo del automóvil.

En 1908 se presentó en el Olympia Motor Show de Londres el Ford modelo T, un coche del que se construyeron quince millones de unidades y que revolucionó para siempre la incipiente industria de la automoción. Así se iniciaba todo un imperio del automóvil fundado cinco años antes con un capital de veintiocho mil dólares, doce accionistas y el entusiasmo de Henry Ford, un comerciante de carbón, un contable, un banquero, dos hermanos fabricantes de motores, un carpintero, dos abogados, un empleado, un quincallero y un vendedor de fusiles de aire comprimido.

Pero desde la idea inicial de la más insignificante de las piezas que componen un automóvil, hasta su producción en serie, el proceso se sucede de una forma casi escultórica. Bocetos sobre el papel y dibujos originales se hacen tangibles mediante el modelado en barro. Muchos de estos trabajos, la mayoría, con miles de horas de trabajo y dedicación, jamás llegan a lograr su objetivo industrial y último. Pasan a ser destruidos u olvidados en los rincones más polvorientos del departamento de desarrollo y diseño. Cuantas sorpresas puede llevarse un automovilista actual al repasar los planteamientos futuristas plasmados en ya amarillentas láminas por creadores que vivieron hace décadas.

Hans Günther Schmitz, diseñador de Wuppertal (Alemania), ha sido encargado por Ford para montar esta exposición en el Museo de Arte Contemporáneo. Para ello ha dividi-

ARTE CONTEMPORANEO

Bajo el nombre de «Tiempos en Movimiento», Ford expone, a partir del día 27 en el Museo de Arte Contemporáneo de Madrid, una muestra de las artes aplicadas a la industria del automóvil. Los visitantes tienen la oportunidad de ver en directo como trabajan los maestros del diseño.

FIESTA DEL DISEÑO
Las primeras maquetas del Ford Fiesta están realizadas en barro y fibra de vidrio.



do el conjunto en tres partes, tanto espacial como temáticamente. En la primera viaja sinópticamente a través de las formas que han caracterizado en los últimos decenios el diseño del automóvil, mediante coches de época, fotos, documentos y accesorios, además de un entretenido *video-collage*. La segunda parte detalla el cómo y el porqué surge el diseño en la fabricación de un automóvil, centrándose en el ejemplo práctico del Ford Fiesta. La génesis del popular modelo puede contemplarse a través de esbozos, dibujos y maquetas originales en barro o fibra de vidrio. De auténti-

cas esculturas puede calificarse el minucioso trabajo de modelado en estos inertes materiales.

Por último, una colorista visión del futuro agrupa los trabajos sobre lo que serán los coches del mañana, incluido el espectacular prototipo Ghia Saguro. El futuro ya es una realidad en los departamentos de diseño. Para demostrarlo, distintos diseñadores trabajarán personalmente en sus bocetos a la vista del público. Ford ha preparado, así mismo, un póster que recoge los 64 modelos de Ford comercializados desde el año 1907 en España y será repartido entre los visitantes.

85 AÑOS DE HISTORIA
Desde el legendario Ford T hasta el futurista "Badewane", la muestra repasa todo el desarrollo industrial de la marca.



Una buena oportunidad, en definitiva, de ver como la unión entre el arte y la técnica da lugar a nuestro práctico coche de todos los días. **o**
Juan Luis Soto

COMO IR

EXPOSICIÓN: «Tiempos en Movimiento».
FECHAS: Del 27 de febrero hasta el 5 de abril.
LUGAR: Museo Español de Arte Contemporáneo, Avenida Juan de Herrera, 2, Madrid.
VISITAS EN GRUPO: Ford ha preparado un programa especial para centros docentes cuya visita puede concertarse previamente llamando a los teléfonos: (91) 336 91 00 ó 336 91 81.

S
U
A
D
O

I
C
E

O
R
O

E
R
O

R
O
O

R
O
O

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 TL	—	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 Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	960	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 TS	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	—	—	—	—	660 530
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	840 760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150 1030
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	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	1780	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1890	1870	1690	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3660	3250	2710	2300	1860
200 V8	5860	5270	4740	—	—
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/318	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1180	1030
316 i 4p (nuevo)	1300	—	—	—	—
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	1760	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, 1992. Prohibida su reproducción.



DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
Panther GT-5	7500	6300	5350	4820	—
Long Champ	—	—	—	2900	2100

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	—	5900 4800
Mondial R	—	—	—	—	5500 4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10360	9320	—
Testarossa	16800	14000	12600	10700	9300

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 GT	—	—	—	—	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	590	520
AX 14 T2S 5 p.	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p.	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p.	870	780	700	—	—
AX TRD	870	760	700	—	—
AX TRD 5 p.	910	820	740	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	—	260
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	—	—	—	—	380
Visa GTI	—	—	—	—	730 580
Visa 17 D, RD, Sty. y Challen	—	—	—	—	480 350
BX	—	—	—	—	610 430
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRS y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	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
EX 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	1480	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 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	2350	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2990	2680	—	—	—

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Sisley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sing 3p	—	—	—	500	420
Uno Brio 45 3p	—	—	—	490	440
Uno 45 Fire 3p	790	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	790	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	780	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	560
Uno 70 SX/SX 5p	990	850	770	640	540
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1260	1090	920	830	—
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	780	710	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	770	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	830	—
Tipo 1.800 DGT	1300	—	—	—	—
Tipo 1.6V	1350	1220	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1160	950	—
Tempra 1.400	1140	1030	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	1130	—	—	—
Tempra 1.600	1270	1140	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1360	1220	—	—	—
Tempra 1.800 SX	1500	1350	—	—	—
Tempra 1.900 D	1180	1060	—	—	—
Tempra 1.900 TD	1550	1400	—	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	390
Regata Mare	—	—	570	480	430
Regata 70 S	—	—	640	520	400
Regata 100 S ie	—	—	730	640	510
Regata Weekend S ie	—	—	780	670	540
Regata Weekend DS	—	—	850	720	580
Regata DS	—	—	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	—	570
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1460	1200	1080
Croma TDID	1620	1460	1310	—	—

FORD

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hi 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—				

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	--	--
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	--	--
Fiesta XR2 i	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 CL y GL 1.3	--	--	800	440	--
Escort Xtra 1.4	--	--	640	510	--
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	790	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	--	--
Escort XR3 i	1240	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	--	--	510	370	--
Escort Mark 1.6 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 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Milio. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	--	--
Orion CLD y GLD 1.6	--	--	880	550	--
Orion Ghia 1.6 D/L8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millonare 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 Nomade 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.8D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Orion CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Orion CLX 1.8 D	1250	--	--	--	--
Orion Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra CL y GL 1.8 4p	--	--	800	720	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL 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 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	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 i 5p	1490	1260	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	2810	2380	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	800
Sierra Fam. CL y GL 2.0	--	--	900	600	--
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	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	--	--	--	1210	--
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	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
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 Flia	--	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 IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	--	--	--	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	--	--	1480	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	2350	2090	1880	--	--
Thema Turbo DS SW	--	2450	2200	1980	--
Debra 1.600 ie	1460	1310	--	--	--
Debra 1.800 ie	1640	1480	--	--	--
Debra 2.0 ie	1880	1690	--	--	--
Debra Turbo Diesel	1650	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
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	--	--
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	2690	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	--	--	4000	3500	--
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
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	3890	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 Mtrc	5590	5100	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	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	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 GSi	1070	920	780	700	--
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 4p	860	--	--	--	--
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	890	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 i 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	890	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	890	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Flis	1190	1020	920	820	680
Kadett 1.8 i 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 i 5p	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					

