

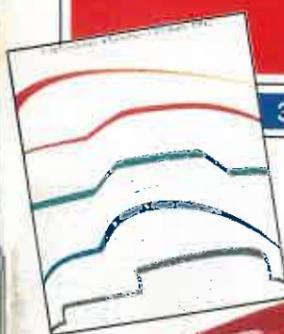
SEMANAL

Motor 16

GRUPO

3 de marzo de 1992

Num. 437 • 325 ptas.



NOVEDADES SALON DE GINEBRA



BMW 325 i COUPE **PRUEBAS** FORD ESCORT XR3 i



8 413042641506

El mundial se pone en marcha. Saltarán chispas.

Un año más, el gran circo de la Fórmula 1 está preparado para ponerse en marcha. Todos esperan la luz verde que dará paso a la emoción.

Los ojos están fijados en el brasileño Ayrton Senna. El brillante piloto del Marlboro World Championship Team deberá demostrar una vez más que es el mejor. No lo tiene fácil. El Mundial de Fórmula 1 1992 está al rojo vivo. No te lo pierdas. Saltarán chispas.



Ven, síguenlo

ESTADÍSTICAS

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



SEAT IBIZA SPORT LINE

PÁG. 26

- | | | | |
|----|-------------------------|----|------------------------|
| 6 | PUNTO DE MIRA | 28 | A FONDO |
| 11 | SU CASO | | FORD ESCORT XR3i |
| 12 | ESPECIAL | 35 | PRECIOS |
| | AVANCE SALÓN DE GINEBRA | | COCHES NUEVOS |
| 26 | AL VOLANTE | 49 | MAGAZINE |
| | SEAT IBIZA SPORT LINE | 56 | FRENTE A FRENTE |
| | | | LANCIA |



NUEVAS HONDA '92

PÁG. 90



COMPARATIVA LANCIA DEDRA 2.0 i.e./VOLVO 460 TURBO

PÁG. 56

- DEDRA 2.0 i.e.
VOLVO 460 TURBO
- 64 **A FONDO**
BMW 325i COUPÉ
- 71 **PRECIOS**
VEHÍCULOS USADOS
- 84 **FUERA DE SERIE**
JBA
- 86 **OCIO**

- PORTUGAL EN
VOLVO 940 TURBO S.W.
- 90 **MOTOS**
NOVEDADES HONDA 92
- 94 **DEPORTE**
ESPECIAL FÓRMULA 1
- 111 **A TODO GAS**



ESPECIAL FÓRMULA 1

PÁG. 94



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

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

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

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

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

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

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

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

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



El Servicio al Cliente BMW incluye: Red de Concesionarios Oficiales BMW • Guía de Servicio • Servicio Móvil de Asistencia, con 20 talleres móviles • BMW Service Card • Servicio de Recambios y Accesorios • Garantías BMW: 1 año de garantía contractual. 6 años de garantía contra la corrosión. 1 año de garantía para reparaciones que incluye mano de obra, recambios y accesorios a solucionar los problemas de aquellos clientes a quienes no haya satisfecho todo lo que nuestro Servicio incluye.

Recambios y Accesorios • Garantías BMW: 1 año de garantía contractual. 6 años de garantía contra la corrosión. 1 año de garantía para reparaciones que incluye mano de obra, recambios y accesorios a solucionar los problemas de aquellos clientes a quienes no haya satisfecho todo lo que nuestro Servicio incluye.

¿RECOMENDARIA USTED SU AUTOMOVIL
A UN AMIGO?

M GRANDES MARCAS EN CRISIS

UY mal lo tienen que estar haciendo algunos de los más importantes directivos de la industria mundial del automóvil cuando sus marcas nadan en un mar de números rojos y la situación no es achacable directamente al producto que venden.

La situación es grave para empresas tan diversas como **General Motors, Porsche o Rolls Royce**. Por diversas razones, todas ellas sufren una crisis importante. Tal vez el **gigantismo** de unas o el excesivo **amor propio** de otras les ha impedido adaptarse a los tiempos modernos. No han demostrado la capacidad de reacción necesaria.