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include R21 GTS, R21 TDE, R21 GTX, R21 TX i, R21 2.1 Turbo, R21 GTD, R21 Turbo D, R21 Turbo DX, R21 Nevada GTS, R21 Nevada TDE, R21 Nevada TDE Fam., R21 Nevada GTD, R21 Nevada Turbo D, R21 Nevada Turbo DX, R25 GTS, R25 GTX, R25 TX, R25 TX i, R25 V6 i, R25 V6 Turbo, R25 TD, R25 Turbo D, Espase GTS, Espase TSE, Espase TDE, Espase TDE Quadra, Espase Turbo D, Espase Turbo DX, Alpine V6 Turbo.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include 111 L, 111 S Sp, 114 S, 114 SL Sp, 114 GT, 216 S, 216 Sprint, 216 SE, 216 EF, 216 Vitesse, 214 Si, 214 GS i, 216 GS, 116 GT, 414 GSI, 416 GSI, 416 GT, 820 Si, 827 Sterling, 827 Vitese, Metro 1.0, Metro 1.3, Metro MG, Metro 4p, Maestro EF 2.0, Montego Mayfair, Montego 1.6 SL, Montego EF 2.0, Montego GSI 2.0, Montego GTI 2.0, Montego Estate 2.0 GTI, Montego DSL Turbo.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include Panda 40, Marbella, Sprint, Marbella L, Playa Sp., y Jun., Marbella XL, Marbella GL.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include Marbella GLX, Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9, Ibiza GLX 1.2 3p, Ibiza Del Sol, Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p, Ibiza XL 1.5 3p, Ibiza GL 1.5 3p, Ibiza Crono 3p, Ibiza GLX 3p, Ibiza GLX 1.5 3p, Ibiza SXI 1.5 3p, Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p, Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p, Ibiza L 1.2 5p, Ibiza GL y GLX 1.2 5p, Ibiza GLX 1.2 5p, Ibiza GL y XL, Ibiza GLX 1.5 5p, Ibiza GLX 1.5 5p, Ibiza Inyección 5p, Ibiza Disc. y Spc, Ibiza Jun. D 3p, Ibiza GLD 3p, Ibiza XLD 3p, Ibiza Disc. y Spc, Ibiza Jun. D 5p, Ibiza GLD, Ibiza XLD 5p, Malaga L, GL 1.2, Malaga Touring 1.2, Malaga GLX 1.2, Malaga L, GL y Bri, Malaga Touring 1.5, Malaga GLX 1.5, Malaga 1.5 Inyección, Malaga LD, Malaga GLD, Malaga GLD, Malaga Touring D.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include Horizon LS, Horizon GL, Horizon GT, Horizon GLD, Horizon EXD y GTD Aut, Sokara Escorial Aut, Sokara Escorial D.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include Polo Buggy 1.0 y 40 C, Polo 45 C y Fox 1.0, Polo 55 CL y Fox 1.2, Polo Classic C 1.3, Polo Classic CL 1.3, Polo Classic Bel Air, Polo Fox Diesel, Polo Classic CL D, Polo Coupé Fox 1.0, Polo Coupé CL, Polo Coupé GT 55 cv, Polo Coupé GT 75 cv, Golf Sprinter 2 p, Golf Sprinter 4 p, Golf CL 75 cv 2 p, Golf CL 75 cv 4 p, Golf CL 90 cv 2 p, Golf CL 90 cv 4 p, Golf GTI 112 cv 2 p, Golf GTI 112 cv 4 p, Golf GTI 16 v 2 p, Golf GTI 16 v 4 p.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include Golf CLD 2 p, Golf CL D 4 p, Golf GTD 2 p, Golf GTD 4 p, Golf Cabrio GLJ, Golf Cabrio Quattrle, Jetta CL 75 cv, Jetta CL 90 cv, Jetta GT, Jetta CLD, Jetta CL TD, Passat 1.8 C L, Passat 2.0 GLS, Passat 1.6 CLD, Passat 1.6 CL D Turbo, Passat CL 90 cv, Passat GL 90 cv, Passat GL 112 cv, Passat GT 16 v, Passat CL TD, Passat Variant CL 90 cv, Passat Variant GL 112 cv, Passat Variant TD, Corrado 16 v, Corrado G 60, Santana LX 1.8, Santana GL 5, Santana GL GTD, Scirocco GT, Scirocco GTX, Scirocco GT 16v.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include 244 GL, 244 GT, 244 GLD, 245 GL, 245 GLD, Polar, 340 DL, 340 GL, 340 Plus, 340 GLD, 360 GLE, 360 GLT, 440 GL, 440 GT/GLE, 440 Turbo, 440 GL, 460 GLE, 460 Turbo, 480 ES, 480 ES Turbo, 740 GL, 740 Master y 2.0, 740 GLE, 740 GLI, 740 GLD, 740 200 cv, 740 Turbo Diesel, 740 Turbo Intercooler, 740 Master, 745 GLE, 745 Turbo Diesel, 745 Turbo Intercooler, 760 GLE, 760 Turbo Diesel, 760 Turbo Intercooler, 780, 940 y Royal, 940 GL y 1.6V, 940 Turbo, 940 2.3 STW, 940 1.6V STW, 940 TD STW, 940 Turbo STW, 960 Turbo, 960 24V.

Table with 5 columns: MODELO, 91, 90, 89, 88, 87. Rows include HONDA, INNOCENTI, LADA, LOTUS, MASERATI, MAZDA, MITSUBISHI, MORGAN, NISSAN, SAAB, SKODA, SUBARU, TOYOTA, YUGO.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO. A. ARGUELLES. SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC, CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA. FINANCIACION SIN ENTRADA. HASTA 60 MESES. NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71.

VENDO O CAMBIO BMW 750 I. TECHO, CUERO, RADIO CASSETTE, FULL EQUIPE, 50.000 KM. TEL: DE DIA: (908) 11 24 06. DE NOCHE: (98) 5 25 76 98.

VENDO O CAMBIO BMW M 5. CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS, CLIMA, TECHO ELECTRICO, MATRICULAR FULL EQUIPE, 30.000 KM. TEL: DE DIA: (908) 11 24 06. DE NOCHE: (98) 5 25 76 98.

Directamente, encargue ahora a USA, en español, sus recambios y accesorios y recíbalos a domicilio en 48 horas, a precio de origen. JR & HELLO CORP. Tel 0712125200741 Fax 0717183370535

MADRIDAUTO. S.A. Exposición: C/ Julian Camarillo. 7. Tel: 303-70-19. Taller. Concesionario FIAT.

BMW K 100 RT. GRIS M-IT. GRAN OPORTUNIDAD. NUEVA. TELF: 7 67 05 28.

MAZDA RX7 1989. ROJO. TODOS EXTRAS. PERFECTO ESTADO. 3.000.000. TEL: (91) 55 95 83.

EMPRESA PROCEDENTE DE DIRECCION VENDE O CAMBIA JAGUAR KJ 12 TODOS LOS EXTRAS. COLOR BLANCO. 2.500.000 PTAS. TEL 556.00.40. SRTA. BEGOÑA HORAS DE OFICINA.


YAMOVIL. COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE. ¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!. TELF: 5 65 20 00. YAMOVIL: CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68 METRO OPORTO - MADRID 28019.

ALFA Romeo 75 2000. Servodirección, aire. 780.000 ptas., facilidades. Garantía 6 meses. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. MERCEDES 190 2.5 16 válvulas. Aire, ASD, etc. 4.600.000. Garantía 12 meses. Admito cambio. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. MERCEDES 350 SL Impecable. Revisado en taller oficial, pintado. Precio interesante. Azcona, 62. RANCHERA HX 19 TRS. Aire acondicionado, bien conservado. 950.000 ptas. C.A.N.S.A. Azcona, 62. 255 86 22. PORSCHE 911 SC. Llantas, techo, etcétera. 3.250.000 ptas. Azcona, 62. 255 86 21. PORSCHE 911 carrera. Total equipo. 3.500.000 ptas. Español. 1987. Azcona, 62. 255 86 21.

MERCEDES 190 2.5 16 válvulas. Aire, ASD, etc. 4.600.000. Garantía 12 meses. Admito cambio. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. MERCEDES 350 SL Impecable. Revisado en taller oficial, pintado. Precio interesante. Azcona, 62. 255 86 22. BMW 735 i M-EJ. Unico dueño. Climatizador, terciopelo, llantas, etc. Azcona, 62. VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303. Ultimo modelo. 1979. Asientos modernos. Azcona, 62. 255 86 22. SUZUKI Vitara. Regalo seguro. Elegir. Entrega inmediata. C.A.N.S.A. 255 86 21/22.

CITROËN AX 1.4 RD, año 90. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. CITROËN XM V6, full equip, año 90. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. FIAT Croma CHT, A.A., año 89. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. FORD Sierra 1.8 GL. 30.000 km. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. FORD Scorpio 2.9-i Ghia. Año 80. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. FORD Orion 1.6-i Ghia. Año 88. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. JEEP Cherokee Limited, año 89; impecable, 50.000 km. 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valderribas, 76. Dr. Esquerdo, 108. Tel: 561 48 00 Fax 561 48 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
 Honda Prelude 2.0i 16 V 4 HWS 18.000 km, 88 2.300.000
 Volkswagen Golf GTI 16 V, llantas, 88 ... 1.400.000
 Audi 90 2.2 E.A.A. D.A., etc., 89 2.300.000
 Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 2.175.000
 Opel Omega 2.0i LS A.A. D.A., 88 1.500.000
 Mercedes 190 2.6, full equip, 88 3.200.000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

OCASION BMW 750i, impecable completo de extras, 6.500.000 ptas. Tel. (96) 340 74 47.

OCASION vendo Alfa Romeo 3 V6, del año 90, en magnífico estado, todos los extras. Tel. (96) 588 96 37.

ALFA 75 V6, América, año 88, full equip, llantas Targa 7 x 15, impecable, 1.850.000 ptas. Tel. (944) 72 00 37.

SIERRA XR4i, 160 CV, impecable, 1.000.000 ptas. Teléfono (942) 75 18 50.

SE COMPRA Lancia Integrale 16V, año 90 en adelante, color rojo. Tel. (942) 25 28 05.

ALFA Romeo del «61», mod. de competición completo, 230 km., 5V, carrocería aluminio, según firma, 17 coches, sólo entendidos extranjeros, apartado 45.041, 28080 Madrid.

BMW 316, Aire, radio, llantas, 650.000 ptas. 256 82 24. Noches.

LANCIA Thema 16V Turbo. Año 91. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

MERCEDES 300-CE, 32.000 km. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

OPEL Corsa TR 1.2. Año 88. 40.000 km. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

OPEL Corsa 1.2 3P. Año 88. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

TOYOTA Celica. Año 92. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

F. TOME S.A. Austin Montego EFI 2.0, año 88, «impecable», garantizado, por 875.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Polo Coupe, año 88, garantía 18 meses, por 650.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 600.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Opel Rekord, «impecable», con aire acondicionado, por sólo 550.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Opel Corsa 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 725.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf «automático», año 89, con garantía 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km. 6.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

OPEL Kadett GSI. A.A. 50.000 km. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

PORSCHE 944 Turbo, full equip, 40.000 km. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

F. TOME S.A. Renault 11 Turbo, con garantía de 12 meses, por 576.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. «ocasión única» Alfa 75 2.0, año 86, garantizado, por sólo 650.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

Ctra. Barcelona, km. 12,500

F. TOME S.A. Opel Kadett 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 925.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën CX Turbo Diesel, año 86, por sólo 850.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 GLX, año 87, con 18 meses de garantía, por 625.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Jetta 90 CV, año 88, con aire acondicionado, 18 meses de garantía, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33 1.5 TI, con pocos km., año 87, garantía 18 meses, por sólo 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. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 SR, año 1985, con garantía. PVP 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

F. TOME S.A. Opel Coupé GT, año 89, garantía (2 años). Por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 / 329 33 15.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable. 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CAMBIO Renault-21 GTS moderno, 35.000 km. A.A., alarma, equipo Pioneer, muy cuidado. Por Opel Calibra en buen estado, diferencia a convenir. Tel. (968) 64 05 26.

RENAULT 21 Turbo, Año 89. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

RENAULT 25 TX, A.A. Año 89. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VOLKSWAGEN Golf 1.8. A.A. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

DITECNICA, S.A. C/ Velázquez, 140. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 230 E, 5 vel. tela, volante de cuero, radio. Año 87. 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.



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 ● ELEVALLUNAS Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION
 Antonio López, 117. Tel: (91) 4 75 47 93 Fax: (91) 4 75 90 77 28026 MADRID

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- TOYOTA CELICA



IMPORT-DIR S.A.

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



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

¡Devuélvemelo!
 Te has llevado sin permiso mi Golf GTI matrícula **SO 3466 C**. De color rojo ¡ Lo necesito para trabajar!. Te perdono... pero devuélvemelo.
TEL. 407 27 00
(975) 22 14 50
José Antonio Díaz

¡ANUNCIASE HOY!
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por página es de 60 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.
ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 38
 Madrid-28037

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS
 Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos
 - Revisados
 - Con garantía hasta 18 meses
 - Financiados hasta 36 meses
 Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba
UNA OCASION DE AMIGO.
 Estamos donde siempre.
 Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

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 inserten 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/ 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

RENAULT Fuego GTX 2 litros. M. FD, gris metalizado. Aire. 10.000 km. 300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
V.W. Rabbit, año 84. Gris plata metalizado. 100.000 km. 500.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.
DITECNICA, S.A. C/ Velázquez, 146. Tel. (91) 564 55 56.
JEEP Cherokee Limited, año 90, sólo 30.000 km. 3.500.000 ptas. Tel. (91) 401 61 54.
OCASION vendo despiece Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.
SIERRA XR4i 160 CV. Impecable. 1.000.000. Tel. (942) 75 18 50.

PORSCHE 924, extras, año 81. 1.500.000. Tel. (945) 41 52 24.
PORSCHE 924, varios extras. 1.500.000. Tel. (945) 41 52 24.
BUSCAMOS mecánico ayudante para equipo competición karts sólo sábados y domingos. Tel. (93) 692 18 24.
VOLVO 480 Turbo, full equip. 50.000 km, garantía fábrica. 2.500.000 ptas. Tel. (952) 21 00 06.
PEUGEOT 205 XRD dirección asistida A.A. M-JF. 800.000. Tel. (91) 302 05 64.
OCASION vendo despiece Porsche 928. Tel. (96) 287 86 31.

SE VENDE COCHE BMW 325 IX TOURING

Full equip
Año 90

PERFECTO ESTADO
Tel. 407-27-00
preguntar por Angel

OCASION BMW 750 i, impecable, completo de extras. 6.500.000. Tel. (96) 340 74 47.
PORSCHE 928 S. 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 kilómetros. 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50, horas oficina.
¡BLINDADO! Mod. discreto de miembro del gobierno, máximo nivel de seguridad. Total discreción. Apartado 11081. 28080 Madrid.
ALFA Romeo G1, mod. de competición, completo, 230 km. 5 V. Carrocería aluminio, según firma 17 coches, sólo entendidos extranjeros. Apartado 45041. 28080 Madrid.

ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, verde oscuro, metalizado. 1.490.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, champán, metalizado, último año de fabricación, un solo dueño, 1.690.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
ESCARABAJO Cabriolet original Karmann, azul claro, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).
BMW 750i, 1988, un solo dueño, full equip. 5.450.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).

VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 15 11- 6 06 51 49



● MITSUBISHI 3000 GT VR4 "92" 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
● MITSUBISHI 3000 GT 222 CV. FULL EQUIPE

**MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA**

**TOYOTA CELICA
ENTREGA INMEDIATA**



● MITSUBISHI ECLIPSE GS "92" ● MITSUBISHI GS TURBO 190CV.
● ECLIPSE GSX TURBO 190 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

BMW 325i, full equip, un solo dueño, 1.950.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
ESCARABAJO Cabriolet, original Karmann, amarillo limón, último año de fabricación, motor de inyección, aire acondicionado original de fábrica. Calle Castelló, 98 (Garaje).

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

MERCEDES 220 SE Coupe, 1965, precioso, 2.200.000 ptas. Calle Castelló, 98 (Garaje).
PORSCHE 911 SL, 3.250.000 ptas., llantas, techo. Porsche 911 Carrera, total equipo, 5.500.000, 1987, español. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

OPEL Rekord CD 2.2, todos extras, M-HC, siempre chófer, 800.000 ptas. total, con garantía 12 meses. C.A.N.S.A. Azcona, 62.
BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. DITECNICA, S.A.

PORSCHE 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.
MERCEDES 230 E, 5 vel., tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas. DITECNICA, S.A.

LAHORE

C/ Teatinos s/n. Nave GH
28820 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

VOLKSWAGEN Santana 5 cilindros, buen estado, 975.000 ptas. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Escarabajo 1.302 1.600, precioso, 680.000 ptas., garantizado. Azcona, 62.
911 Turbo Porsche, 300 CV, full equip. Tel. (91) 435 23 47.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.
PORSCHE 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km., 6.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.
ESCARABAJOS varios, revisados. Azcona, 62 Garaje.

BMW M-5, dos años, impecable, 30.000 km. Tel. (93) 418 27 23. Noches.
JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. DITECNICA, S.A.
RANGE Rover Vogue, 4 p., blanco, full equip, M-HY, 40.000 km., 2.850.000 ptas. DITECNICA, S.A.

VENDO Audi 100 2.2 Quattro, mod. 89, ABS, techo, llantas, cierre, hifi, asientos Pirelli, impecable, precio a convenir. Horas comidas. Tel. (96) 366 03 57.
SUZUKI Swift GTI, entrega inmediata, regalo seguro. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

PEUGEOT 405 SRI, M-6349-MM, año 91. Sate, Plaza Conde de Casal, 5. Teléfono (91) 409 22 00.
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.

AUTO SONIDO RONDA

KENWOOD
SONY
PIONEER
AIWA
SHERWOOD



● HIFI
● OCULTADORES
● ALARMAS

spy BALL



TELEFONIA MOVIL

● MOTOROLA 98.000 + IVA
● NEC 110.000 + IVA
● OLIVETTI 110.000 + IVA
● PANASONIC..... 135.000 + IVA

RÓNDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	90	Blanco	17.000	545.000	Ford Escort 16 Ghia, A.A.	90	Blanco	23.000	1.175.000
Opel Corsa City	89	Blanco	31.000	610.000	Ford Escort 1.8 D	90	Blanco	31.000	1.220.000
Citroën AX Stilo	89	Blanco	32.000	690.000	Ford Fiesta 1.8 D, Sp. A.A.	90	Blanco	23.000	1.225.000
Ford Fiesta 1.1 C Av.	89	Blanco	24.000	725.000	Ford Fiesta XR3i	90	Blanco	19.000	1.260.000
Seat Ibiza 1.6 GLX	90	Gris	25.000	845.000	Ford Escort XR3i A.A.	87	Blanco	37.000	1.275.000
Fiat Uno 60 S, Sp.	91	Rojo	16.000	845.000	Alfa Romeo 75 1.8, A.A.	89	Gris	27.000	1.275.000
Opel Kadett 1.6 GSi, A.A.	86	Gris	53.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia, A.A.	90	Blanco	30.000	1.325.000
VW Polo 1.3 GT Coupé	89	Rojo	31.000	875.000	Ford Escort 1.6 CLX (Mod.)	90	Blanco	12.000	1.350.000
Seat Ibiza 1.6 GLX	88	Rojo	32.000	890.000	Citroën BX 16 TS, A.A.	90	Gris	19.000	1.390.000
Citroën AX GT	90	Blanco	17.000	890.000	Opel Kadett GSi, A.A.	88	Gris	37.000	1.490.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	21.000	890.000	VW Golf Turbo Diesel	88	Blanco	27.000	1.525.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	1.000	960.000	Peugeot 405 GR Fam.	88	Champán	29.000	1.550.000
Lancia Y10 GT IE	90	Gris	13.000	960.000	Peugeot 405 SRi, A.A.	88	Gris	45.000	1.575.000
Ford Escort 1.6	89	Rojo	29.000	970.000	Ford Orion 1.6 I, Mod.	90	Blanco	18.000	1.575.000
Peugeot 205 GTI	87	Blanco	48.000	975.000	VW Golf GTI 16 V, A.A., BBS	89	Blanco	36.000	1.575.000
Lada Niva 1.600	91	Blanco	10.000	975.000	VW Golf GTI	90	Blanco	23.000	1.575.000
Opel Corsa 1.4, Sp.	91	Rojo	12.000	990.000	Citroën BX TRD Turbo	88	Gris	35.000	1.725.000
Opel Corsa 1.4 S, 4.	91	Azul	8.000	990.000	Lancia Dedra 1.6 IE, A.A.	91	Blanco	12.000	1.825.000
Opel Corsa 1.4 S Joy	91	Rojo	9.000	990.000	Ford Scorpio 2.4 I, GL, F.E.	88	Gris	33.000	1.850.000
Citroën AX GT, Sp., A.A., Alarma	89	Gris	21.000	1.050.000	F. Sierra 2.0, 4p., A.A.	90	Blanco	21.000	1.875.000
Opel Kadett 1.6 S Top, A.A.	88	Negro	32.000	1.075.000	Audi 80 1.9 E, A.A.	88	Rojo	36.000	1.825.000
Peugeot 205 GSD	90	Blanco	27.000	1.075.000	VW Golf Cabriolet	91	Blanco	16.000	1.825.000
Opel Corsa 1.6 GSi	90	Blanco	27.000	1.125.000	Opel Kadett GSi Cabrio, D.A.	89	Burdos	18.000	1.950.000
Opel Kadett 1.6 S, A.A., 4p.	89	Blanco	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 2.9 Ghia Aut.	88	Gris	51.000	2.200.000

Teo Martín AUTOMOVILES

VENDO BMW M-3
Campeonato de España de Velocidad, 3.º en el año 91. Conducido por Kuru Villaceros

JAGUAR Sovereign, 1985, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

TRIUMPH TR 6, Tel. (91) 409 72 63.

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

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.303 Cabriolet original, Teléfono (91) 409 72 63.

MERCEDES 230 E, M-GU, 1.950.000 ptas. Tel. (91) 697 81 37.

RENAULT Expres, M-1619-IP, año 88, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

CITROËN BX-19 RD, M-8288-GF, año 85, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

RENAULT Chamade GTS, M-4629-MK, año 91, SATE, Tel. (91) 409 22 00.