Sin duda son lamentables los **reveses deportivos** sufridos por Porsche, el **inmovilismo** tecnológico de Rolls o la forma en que General Motors abrió sus puertas a los **japoneses**. Pero esto son anécdotas en unas trayectorias históricas. Ahora, las perspectivas futuras son difíciles y la **interdependencia económica** de las más pequeñas está por asegurarse.

¿Se imaginan que **Toyota** comprara Rolls Royce al grupo de construcciones mecánicas **Vickers**...? Rolls ha dado beneficios en los últimos veinte años, pero se ha caído literalmente en el ejercicio 91. **La joya de la Corona** corre un serio peligro.

Porsche, por su parte, espera dar la vuelta a la tortilla con un **futuro deportivo** cuyos costes de producción se rebajarían drásticamente, pero entretanto los rumores corren.

General Motors, por último, planea **alianzas** con los japoneses. Se manejan alternativas radicales para olvidar los 4.550 millones de dólares de pérdidas y la supresión de 74.000 puestos de trabajo.

En cualquiera de los casos es imprescindible una reacción capaz de asegurar un futuro nada fácil, cuando más de un especialista se ha permitido anunciar que antes del **año 2000** desaparecerán importantes marcas europeas.

Alberto Mallo



Las pérdidas históricas de GM

LAS compañías norteamericanas de automoción han registrado unas pérdidas sin precedentes en 1991. Esta definición realizada por el presidente de General Motors, Robert Stempel, encierra detrás la cruda realidad de que las tres grandes de Detroit (GM, Ford y Chrysler) cerraron el pasado año con un saldo negativo conjunto de 760.000 millones de pesetas, superando el récord de 450.000 millones de pérdidas de 1980. El caso de General Motors es sintomático, ya que el pasado ejercicio lo cerró con unas pérdidas de 4.450 millones de dólares, es decir, cerca de medio billón de pesetas. La facturación fue de 1,23 billones de pesetas, lo que supone un retroceso del 12,5 por ciento respecto a 1990. Con estos datos delante, los responsables de la compañía han anunciado un drástico plan de reestructuración que obligará al cierre de 21 plantas de montaje y al despido de unos 74.000 trabajadores en los próximos cuatro años. Además, se pondrá en marcha un programa de jubilaciones anticipadas a

los mayores de 51 años y una rebaja de salarios del 10 por ciento a todos los trabajadores. Ford y Chrysler han presentado pérdidas millonarias en el balance del pasado año.

La Guardia Civil denunciará más

LOS responsables de la Guardia Civil de Tráfico han evaluado positivamente un plan de competitividad que incentiva la formalización de denuncias por parte de los agentes. Esta evaluación responde a la encuesta planteada hace unos meses por la Dirección General del Cuerpo en la que se solicitaba un informe pormenorizado sobre la conveniencia o no de una ficha de rendimiento personal. Según la encuesta remitida a todas las Agrupaciones, cada agente debía consignar diariamente el número de denuncias formalizadas con indicación de los preceptos infringidos del Código de Circulación.



SEMAFOROS

DIRIGENTE DEL AÑO

El grupo editorial Tecnicomunicaciones ha elegido como «Dirigente del Año» a Honorio Pertejo, director general de Sogedac, la empresa del grupo PSA que gestiona las compras de Peugeot y Citroën. Pertejo, ha sido uno de los hombres clave en el desarrollo de la factoría de Villaverde

LA EXPO SIN AVION

Los dirigentes de la Expo sevillana (¡lagarto, lagarto!) quieren promocionar el TAV (¡toquemus madera!) como sea. No se les ocurre mejor manera que evitar por todos los medios que los automovilistas lleguen al aeropuerto, por lo que se han confabulado con el MOPT para que no haya ninguna indicación en los trazados nuevos de la autovía. Y si no es así, al menos lo parece.