PEUGEOT 405 GR, M-8867-LZ, año 91, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 309 SR, M-4313-IB, año 87, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

RENAULT 21 GTS, B-2765-HU, año 86, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 205 Open, M-2135-HY, año 87, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

RENAULT 11 TSE SV, B-4239-JF, año 88, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

RENAULT 21 F Nevada, M-6122-JL, año 89, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

PEUGEOT 205 XR, M-3476-KG, año 89, SATE, Teléfono (91) 409 22 00.

MERCEDES 560 SEL, 1988, full equip, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

MERCEDES 500 SE, 1984, full equip, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

MERCEDES 190 E 2.6, 1989, full equip, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW 735i, 1988, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW 530i, 1989, full equip, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

BMW M3, 1989, 3.900.000 pesetas, Teléfono (91) 409 72 63.

PORSCHE 911 SC, 1979, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

PORSCHE 944 Targa, 1985, 2.300.000 pesetas, Teléfono (91) 409 72 63.

El Nuevo Oeste para ella

LA La firma de cosmética americana Aramis, acaba de presentar una nueva línea de perfumes para mujer denominada New West For Her. Un aroma que sintetiza el espíritu libre del Oeste Americano, con sus frutas y flores y el maravilloso entusiasmo por la vida que proporciona la brisa del Pacífico.



Novedades en Motul

LA firma de lubricantes Motul acaba de anunciar el nombramiento, por parte de la Dirección de Motul Ibérica S.A., de don Juan Antonio Mora como nuevo Director Comercial.

Procedente de la empresa Fram España S.A. (Fábrica y Distribución de Filtros de Automoción), el señor Mora es, sin duda, un buen conocedor de este sector comercial. Enhorabuena y suerte.



NIVEA SBK

UN año más Nivea patrocinará al piloto gallego Juan López Mella en el campeonato de España de Superbikes con el equipo Nivea For Men. Después de la brillante temporada protagonizada por López Mella durante el pasado año 1991, tanto en el Nacional donde

consiguió imponerse en la clasificación final, a los mandos de una Honda RC 30, como en el Campeonato Mundial de la especialidad, que en la prueba disputada en el circuito madrileño del Jarama veía al piloto español en la tercera plaza del podio. Para esta temporada deseamos al Team Nivea For Men por lo menos los mismos éxitos. Suerte Juan.



Servicio Daihatsu

LOS japoneses atacan de nuevo. En este caso es Daihatsu la marca que inaugura un nuevo concesionario oficial en nuestro país. El concesionario oficial de la marca japonesa en Málaga, «De los Ríos Motor S.L.», ha decidido ampliar sus ya céntricas instala-

ciones de la calle Virgen de la Estrella 21, con otro nuevo complejo Daihatsu que consta de exposición y taller de servicio. Las nuevas instalaciones están situadas en la calle de Alcalde Díaz de Zafra 15, en la Capital de la Costa del Sol. El gerente de la empresa, Juan Manuel Sánchez de los Ríos ya demostró su excelente hacer profesional con su anterior concesión.



Distinción en llantas

CADA día cobra mayor importancia el mundo de las personalizaciones en los automóviles. Desde hace años Lluís Mongé viene dedicándose a la fabricación de llantas de aluminio en su empresa situada en Bellpuig (Lérida). Ahora ha creado la firma ATW (Auto Technic Wheels) especializada en el diseño y producción de llantas de aluminio construidas mediante el sistema de Baja Presión, uno de los más avanzados y fiables, reforzado por un estricto control de método y calidad.

Un clásico

DESPUÉS de treinta años desde su lanzamiento vuelve a España un auténtico clásico del automovilismo, el Mini Cooper 1.3 que será importado por Rover España. Este modelo se distingue exteriormente por su techo blanco y las dos rayas longitudinales del mismo color, los faros auxiliares,

las llantas de aleación y los logotipos alados Cooper. El motor, dotado de inyección electrónica multipunto proporciona una potencia de 63 CV a 5.700 revoluciones. El interior ha sido especialmente cuidado y así encontramos asientos combinados de cuero y tela en color negro y volante de cuero de tres radio con el logotipo de Cooper en el centro.



ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICIÓN

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

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

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

BENTLEY CONTINENTAL R

IDENTIDAD PROPIA

Hace doce meses, la tranquilísima atmósfera del Salón de Ginebra, el más civilizado y sofisticado de todos los salones, se veía profanada cuando el primer Bentley auténtico en 40 años hacía su entrada triunfal. La identidad de la marca quedaba recuperada, después de dieciséis años compartiendo sus carrocerías con los Rolls Royce. Un compendio de clasicismo y modernidad del que sólo se fabricarán 300 unidades al año.



El Bentley Continental R, pintado en un rojo inspirado en el pintalabios de Madonna, había llegado. Heffernan y Greenley, el joven dúo londinense había tenido una ardua tarea por delante, ya que el Bentley Continental R original de hace 40 años poseía una

elegancia en sus proporciones y líneas que lo convertían en uno de los grandes de la historia.

H&G estaban decididos a no recuperar el modelo R y modernizarlo, esto lo hubiera degradado al nivel de las réplicas de plástico. Hable con ellos y le dirán

que fue el «postmodernismo» lo que a la larga les influenció, el mismo tipo de inspiración que engendró al nuevo Rover 800, con su parrilla recordando los Rover de los 50.

Con sus innumerables curvas, líneas y reflejos, el carácter del Continental R

puede variar según su color. El rojo-Bermellón, muy llamativo, empobrece el aspecto del coche, mientras el azul «Ming» y el verde «British Racing» lo dotan de un aire de sólido refinamiento.

El coche de pruebas era de un plateado tan metálico, que inducía a creer que

no había pasado por el taller de pintura todavía. Bajo el cielo azul y despejado brilla con calidad. Mirando el coche desde arriba se puede ver el leve ensanchamiento a la altura de los pasos de rueda, pero es de perfil y en movimiento, cuando el coche ofrece su aspecto más

atractivo; las suaves líneas que corren por sus flancos, el parabrisas y luneta trasera inclinados, constituyen un alarde de armonía, mientras que el morro aporta un toque de agresividad con su leve inclinación hacia adelante.

¿Hay entonces algo que ofenda mi



TRABAJADO A MANO
En el interior, trabajado a mano, destacan el cuero Connolly, las puertas revestidas en nogal y el enmoquetado Wilton.



PODEROSO
El poderoso motor V8 turboalimentado es muy silencioso. Da supuestamente 350 caballos ya que la marca nunca lo confirma.



ESPACIOSO
El maletero no es gigantesco, pero sí suficiente para unas vacaciones con todo lo necesario.

vista? Bueno, pues sí, el maletero es lo suficientemente grande y plano como para jugar al golf sobre él. La búsqueda de la estabilidad aerodinámica, sobre todo en lo concerniente al viento cruzado, obligó a H&G a elevar la altura del maletero e introducir unas curiosas y pequeñas deformaciones a ambos lados. Un alerón en el maletero, o un deflector encima de la luneta trasera hubieran servido -¿pero en un Bentley? H&G dicen que sus soluciones son tan efectivas como el maletero curvado de los Mercedes 300 y 500.

Realizar el diseño, según H&G, fue un placer. Aunque ya diseñaron el Virage, era la primera vez que trabajaban con gente, desde directores hacia abajo, que estaba obsesionada con el más mínimo detalle. Por esta razón, las puertas de una pieza están hechas para resultar completamente exclusivas con sus detalles cromados, pero la luneta trasera y el parabrisas no necesita estos adornos. El Continental parecería un coche ordinario sin sus «joyas», y no se pagan más de 30 millones de pesetas por un coche ordinario.

INTERIOR DE LUJO

El interior es un compendio de clasicismo y modernidad. El acceso al coche se realiza a través de dos puertas enormes, y los ocupantes de las plazas delanteras andan, virtualmente, hasta los asientos del tamaño de sillones. Aquellos que estén relegados a las plazas traseras tendrán que enfrentarse a un acceso no tan cómodo.

No hay ningún fabricante que trate la madera y el cuero con la reverencia de RR o Bentley; el salpicadero de nogal pulido y el recubrimiento de las puertas son simplemente magníficos, incluso en rojo brillante sigue dando la misma sensación. Esto, combinado con las alfombrillas de lana de cordero que protegen el enmoquetado Wilton, el sistema estéreo que es tan bueno que le puede hacer creer a uno que la orquesta entera está en el asiento trasero, y un aire acondicionado más caro que el sistema de calefacción de una casa de nivel medio, hace que sea difícil no impresionarse.

De todas formas, el conductor y su acompañante viajarán más cómodos que los pasajeros de atrás, que aunque mimados por los magníficos asientos, no disponen de todo el espacio para las piernas que sería deseable. Aunque hay que decir que al contrario que otros coupé que presumen equivocadamente de



poder alojar a cuatro adultos, el Continental R lo hace de verdad, aunque la visión resulta un poco limitada.

Delante, los asientos están situados muy altos, y no proporcionan una buena sujeción en conducción deportiva, pero le permiten a uno contemplar en su totalidad el imponente capó. H&G se propusieron que el conductor supiera que ese era su coche y no el de su chófer, y lo han conseguido.

El diseño interior es obra del equipo de diseñadores de la casa de Crewe, encabezado por Graham Hull, «teníamos demasiado que aprender sobre diseño de interiores, y Graham y su equipo estaban mejor preparados, además de saber más que nosotros sobre cuero y madera» explican H&G.

Hull y su equipo han hecho un buen trabajo, desde el robusto volante de tres

radios y forrado en cuero, hasta la instrumentación.

En el interior, lo antiguo y lo novedoso se alternan: asientos eléctricos con memoria y calefacción, una instrumentación más moderna y comprensible, aunque se mantienen algunos viejos defectos de Bentley, como el interruptor de los limpiaparabrisas situado en el salpicadero, aunque eso sí, cromado y satinado.

Los mayores cambios han afectado a la caja de cambios automática de 4 velocidades. Ya no encontraremos ese mando esmirriado situado en la columna de dirección, puesto que le sustituye ahora una palanca más imponente ubicada en el túnel de transmisión y de funcionamiento electrónico.

El botón que da acceso a la opción «sport» situado en la parte superior de

DOBLE ÓPTICA
Los faros de doble óptica obedecen a la política adoptada por Bentley para diferenciar sus productos de los Rolls Royce.

la palanca, resulta estéticamente acertado, pero habrá veces que la falta de resistencia del interruptor induzca al conductor a equivocarse en el cambio. Los cambios de marcha siguen realizándose de forma tan imperceptible como en la anterior versión.

Mientras que el Continental R estrena nuevas ropas y nuevo interior, su plataforma y su tren delantero -exceptuando la nueva transmisión que pronto será introducida en otros productos de Crewe- y la suspensión son heredados del último Bentley Turbo R. Las únicas excepciones son unas relaciones de cambio más cortas y unas llantas más anchas que calzan neumáticos de perfil más bajo.

La diferencia de peso entre la berlina y el coupé podría ser de sólo 14 kilos a favor del Continental que pesa 2.422 ki-

FICHA TÉCNICA



MOTOR: De 8 cilindros en V a 90 grados, situado delante en posición longitudinal. Bloque y culata de aleación ligera. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada de 6.750 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro de 104,14 milímetros y carrera de 99,96. La compresión es de 2 a 1 y la potencia (no comunicada oficialmente) es aprox. de 350 caballos a 4.300 rev por minuto. El par máximo aproximado es de 67 mkg a 2.250 rpm. La inyección se realiza mediante inyección electrónica Bosch Motronic y turbocompresor Garrett TO43 con intercambiador aire/aire. Utiliza gasolina sin plomo. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cuatro velocidades con dos programas: económico y sport. **DIRECCIÓN:** De cremallera asistida. Diámetro de giro: 13 metros. **FRENOS:** De disco en las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Sistema antibloqueo de serie. **CHASIS:** Mono-casco autoportante con cuadros auxiliares delantero y trasero. Carrocería tipo berlina, de tres volúmenes y tres puertas. **SUSPENSIÓN:** Independiente en ambos ejes. Reglaje automático de nivel con sistema electrónico de amortiguación. Barra estabilizadora en ambos ejes. **DIMENSIONES:** Longitud, 5.342; anchura, 2.044; altura, 1.462; distancia entre ejes, 3.060; vías delantera y trasera, 1.550. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha de 2.420 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 108 litros. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima de 230 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 6,6 segundos. Mil metros salida parada: 29,6 segundos.



LUJO Y DISTINCIÓN
Puede que parezca un coche grande, y lo es, pero una vez sentado en su interior, el coche parece encogerse. Las llantas de aleación calzan neumáticos Avon Turbospeed especiales.



los, pero eso, combinado con una mejor aerodinámica, una superficie frontal menor y las relaciones de cambio más deportivas quiere decir que el Continental R acelerará de 0 a 160 Km/h en 16 segundos y alcanzará los 233 Km/h. Y esto es digno de admiración, sobre todo la forma en que despliega estas prestaciones, con total aplomo y silencio, un verdadero tributo a la fuerza del motor V8 turboalimentado. Y no pregunte cuál es la potencia de este motor, porque Bentley, como una señora al la que se le pregunta la edad, se niega a responder a preguntas tan impertinentes. Lo único que Bentley admitirá es que sin el limitador de velocidad, el Continental R alcanzó los 260 Km/h. En cualquier caso la potencia aproximada se acerca a los 350 caballos mecánicos a 4.300 revoluciones por minuto y el increíble par es de 67 mkg. a 2.250 rpm.

La oportunidad de conducir un Ben-

tley o un Rolls Royce es una experiencia que tan solo unos pocos pueden experimentar. En cambio, ser pasajero en uno de estos coches es un poco menos improbable.

El aura que envuelve al Bentley Continental R se desvanece tan pronto como uno se sienta al volante. A pesar de las generosas dimensiones, el coupé es 7.6 cm más largo que la berlina y 3.8 más ancho, la elevada posición del conductor le permite ver las cuatro esquinas del coche y contemplar al resto de los mortales literalmente desde arriba hacia abajo. El Continental R parece encojarse alrededor del conductor, debido al parabrisas muy inclinado -61 grados- que llega a acercarse bastante a la cabeza de la persona al volante, sin llegar a ser incómodo.

La vista a lo largo del musculoso capó inspira confianza al igual que la dirección, muy ligera pero manteniendo un

buen compromiso con la sensibilidad. Lo mismo pasa con el resto de los mandos, que resultan muy agradables al tacto y hacen que, por ejemplo, accionar los intermitentes sea un placer.

El motor V8 turboalimentado no emite más que un leve ronroneo. El hecho de que este coche tan grande y pesado acelere como un verdadero biplaza es algo que uno nunca acaba de creerse. La caja de cambios de cuatro velocidades no tiene la respuesta de la anterior de tres, pero seleccionando la opción «S», la aguja del cuentarevoluciones se adelantará en la zona roja, proporcionándonos un mayor «tirón». Al seleccionar esta variante, las suspensiones también variarán, haciéndose más rígidas.

Se defiende muy bien en zonas de curvas, desafiando las leyes de la física, aunque una dirección un poco más dura para las altas velocidades sería de agradecer.



VISTA AÉREA
Desde arriba, resulta más fácil apreciar el conjunto escultural de líneas y curvas que constituye el Bentley.

No es la agilidad del coche la que debe ser puesta en duda, pero sí la comodidad, ya que incluso si no seleccionamos la opción «S», la suspensión, sin llegar a ser verdaderamente incómoda es un poco dura, causando leves zarranidos y crujidos que se hacen más persistentes con la opción deportiva seleccionada.

Sería injusto castigar este aspecto del coche después de un solo día pasa-

do con un prototipo hecho a mano, y espero que los modelos producidos en lo sucesivo no tendrán estos defectos. Peter Ward y su equipo en Crewe quisieron hacer un Bentley para el conductor, y lo han conseguido, pero no deberían hacerlo en detrimento del refinamiento característico de la marca.

Una suspensión no del todo satisfactoria no va a hacer que alguien no se compre este coche de más de 30 millones de pesetas. E incluso existiendo modelos más conseguidos y avanzados que este Bentley Continental R -el nuevo

Mercedes 600SEC, por ejemplo- pocos, o ninguno, tienen su estilo o su presencia. Además, conviene destacar que el Bentley Continental R fue creado con poquísimos dineros y con el trabajo y la dedicación de unas pocas docenas de ingenieros de Crewe. Esto hay que valorarlo en su justa medida.

El precio de venta de esta joya mecánica ronda los 35.000.000 de pesetas y ya están vendidos 600 coches, o lo que es lo mismo, la producción de dos años. ○

Ian Adcock

DESDE 1985 EN GINEBRA

Project 90

LA sorpresa del Salón de Ginebra de 1985 fué el Project 90, más tarde llamado Bentley Nepal, el nexo de unión entre el impresionante Bentley Continental de los años cincuenta y el Continental R recién presentado ahora. El Nepal recuperaba de alguna manera todo el sabor de los automóviles británicos de la época dorada, con un carácter decididamente más deportivo, pero manteniendo a la vez la clase y el estilo característicos de la firma. Por entonces, la marca no desveló que ya se trabajaba en el nuevo modelo. Sin embargo, los incondicionales han tenido que esperar hasta 1991 para poder adquirir un Bentley «de verdad», un Bentley «pura sangre».



BERTONE BLITZ

EL DEPORTIVO ELECTRICO

Bertone presentará en el próximo Salón de Ginebra, la segunda semana de marzo, el Blitz, un vehículo deportivo de dos plazas, al estilo barqueta, impulsado por un motor eléctrico, para compatibilizar la diversión con el esfuerzo por mantener limpio el aire de los cascos urbanos.

La elección de un motor eléctrico para un vehículo deportivo resulta, cuando menos, curiosa. Pero Bertone es consciente de los problemas de polución en las ciudades, especialmente graves en Italia, y la influencia que estos problemas pueden tener en futuras decisiones de compra.

De todas formas, como el motor eléctrico continúa siendo una solución poco agradable para los conductores, la alternativa que plantea Bertone consiste en presentarlo como un modelo muy atractivo.

En sus ochenta años de historia, siempre ha jugado con la fantasía. Sus ideas siempre han resultado provocadoras. En un principio sus proposiciones han parecido descabelladas en muchas ocasiones y, posteriormente, con el transcurso del tiempo, se han ido revelando como soluciones acertadas. Este podría ser el caso del Blitz, un

atractivo deportivo que incitará a la utilización de motores eléctricos.