PREMIO PARA CADIZ

La compañía Cadiz Electrónica S.A. ha sido distinguida con el premio Calidad Q1, por el que se reconoce como proveedor Ford, de excelente calidad. En Andalucía, lo del vino y los toros es un mero tópico.

MENUDAS PRISAS

Escasamente 50 metros son los que faltan por asfaltar, desde hace más de un año, en la vía de servicio de la N-1 en la salida de Madrid hacia Burgos. Un mínimo detalle, que no parece muy difícil de resolver, pero que impide que la obra esté terminada en su totalidad.



LA ÚLTIMA FOTO Estas instantáneas recogen los últimos momentos del Ricart antes de entrar en el Pabellón.

Arde la historia en la Expo

EL fuego del Pabellón de los Descubrimientos se llevó con él uno de los escasos retales de nuestra historia automovilística. En el interior del pabellón se encontraba un Ricart del año 1929 y una motocicleta New Hudson, de 1914, de un cilindro y con transmisión por correa.

El Ricart, un modelo de competición, dotado con un motor de seis cilindros, era el único Ricart puro que se conservaba. Su creador, Wifredo Pelayo Francisco de Borja Ricart Medina es uno de los padres, o quizá el padre, del automovilismo en España.

Nació el 15 de mayo de 1897. Obtuvo el título de Ingeniería a los 21 años y fundó en 1920 la Sociedad Anónima de Motores Ricart-Pérez con Francisco Pérez de Olayguer. Empezaron fabricando motores, pero la pasión de Wifredo Ricart por los automóviles de competición le llevó a fabricar un pequeño vehículo de carreras, de 1.500 centímetros cúbicos, cuatro cilindros, doble árbol de levas en cabeza, cuatro válvulas por cilindro y 58 caballos a 5.800 revoluciones por minuto.

Pero esta afición por la competición motivó la ruptura con

su socio y en 1926 Wifredo Ricart creó en solitario la empresa Motores y Automóviles Ricart, S.A. De esta etapa en solitario es el Ricart que se ha quemado en la Expo. Este vehículo participó en diversas carreras y tuvo un accidente en 1949 en el circuito barcelonés de Pedralbes, Penya Rhin, lo que obligó a reconstruirlo.

En la actualidad, este Ricart pertenece al museo Claret de Gerona. Según fuentes cercanas a dicho museo, ni el coche ni la moto han recibido impactos

rante el incendio. Por tanto, conservan las líneas de la carrocería, aunque se encuentran en pésimo estado a causa del fuego. Se desconoce si los metales han estado sometidos a temperaturas cercanas a su punto de fusión o por el contrario no han sufrido más que un calentamiento que no ha afectado a las propiedades básicas de los materiales. En este caso, la intención del museo es la de restaurar el vehículo. Por otro lado, las cifras de seguro que se han barajado no parecen ajustadas a la realidad.



BMW ROADSTER

La marca alemana BMW, que también fabrica motocicletas, como ya es notorio, acaba de lanzar al mercado un nuevo modelo, bautizado con el nombre **R 100 R**. Se trata de una evolución de la serie R, destinada a la carretera, en su estilo más puro. Utiliza el motor boxer de dos cilindros y 980 centímetros cúbicos, que rinde 60 caballos de potencia con cuatro válvulas por cilindro. Su precio en nuestro mercado es de **1.058.600 pesetas**.





Las mercancías peligrosas, mas lentas

LOS vehículos que transporten mercancías peligrosas por carretera no podrán superar los 40 kilómetros por hora cuando circulen por vías urbanas o travesías, según el nuevo Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por carretera. Al mismo tiempo, el Ministerio del Interior, en colaboración con el MOPT, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos, elaborarán un plan nacional de estacionamientos en el que se fijen las zonas pú-

blicas y privadas que pueden utilizarse para este tipo de vehículos.

Este nuevo Reglamento ha aparecido publicado en el Boletín Oficial del Estado con fecha 22 de febrero del 92. En el mismo B.O.E. se mencionaba la creación de una comisión interministerial para establecer los distintos tipos de mercancías peligrosas.

CE: Frenar el tráfico de impuestos

LA Comisión Europea ha aprobado un «Libro verde sobre el transporte y el medio ambiente» y ha autorizado al comisario de Transportes, Karel Van Miert, para que diseñe un proyecto de Di-



rectiva que incluya un aumento de las medidas fiscales destinadas a frenar el incremento del tráfico por carretera.

El objetivo es potenciar como alternativa los transportes marítimo y ferroviario que resultan menos contaminantes, y frenar el crecimiento del parque automovilístico. Aunque todavía no hay nada decidido, Van Miert defiende un aumento sustancial de los impuestos de los vehículos y los carburantes, así como el establecimiento de peaje en todas las autopistas comunitarias. Según Van Miert, «si no se toman medidas, en el año 2010 habrá un coche por cada dos personas y el tráfico rodado en la Comunidad habrá crecido un 42 por ciento, lo que resultará insostenible».

EN VOZ BAJA

EL CITROËN ZX DE DOS PUERTAS se fabricará exclusivamente en Vigo, exportándose para todos los países del mundo. Los niveles de calidad de la planta gallega y la descentralización en la producción, son las razones de esta decisión.

UN PEUGEOT 106 sport aparecerá en el mercado en agosto de 1993. Utilizará el motor TU2/J2 de inyección monopunto y 1.224 centímetros cúbicos, que desarrolla 100 caballos. Se trata de una versión deportiva, que podrá participar en la clase de medios de 1.300 centímetros cúbicos.

EL TÚNEL DEL CANAL de la Mancha está planteando más problemas de los previstos. De momento, el inicial presupuesto, de aproximadamente un billón de pesetas, se ha superado en un 70 por ciento y ya se han gastado 1,6 billones. Por si fuera poco, la obra, que se esperaba inaugurar en junio del año 1993 va muy retrasada y no se cree que pueda ser inaugurada antes de octubre de ese año.

TOYOTA YA EN EUROPA

CON doce mil seiscientos millones de pesetas, Toyota ha asentado definitivamente su actividad industrial en Europa. En las plantas de Deeside (Gales) donde se fabricarán los motores y en Burnaston, a las afueras de Birmingham (Inglaterra), donde se ensamblará definitivamente el coche, Toyota prevé una producción de hasta doscientos mil Carina del nuevo tipo denominado E. Este coche, aunque diseñado en Japón, está directamente dirigido al mercado europeo. Berlina familiar del segmento medio, competirá en



su dos carrocerías, cinco puertas y sedán, contra los Peugeot 405, Nissan Primera o BMW 316i, por ejemplo. Más bajo, ancho, largo entre ejes y con una capacidad interior aumentada, el nuevo Carina va a suponer para Toyota su principal arma en

Europa y centro de su actividad comercial en España. Presentado oficialmente en Ginebra en el actual Salón del automóvil, las primeras unidades del Carina E «europeo» saldrán de las cadenas inglesas de Burnaston a finales de este año. Hasta entonces, España Nipauto S.A. importará directamente desde Japón entre julio y septiembre 350 unidades del modelo sedán. Luego, ya con unidades europeas y libres ya del arancel actual que desaparecerá en el 93, los Carina E entrarán definitivamente como competidores en igualdad de condiciones de las berlinas medias-altas del mercado actual. Cinco son las



GAMA CARINA E El Carina E será el primer Toyota fabricado en el Reino Unido, y empezará a comercializarse en España este verano. Cuatro motorizaciones de gasolina y una diésel, además de dos carrocerías distintas, conformarán la gama de esta berlina de cuatro metros y medio.