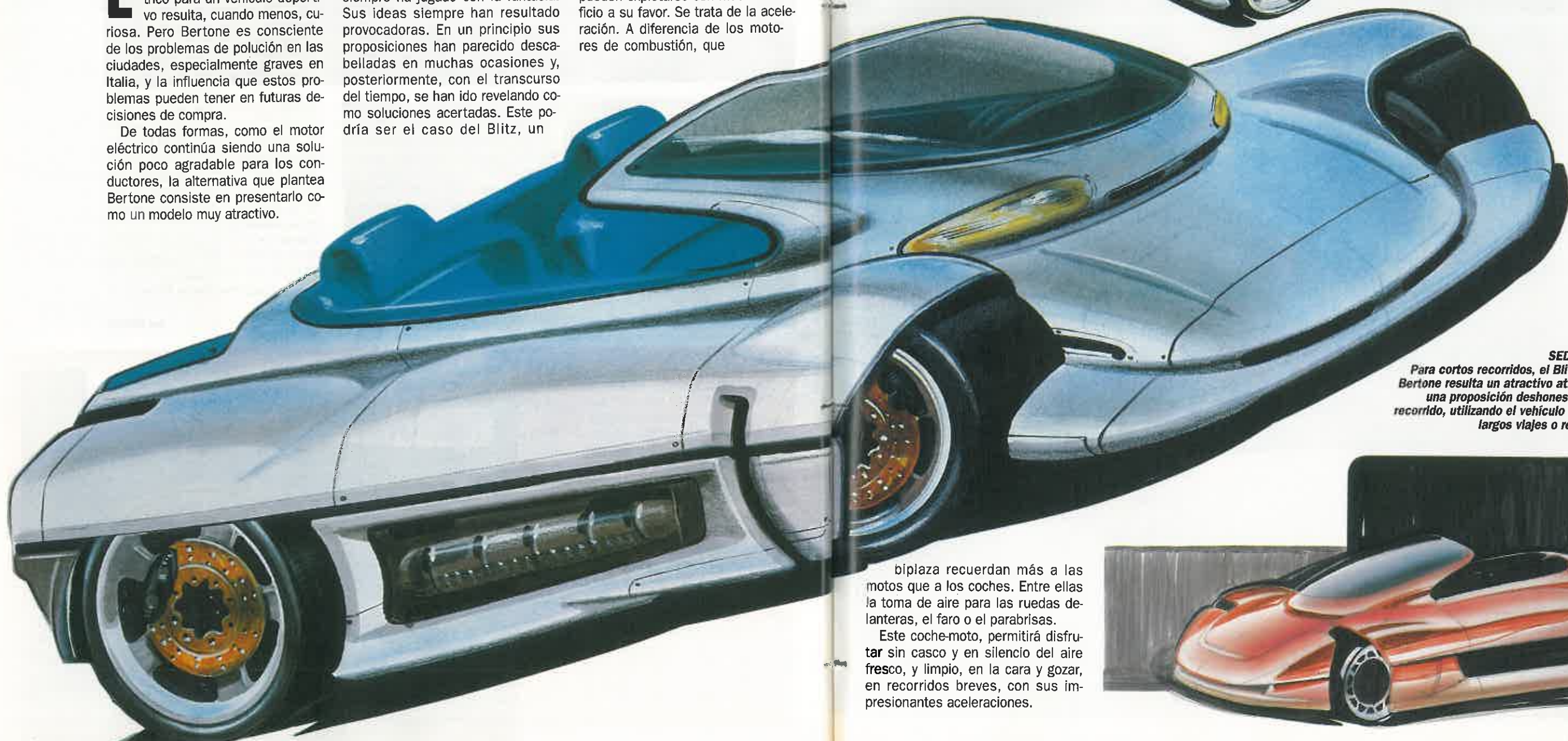
En el futuro, cuando la utilización de motores eléctricos resulte una práctica extendida, el Blitz, a juicio de Bertone, seguirá teniendo sentido como opción sustitutoria a los vehículos eléctricos más serios.

Hoy en día, la posible competencia entre los motores de combustión y los eléctricos no tiene sentido y en todo caso tiene un claro vencedor: el motor de gasolina. Sin embargo, el motor eléctrico cuenta con dos ventajas claras, según la opinión expresada por la firma Bertone: uno es ambiental y bien conocido por todos y el otro es técnico y poco conocido, pero lleno de posibilidades que en un futuro cercano pueden explotarse con mucho beneficio a su favor. Se trata de la aceleración. A diferencia de los motores de combustión, que

desarrollan la máxima potencia cuando el motor gira al más alto régimen de vueltas y no puede solicitarse al máximo en cualquier momento, el motor eléctrico desencadena toda su potencia inmediatamente, en cuanto se aprieta el acelerador. Esta característica convierte a un vehículo equipado con este motor en lo más parecido que existe a las aceleraciones de las motocicletas y a la de los deportivos más potentes. Bertone, en el Blitz quiere dejar patente esta característica motociclistica y algunas soluciones, técnicas y estéticas, de este



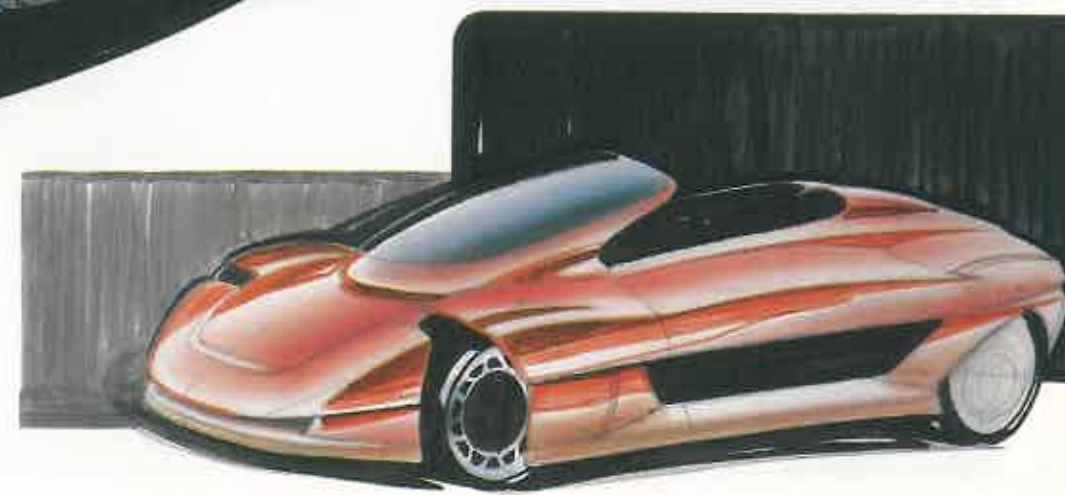
BIPLAZA ELÉCTRICO
La propuesta de Bertone para responder a la demanda de soluciones que limiten la contaminación resulta sin duda imaginativa. Un híbrido entre coche y moto con un motor eléctrico preparado para fulgurantes aceleraciones.



SEDUCCIÓN VERDE
Para cortos recorridos, el Blitz propuesto por Bertone resulta un atractivo atrevimiento. Casi una proposición deshonesto para un corto recorrido, utilizando el vehículo de siempre para largos viajes o recorridos serios.

biplaza recuerdan más a las motos que a los coches. Entre ellas la toma de aire para las ruedas delanteras, el faro o el parabrisas.

Este coche-moto, permitirá disfrutar sin casco y en silencio del aire fresco, y limpio, en la cara y gozar, en recorridos breves, con sus impresionantes aceleraciones.





RALLYE DE SUECIA

MATS JONSSON MEDALLA DE ORO

Campeón de Suecia en el 83, 86 y de forma absoluta en 1990 y 1991, Mats Jonsson, un mecánico de Valberg, protegido de Ove Andersson, ha logrado su sueño de ganar el Rallye de Suecia tras verse derrotado por Eriksson el año pasado, preservando la tradición de que ningún piloto no nórdico se haga con la victoria.

Esteban Delgado

Enviado especial

EN cuarenta y una ediciones del Rallye de Suecia, ningún piloto que no ostentase la nacionalidad sueca o finlandesa ha logrado subir a lo alto más alto

del podio de la prueba escandinava. El dominio de la conducción sobre la nieve y el hielo de estos hombres ya es legendario y les ha permitido trasladar su técnica a un terreno como los tramos de tierra, que son la mayoría en el Mundial de Rallyes, con mucho menos

esfuerzo que a pilotos de otros países. De hecho, el finlandés Hannu Mikkola tuvo que esperar hasta el año 1981 para lograr derrotar en su propio terreno a sus dominadores históricos.

Pero todo tiene un fin. En 1990, Carlos Saliz lograba volar más al-

to que ningún finlandés y se adjudicaba el mítico Rallye de los 1000 Lagos ante el estupor de los «Finlandeses Voladores». Y ya falta menos para que suceda lo mismo en el Rallye de Suecia: Colin McRae, un joven escocés nacido hace 23 años en Lanark, hijo de



ESCOCÉS VOLADOR
El joven Colin McRae, estuvo a punto de convertirse en el piloto más joven en ganar una prueba del Mundial, desbancando a Henri Toivonen.

Jimmy, piloto oficial durante muchos años de Ford y Vauxhall, ha estado a punto de lograr el milagro. Campeón del Open Británico, Colin McRae causó sensación en el último RAC Rallye, liderando la prueba en los bosques de Gales y derrotando a los pilotos de Lancia en el último Memorial Bettega.

Sin embargo, nadie esperaba este resultado. Tan espectacular como su compañero de equipo Ari Vatanen, pero tan propenso como él a increíbles accidentes, como el finlandés, Colin sólo había participado antes una vez en el Rallye de Suecia, en 1989, al volante de un Ford Sierra XR4i de grupo A, acabando en decimoquinta posición tras sufrir problemas con la



CARA A CARA
McRae y Jonsson mantuvieron el interés de una prueba en la que los grandes equipos estuvieron ausentes, por no ser puntuable para el Mundial.



SIETE TRIUNFOS

Este es el número de victorias logradas por Stig Blomqvist, un maestro en la conducción sobre nieve. En el Rallye de Suecia obtuvo un tercer puesto.

caja de cambios en la última jornada.

Décimo al final del primer tramo, tras conocer el fin de su compañero de equipo, el joven McRae lograba ya la segunda plaza en el siguiente tramo, de más de veintiséis kilómetros, ocupando esa misma posición al final de la etapa después de sufrir tan sólo un ligero problema de subviraje en su Subaru Legacy. Una plaza que el piloto de Subaru iba a ocupar durante toda la prueba, después de lograr batir a los especialistas locales en los tramos de mayor longitud, en los que mantener el ritmo y concentración resulta todavía más difícil. El escocés era el primer piloto no nórdico en ganar un tramo en el Rallye de Suecia, desde que Michelle Mouton lo consiguiese con su Audi Quattro en 1983.

La preparación del equipo Prodrive, dirigido por David Richards, para esta ocasión había sido es-



COCHE NUEVO, COCHE VIEJO

En esta ocasión Markku Alen tomaba la salida por primera y última vez sobre uno de los viejos Toyota Celica GT-Four.