son dos motores 2.0, de 158 y 133 caballos respectivamente, otro de 115 de mezcla pobre con una importante reducción del consumo, gracias a un funcionamiento estequiométrico que aumenta la potencia del motor hasta sus valores máximos sólo

a partir de los 140 kilómetros por hora y, finalmente, un diésel de 73 caballos. En cuanto al resto de la mecánica, los Carina E más potentes adoptan la suspensión delantera Super Strut, que es una McPherson mejorada que optimiza la

estabilidad a altas velocidades y la precisión en los giros. Respecto a los precios, Toyota todavía no ha establecido una política concreta. Pero, teniendo en cuenta la inversión realizada y que la marca quiere vender unas seiscientas mil

unidades de este modelo en Europa (del anterior Carina se vendieron trescientas mil), es previsible un precio muy competitivo en un segmento que acapara la cuarta parte del mercado europeo del automóvil.

Juan Luis Soto

DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

CINCO CARROCEROS Italianos presentarán en el Salón de Turín, que se celebrará durante la segunda quincena del mes de abril, cinco prototipos diferentes basados en la plataforma del Fiat Cinquecento. En un principio se desestimó la idea porque se consideró que era demasiado precipitada y que podría estar abocada al fracaso. Sin embargo, finalmente, la decisión se tomó a mediados de

enero bajo la iniciativa de Paolo Cantarella, director gerente de Fiat Auto, que consideraba esta ocasión como una buena oportunidad para demostrar el potencial de la industria italiana en general y de los carroceros en particular. Su opinión era que había que demostrar la capacidad de la industria italiana para trabajar rápido y bien. Comentó sus deseos a Giorgetto Giugiaro, nombrado recientemente presidente de la Asociación de Carroceros italiana, el cual se encargó de poner todo el mecanismo en marcha, cuando ya parecía

que los carroceros habían dado su negativa definitiva a sacar el proyecto adelante. Pero los cinco carroceros, antes mencionados, están trabajando contra el reloj desde mediados de enero para presentar la propuesta más imaginativa e innovadora basada en la plataforma del Fiat Cinquecento, un vehículo eminentemente urbano. En poco más de tres meses, tendrán que diseñar y construir estos prototipos rodantes. Será interesante ver, cuál de ellos resultará vencedor en esta particular carrera.



Código Penal y tráfico

El anteproyecto de Código Penal aprobado por el Gobierno, recoge algunos aspectos relacionados con el tráfico. Así, se señala que la conducción de un vehículo de motor bajo la influencia de drogas o bebidas alcohólicas, actualmente castigado con seis meses de arresto y multa de cien mil pesetas a un millón, será sancionada con la pena de 8 a 12 arrestos de fin de semana o multa de 3 a 8 meses (de 30.000 a 80.000 pesetas o de 3 a 8 millones) y con privación del carné de conducir de 1 a 4 años. El conductor que se niegue a someterse a los controles de alcoholimia será castigado con pena de 6 meses a 1 año de cárcel. Los «conductores homicidas» verán agravada la pena, pasando de 1 a 4 años de cárcel, multa de 6 a 12 meses y retirada del carné de conducir hasta 10 años.

En otro orden de cosas, Daihatsu acaba de presentar su nuevo micro-modelo, bautizado Opti. Un pequeño automóvil de 3,3 metros de longitud, con un curioso motor de 3 cilindros y 12 válvulas, que desarrolla 55 caballos de potencia; con caja de cambios de cinco velocidades (o 4 en las versiones básicas de equipamiento) y la opción de cuatro ruedas motrices. Los consumos son excepcionalmente bajos, llegando a los 3,8 litros a los 100 kilómetros.



Daihatsu Opti

La firma Daihatsu, octavo fabricante japonés, con una producción anual de 240.000 coches, casi todos ellos de tipo pequeño y todo terreno, ha decidido abandonar el mercado americano. Tras cuatro años en los que intentó conquistar el mercado USA, ha decidido arrojar la toalla ante la ausencia de resultados y las escasas previsiones de éxito. En el pasado año vendió tan sólo 9.400 unidades, en un mercado que absorbe alrededor de 10 millones.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

MAZDA ANUNCIÓ que el nuevo 626 de cuatro puertas y el coupé MX-6 que fabricarán en Michigan tendrán más del 75 por ciento de piezas fabricadas en EEUU, por lo que el Gobierno los clasificará como de fabricación nacional. El 626 es el Mazda más vendido en USA, con 68.329 unidades vendidas en 1991.