Con la colaboración de SAS

RALLYE DE SUECIA

1º Jonsson-Backman (Toyota Celica GT-Four), 5 horas, 24 minutos, 37 segundos; **2º C.McRae-Ringer** (Subaru Legacy 4WD turbo), a 39s; **3º Blomqvist-Melander** (Nissan Sunny GTI-R), a 1m 32s; **4º Alen-Kivimaki** (Toyota Celica GT-Four), a 1m 48s; **5º Asterhag-Thorner** (Toyota Celica GT-Four), a 6m 16s; **6º Eklund-Johansson** (Subaru Legacy 4WD Turbo), a 10m 35s; **7º Johansson-Olsson** (Mazda 323 GT-X), a 14m 21s; **8º Lampl-Kuukkala** (Mitsubishi Galant VR-4), a 17m 14s; **9º Nilsson-Persson** (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 18m 45s; **10º Kytölehto-Jokinen** (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 24m 52s

LÍDERES SUCESIVOS

TC 1, Alen, Jonsson y Blomqvist; **TC 2,** Lindholm; **TC 3,** Lindholm y Jonsson; **TC 4-31,** Jonsson

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Didier Auriol y **Mats Jonsson**, 20 puntos; **3º Carlos Sainz** y **Colin McRae**, 15; **5º Juha Kankkunen** y **Stig Blomqvist**, 12; **7º François Delecour** y **Markku Alen**, 10; **9º Philippe Bugalski** y **Lef Asterhag**, 8

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 20 puntos; **2º Toyota**, 17; **3º Ford**, 12; **4º Mitsubishi**, 8; **5º Nissan**, 6

COPA FIA GRUPO N

1º Christophe Spiliotis y **Soren Nilsson**, 13 puntos

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Jonsson	14	10	4	3	-	-
Alen	9	6	6	4	1	3
Blomqvist	5	11	6	3	2	2
McRae	5	7	6	9	1	-
Lindholm	1	1	1	2	1	-
Eklund	1	-	-	3	-	12
Gronholm	-	1	1	1	6	-
Asterhag	-	-	1	4	14	6
Lampi	-	-	-	2	3	10
Nilsson	-	-	-	1	-	-

La película de la carrera

PRIMER TRAMO y primer abandono importante. El finlandés **Ari Vatanen**, que no tomaba parte en una prueba sobre nieve desde 1985, se salía con su Subaru Legacy... en el único tramo donde el blanco elemento estaba ausente. La sorpresa estaba protagonizada por el finlandés **Sebastian Lindholm**, que con su Ford Sierra Cosworth 4x4 se situaba por delante del máximo favorito, el local **Mats Jonsson**, ante quien sólo cedía en última instancia por un problema de presión de turbo. Al final de la primera etapa la diferencia entre ambos era de sólo 22 segundos, viniendo a continuación **Colin McRae** a 43 segundos, **Stig Blomqvist** a 45 segundos y **Markku Alen** a 59 segundos. En la segunda etapa desaparecía Lindholm tras perder 1m 19s en el segundo tramo con un diferencial roto. Jonsson acentuaba su dominio con el Toyota Celica GT-Four, mientras que su compañero de equipo, **Markku Alen**, continuaba descubriendo un vehículo viejo, plagado de problemas hasta el punto de pararse en cinco ocasiones en un tramo. El joven **McRae** lograba batir a los especialistas

CARTERO VOLADOR
Ingeniero de Telecomunicaciones, **Soren Nilsson** lograba una nueva victoria en grupo N, después de las conseguidas durante los años 1987, 88 y 89.

nórdicos en dos de los tramos cronometrados de mayor kilometraje para situarse al final del día a sólo 24 segundos del líder, Jonsson, con el especialista **Blomqvist** a 1m 26s y **Alen** a más de dos minutos. **Colin McRae** no pudo reducir distancias en la tercera etapa en la que, aparte del descenso del finlandés **Lasse Lampi** con su Mitsubishi de la sexta a la novena posición tras una salida de carretera, no hubo prácticamente cambios. El joven escocés volvía a **Karlstad** con 42 segundos de desventaja para rodar al día siguiente a velocidad de crucero, siendo el único punto de incertidumbre de la jornada un llantazo a cuatro tramos del final, donde pinchaba el neumático y en el que perdía diecisiete segundos.

pecialmente concienzuda. Cuatro días de aclimatación para hombres y máquinas en Rovaniemi (Finlandia), en el Círculo Polar Ártico, para participar además como coche «cero» en el Artic Rallye. A nivel mecánico, trabajos recientes sobre el diferencial central habían logrado mejorar el par del motor al que, por otra parte, el frío le venía a las mil maravillas después de las quejas de **Markku Alen** el año pasado acerca de la pérdida de rendimiento con el calor.

Con el hacha meteorológica sobre el cuello cada año, pendientes siempre de la presencia del blanco elemento, cuya ausencia motivase su cancelación en 1990, el Rallye de Suecia sigue vivo a pesar de todo. Esta edición estuvo a punto de ser suspendida nuevamente, prohibiéndose incluso los



EUROPA CONTRA JAPÓN
Sebastian Lindholm y su Ford Sierra Cosworth 4x4, lideraron el Rallye de Suecia frente a la «Armada Japonesa».



MAZDA SEMIPRIVADO
Borjn Johansson defendió los colores de Mazda tras la retirada, en el último momento, del equipo oficial.



COMO GARRAS
Las fuertes implantaciones de clavos en los neumáticos, permitidos en Suecia, hacen segura la conducción sobre hielo.

ciales de una prueba absolutamente espectacular. Ello era aprovechado por otras marcas para buscar ese protagonismo que se les negaba en el resto de pruebas del Campeonato del Mundo de Rallyes.

Pero, en esta ocasión, Mitsubishi, ganadora con **Kenneth Eriksson** el año pasado, cambiaba en el último momento su participación por el Rallye de Portugal y Mazda hacía lo propio ante un problema con el suministro de llantas de 16 pulgadas para los 323 GT-X de **Ingvar Carlsson** y **Hannu Mikkola**.

Afortunadamente, en el país escandinavo existe un fenómeno como es el de la presencia de los importadores locales, que hasta en un número de ocho tomaban parte en la prueba sueca. Mitsubishi, con tres Galant VR 4 de grupo N, Nissan con dos Sunny GTI-R de grupo N, la marca japonesa Mazda con un 323 GT-X de grupo A para «Nalle» **Johansson**, General Motors con sus Opel Corsa, Peugeot, Citroën, Subaru y, por supuesto, los tres Toyota Celica GT-Four preparados por **Leif Asterhag** para **Mats Jönsson**, el invitado **Markku Alen** y para el propio **Asterhag**, dan un panorama de la nacional de Rallyes de aquel país que ya quisieran las federaciones del sur de Europa para sí.

CATALOGO



• UN CATALOGO DIFERENTE PARA UN MUNDO DIFERENTE • LAS TENDENCIAS MAS INNOVADORAS • SOLUCIONES QUE HACE UNOS AÑOS ERAN IMPENSABLES Y QUE LOS FABRICANTES YA ESTAN INCORPORANDO EN SUS MODELOS MAS INNOVADORES • LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD MAS AVANZADAS, LOS MEDIOS DE INFORMACION MAS COMPLETOS, ETC...

• TODO ESTO Y MAS EN EL CATALOGO FUERA DE SERIE DE MOTOR 16

S
A
G
O
D
D
O
T
A

Carlos Sainz advierte: «O esto cambia o me voy»

Así de tajantes han sido las declaraciones de Carlos Sainz al semanario deportivo italiano «Auto Sprint» durante el transcurso de una jornada de entrenamientos en Portugal. El piloto español declaró que la FISA debe tener en cuenta algunos puntos para mejorar la seguridad de los rallies. Por ejemplo, los kilómetros de tramos cronometrados deberían reducirse de 600 a 500, como sucede en el 1000 Lagos, que es un Rallye muy espectacular. De esta forma se necesitarían menos días para entrenar, con lo cual los pilotos llegarían a la carrera más descansados y con menos stress, y la conducción, en consecuencia, sería más segura. Sainz dice

que le asustó la idea de Moxley de reducir los neumáticos de seis a ocho por etapa. No es aconsejable que se reduzcan costos perjudicando el espectáculo. Opina que esta medida acabará con el espíritu de los rallies y no tendría sentido para él seguir en la especialidad. Cree que si la FISA pone en práctica medidas de este tipo, se puede llegar a una situación similar a la del Mundial de Sport Prototipos. Con todo esto, Sainz no descarta la posibilidad de cambiar de especialidad, no le disgustaría correr en circuitos, una vieja pasión suya. Y más ahora que se habla con insistencia de la creación del Mundial de Turismos. Carlos Sainz no duda al afirmar



ESCLUSIVO
CARLOS SAINZ RIVELA

O SI CAMBIA O ME NE VADO!

Se davvero la Fisa dà seguito alle sue intenzioni, quali le otto gomme per tappa, l'asse spagnolo è intenzionato a lasciare i rally

■ Dal cuore del Portogallo, dalle montagne di Arganil dove la scorsa settimana si è impegnato per dodici ore al giorno in massacranti test con la sofisticata nuova versione della Toyota Celica, Carlos Sainz confessa: «...»

ni. E' troppo, ma siamo costretti a impegnarci in questa maniera perché non è materialmente possibile completare le ricognizioni in un tempo inferiore, inoltre, non si prova più con i "muletto" perché...»

SAINZ PIDE MEJORAS EN LOS RALLYES
El piloto español está disconforme con las decisiones de la FISA respecto al Mundial de Rallyes. Cree que será una medida negativa si reducen el número de neumáticos que se pueden utilizar.

que las sugerencias de Roberto Angiolini, al respecto de reducir costos en los rallies, son modificaciones razonables, actuales y sensatas y espera que sean tenidas en cuenta.

Al margen de la entrevista, se ha podido saber, que tras la retirada de Lancia y al ser ahora Martini quien toma las decisiones en el equipo, esta marca está muy interesada en que el piloto español corra con los coches italianos, si es posible en el año 1993.

A falta de unos días para que dé comienzo el Rallye de Portugal, Sainz se esfuerza en intensificar los entrenamientos, en los que están trabajando sobre las suspensiones del nuevo Toyota Celica. Tras su experiencia en Montecarlo parece ser que este es uno de los puntos sobre los que tienen que trabajar. También otro punto que tienen que mejorar es la potencia del coche, que se ha visto más afectada que los Lancia, sus peores rivales, con la nueva brida del turbo de 38 milímetros.





Tyrrell y Elf juntos

LA marca petrolera afrontará en el 92 el Mundial de Fórmula 1 en compañía de la escu-

dería inglesa Tyrrell. Elf es uno de los patrocinadores más veteranos y prestigiosos de esta especialidad, sus colores los han lucido los monoplaques de varios equipos de Fórmula 1 y en su increíble plamarés, además de un buen número

de victorias, tiene la conquista de varios títulos mundiales. Al margen de esto, en la escudería británica el primer piloto será Olivier Grouillard. El equipo ha estado realizando unos intensas pruebas en Paul Ricard.

Lucchinelli fuera de la cárcel

EL ex-campeón del Mundo de motociclismo, Marco Lucchinelli, tras permanecer 68 días en la cárcel, acusado de tráfico, elaboración, comercio de cocaína y de pertenecer a un grupo delictivo, se encuentra en su casa. La justicia italiana ha decidido sustituir su condena por un simple arresto domiciliario. A su salida de la cárcel comentó haber pasado los peores momentos de su vida. Los ha podido resistir gracias al apoyo de sus fans y de su familia. Lucchinelli, que en el momento de su detención era el team-

manager de la escudería Ducati en el Mundial de Superbikes. Los directivos de la marca aún no le han dado el puesto a nadie, por lo que es posible que pueda volver a ocupar su



lugar. Lucchinelli reconoce que le queda un duro camino por recorrer, pero afirma que va a poner todo lo que pueda por su

parte y que definitivamente ha dicho adiós a las drogas.

Waldegaard lesionado

EL veterano piloto sueco Bjorn Waldegaard, se ha visto obligado a suspender las pruebas que estaba efectuando en Kenia con el Lancia Delta HF integrale, con motivo del próximo Rallye Safari. Waldegaard en su intento por no atropellar un perro, chocó contra una piedra, y en un movimiento brusco de volante sufrió una fractura doble a la altura del metacarpo izquierdo. Tuvo que ser operado en Nairobi y difícilmente podrá tomar parte en esta peculiar carrera del Mundial de Rallyes.



luña. 31 de mayo, Cataluña. 27 de junio, Cantabria, Asturias o Levante; 5 de septiembre, Andalucía. 24 de octubre, Galicia. 25 de octubre, Galicia. 14 de noviembre, Madrid. Si no se pudiesen disputar esos dos fines de semana dobles, el RACE elegirá dos fechas nuevas. En los fines de semana con dos carreras, el recorrido de cada día será diferente.

como en 500 centímetros cúbicos, en España va a afrontar, con un potente equipo, el Campeonato de España de Raids y el Campeonato de Enduro. El equipo, que en estas especialidades pasa a denominarse Team Lucky Strike Off Road Husqvarna, contará con los servicios de Jordi Arcarons y Santi Pielia. Por otro lado, esta marca colaborará con Suzuki en la organización de la Copa Lucky Strike Suzuki, que se está configurando como una cantera de nuevos valores.

incesantes lluvias torrenciales que les acosaron, no pudieron recorrer ni un solo kilómetro, Juan Garriga realizó los primeros kilómetros con las Yamaha de 500 centímetros cúbicos en Jerez. Tras los primeros entrenamientos, las valoraciones del piloto catalán con respecto a su nueva montura fueron muy positivas. Las mejoras técnicas que ha experimentado la moto cree que son muy favorables. La nueva disposición del motor en el chasis favorece el reparto de pesos. Además,

ingenieros que dejó en Ferrari y en Benetton y relanzar así a la marca en la Fórmula 1. Toyota ya quiso participar cuando se limitó el reglamento a los motores atmosféricos, para lo cual Yamaha le había construido los V10 y V12, utilizados después por esta misma marca.

NELSON PIQUET, retirado este año de la Fórmula 1 al no haber encontrado un coche competitivo, aconsejado por su amigo Emerson Fittipaldi, está estudiando la posibilidad de participar en las míticas 500 Millas de Indianápolis.

SCHUMACHER, piloto revelación en el año 1991 en Fórmula 1, seguirá unido al equipo Benetton en el 93. Incluso si Mercedes, de la mano de Sauber irrumpe en la categoría reina.



Garriga entrenó en Jerez

TRAS el fiasco que sufrieron en Australia, donde a causa de las

opina que la moto puede recibir una buena evolución y situarse a un buen nivel. Con respecto a otro de nuestros mundialistas, Alex Crivillé lucirá el dorsal número 28 en la categoría de 500, que ya ha portado en otras categorías en las que ha participado.



TRES PREGUNTAS A JESÚS PURAS

«Cualquiera de los dos programas es importante»

CAMPEÓN de España de Rallyes en 1990, piloto oficial de Mazda en el Campeonato del Mundo del año 1991.

¿Qué planes tienes definitivamente para este año?

Estos días estoy deshojando la margarita entre dos posibilidades. De una parte, hacer el Campeonato de España de Rallyes con un Lancia Delta Integrale HF de Mauro Noccantini, con participaciones en dos pruebas del Mundial. Sería un programa privado, pero Lancia España ve con buenos ojos la operación. Comenzaríamos en el Rallye de Santander, porque El Corte Inglés es ya muy precipitado.

¿Y el segundo plan?

No es que uno sea prioritario sobre el otro. Digamos que la otra opción es hacer el Mundial de Rallyes en grupo N con un Mazda 323 GTX, preparado en Italia por Gerolamo Pelli, el mismo que preparó el coche de Gregori De Mevius el año pasado. Para este programa, de cinco a siete pruebas, cuento con el apoyo total del importador en España, Tecnitrade. Existe también una remota posibilidad de desarrollar un Mazda 323 GTR en el Campeonato de España de Rallyes secretos en Tierra, pero cuesta mucho dinero y habría que encontrar un fuerte patrocinador. El Mundial lo iniciaríamos en Córcega.

¿Cuándo se tomará la decisión definitiva?

Espero que muy pronto. Me gustaría que antes de marzo, pero quedan algunos detalles por resolver antes de tomar una decisión, en un sentido u en otro.



Ocho rallyes de tierra

EL RACE, organizador del Campeonato de España de Rallyes de Tierra, ha dado a conocer el calendario definitivo, y los lugares donde se celebrarán las distintas pruebas que componen la temporada 92 de la especialidad. El certamen se disputará en ocho pruebas, que se correrán en seis lugares. Esto quiere decir que dos fines de semana habrá carrera el sábado y el domingo. El calendario es el siguiente: 28 de marzo, Málaga. 30 de mayo, Cata-



EN UNOS entrenamientos privados realizados en Inglaterra, la piloto italiana Giovanna Amati realizó los primeros kilómetros a los mandos de uno de los Brabham de Fórmula 1.

JOHN BARNARD está trabajando en un departamento de competición para Toyota con vistas a la temporada 93. Para ello intenta captar a los





Mañana, Corea

DAEWOO, fabricante de automóviles coreano, soporta en la actualidad una larga huelga, y General Motors (su socio al 50 por ciento) estudia el romper estos lazos bajo el pretexto de que Daewoo ha exportado sus Le Mans (versión coreana del Opel Kadett) a territorios reservados a GM. También, ahora es cuando el gobierno coreano investiga los movimientos de acciones «irregulares» que se habrían producido en Hyundai y que justificarían una multa de 120 millones de dólares. Chung Se Yung, presidente general de este grupo y que ha tenido el año pasado unos beneficios de treinta y siete mil millones de dólares, incluyendo en la compañía a miembros de su familia, insiste, sin embargo, en airear el progreso de su país y de su empresa. Ha recordado así mismo que el salario medio de los coreanos del sur pasó en treinta años de 87 a 6.000 dólares anuales, mientras que los intercambios de Corea con el exterior han progresado en veinte años de 3,6 a 157 mil millones de dólares. Para completar la imagen de esta explosión económica, ha apuntado también que las inversiones extranjeras en su país han pasado a lo largo de los últimos veinte años de 25 millones a 2.500 millones. En cuanto a la industria automovilística coreana, inexistente aún en 1962, comenzó por ensamblar vehículos con elementos importados antes de llegar a su capacidad actual de producir dos millones de coches por año (dos veces y media mayor que en 1985), e incluso se prevé doblaría para el 2000. A condición, por supuesto, que los mercados exteriores le sean más favorables que en este año, en el que las ventas de automóviles coreanos ha descendido un 20 por ciento en los

Estados Unidos (15 por ciento en el caso de los Hyundai). Lo que no ha impedido a Daewoo inaugurar una nueva fábrica en Corea, al coste de más de 700 millones de dólares y con una capacidad de 240.000 unidades anuales, lo que elevaría a 740.000 la capacidad total del grupo. «La evolución del país hacia la democracia no se realiza sin plantear algunos problemas -ha declarado, sin embargo, Chung Se Yung- los salarios aumentan muy rápido, nos falta aún tecnología y sufrimos una productividad insuficiente». Sin embargo, Corea se anuncia como el Japón del mañana. Hyundai, por su parte, ya se ha implantado al otro lado del Atlántico, en la ciudad canadiense de Bromont. Siguiendo su ofensiva europea, la sociedad ha iniciado este año la venta de coches en Alemania y en Centroeuropa. Y es cada vez más seguro que Sonauto (ya importador en Francia de Posche, Mitsubishi, Chrysler y Yamaha) añada a Hyundai en su catálogo. Y, además, los coreanos multiplican sus proyectos de implantación industrial en otros países del sureste asiático (Hyundai en Tailandia y China, Kia y Daewoo en Filipinas). Una observación anexa: en Japón, un rival de siempre y enemigo declarado, Corea encuentra muchas dificultades para introducirse, aunque sus coches son generalmente más baratos que los propios productos locales. Como resultado, Corea ha registrado el año pasado un déficit comercial de nueve mil millones de dólares solamente en Japón. También es cierto que, si no compensa tan importantes pérdidas, los fabricantes japoneses (y frecuentemente los norteamericanos) figuran como socios capitalistas de todas las industrias automovilísticas de Corea.



BALLESTA



¿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 • MÁS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF

Un lenguaje distinto.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

25 de febrero de 1992

Núm. 436 • 325 ptas.

EXCLUSIVA NUEVO CORSA 93

Con cuatro carrocerías, más amplio,
ecológico y seguro



8 413042 641506
00436

COMPARATIVA

MONSTRUOS DE PAISANO

- Sierra Cosworth 4x4
- Delta HF Integrale
- Nissan Sunny GTI-R
- Celica Turbo 4WD

NOVEDAD



El Renault Safrane al detalle