TOYOTA y NISSAN han reducido sus exportaciones en 10 / Motor 16

un 3 por ciento. Las cifras en el mercado japonés son más alentadoras para Toyota, cuyas ventas crecieron un 1,2 por ciento debido al éxito del Crown remodelado, del que se vendieron 18.005 unidades, un 71 por ciento más que el pasado año.

VOLVO espera vender este año en Japón 700 unidades más que en 1991. El responsable de Volvo en Japón ha manifestado, sobre las ventas de coches americanos en Japón, que «las malas estadísticas de sus ventas, responden por sí mismas». Volvo vendió 10.127 coches

en Japón, situándose por detrás de Volkswagen, Mercedes y BMW.

LA REDUCCIÓN a 1.800 horas de trabajo anuales en Japón, será el tema caliente en las negociaciones entre la patronal y los sindicatos, en esta primavera.

MAZDA ya tiene a punto el nuevo motor con el que va a competir este año en el Mundial de Sport, tras la prohibición de los motores rotativos con los que venció en las 24 Horas de Le Mans. Se trata de un 3,5 litros de 6 cilindros en V.

CONTANTE Y SONANTE

INDUSTRIA va a liberalizar los precios de las gasolinas en abril, cuando las refineras se hagan cargo de la gestión de las gasolineras de Campsa.

EL GOBIERNO está estudiando la privatización de un 16 por ciento de Repsol a mediados de marzo.

LOS RESULTADOS de explotación de la Empresa Nacional de Autopistas crecieron un 10,2 por ciento en el pasado año, hasta alcanzar los 5.600 millones.

EL GRUPO PSA está negociando en Polonia con la firma FS el montaje de su modelo 405.

VOLKSWAGEN va a suprimir varios miles de puestos de trabajo en los próximos años.

EL PROYECTO industrial de Ford-VW en Portugal ha sido adjudicado a Agromán en asociación con el grupo francés Bouyges.

ROBERT Miller, vicepresidente de la multinacional Chrysler que estaba considerado como el sucesor de Lee Iacocca, ha abandonado la compañía.

LOS BENEFICIOS de Honda Motor se redujeron en un 36 por ciento en el tercer trimestre de 1991, al situarse en 8.700 millones de pesetas.

LEOPOLDO Pirelli, uno de los líderes tradicionales de la industria italiana, se ha visto obligado a dejar todos sus cargos en la empresa del mismo nombre tras el fracaso de su OPA sobre Continental.

Motor 16

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

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirectores: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía); Juan González Asó (Diseño); Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simionetta 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. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillera (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tücherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Parón. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pneúmas); Fernando Catizal (Cierre); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pneúmas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oñarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viza (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe). Yolanda Carrochano y José M. Ormazabal.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefe de publicidad: Elvira Aricha. Automecánica: M. Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calabuig. Automecánica: Lotes Peira. 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 Lizarraga. Directora de Nuevos Proyectos: Charo Oñate. Director de Planificación: Simón Molero. Director Administrativo-Financiero: Eduardo de Toledo. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño. Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Teléx: 43974 NYRE E. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5.º Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7.º 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. 1989. 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).



Puntualizaciones

En contestación a la réplica a mi carta de la Dirección de Prensa y Relaciones Exteriores de Volvo España S.A., les ruego publiquen las siguientes puntualizaciones a fin de que esta compañía revise la información de sus archivos, evidentemente errónea.



1. No fue «unos días después» cuando me puse en contacto con Volvo, sino personalmente y al día siguiente de arder mi coche.

2. En la «revisión» me facturaron 22.940 pesetas por «servicio de mantenimiento» y 1.110 pesetas por la «reparación de conexiones de los testigos del cuadro», por lo que que alguna conexión eléctrica sí «repararían».

3. La afirmación del Sr. de la Herrán sobre que yo les comenté que el coche estuvo parado sin funcionar durante tres días, he de desmentirla, los días previos al incendio yo fui y volví de mi trabajo con mi coche, unos 120 kilómetros, como pueden confirmar las personas que me acompañaron; lo único que yo les comenté es que el día del incendio no hice mi acostumbrado trayecto, solamente lo moví unos metros para poder sacar otro coche del garaje, nada más.



Discos en rojo

HABITUALMENTE me salto un disco de mi barrio por indicación del policía de tráfico, que cuando no pasa ningún peatón me da paso libre para aligerar de tráfico una esquina. Lo cierto es que tendría que ponerse intermitente mucho antes, pero no lo arreglan. Hace unos días no estaba el guardia pero como la situación se repetía, me lo salté sin molestar a ningún peatón y por supuesto a ningún automovilista. Sin embargo, tuve que escuchar una gran bronca de los ocupantes de un vehículo de la Policía Municipal que insistían en ponerme la multa. ¿En qué quedamos?

Salvador Laso Madrid

Contenedores mal colocados

LEVO ya mucho tiempo esquivando los contenedores que dejan mal colocados en el Soto de la Moraleja, aunque hay otros muchos.

Aprovecho la oportunidad que me brindan en su revista para protestar enérgicamente contra la irresponsabilidad de quienes colocan en nuestras calles un peligro potencial tan grande como es uno de estos contenedores de escombros. Y es que, además, no se toman ni la molestia de señalizar lo más mínimo semejante obstáculo.

Espero que no tengamos que lamentar algún día semejante irresponsabilidad.

Roberto García Madrid

a 90 km/h. Cuando bajé del coche me sorprendí al comprobar el penoso estado del automóvil que me impactó, ya que se destruyó todo el frontal mientras que mi ZX estaba intacto, ¿Increíble? Me gustaría que me informaseis si este nuevo coche de Citroën tiene alguna protección especial en los paragolpes o similares o si simplemente fue pura suerte. Muchas gracias.

José Lamu Madrid

La utilización de materiales más modernos y de mejor calidad, es común a casi todas las marcas en los últimos tiempos y Citroën no es ajena a estas mejoras. Sin embargo, nosotros más bien creemos que con su ZX al frenar fuerte se elevó ligeramente de atrás y el automóvil que le impactó, al contrario, hundió su frontal al frenar y se metió debajo de su coche con el resultado comentado. ¿Ha comprobado los bajos traseros de su ZX?

De oasis nada

ME encanta el anuncio que Campsa emite por televisión. Una gasolinera limpia, todo aparentemente funciona, atención personalizada e imágenes de auténtica película, con oasis incluido. Sin embargo, la realidad es distinta. Llevo unos días intentando poner aire en mis neumáticos y en ninguna gasolinera de Campsa funcionan los aparatos. El servicio es muy mediocre y la limpieza, sobre todo de los lavabos, bastante deficiente. ¡De oasis, nada de nada!

Carlos Salmerón Barcelona

ZX Blindado

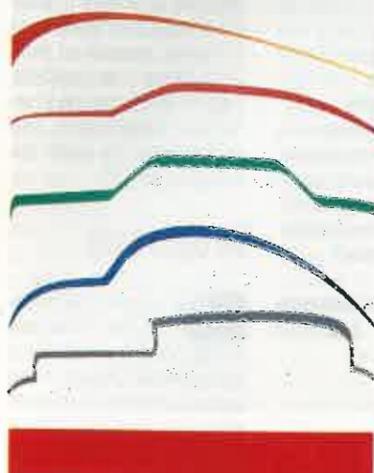
SOY un asiduo lector de esta revista, la cual considero de muy buena calidad, por lo cual os felicito. Tenía entendido que los Citroën eran bastante frágiles en las colisiones. Yo soy propietario de un ZX y la semana pasada recibí un fuerte impacto en la parte trasera al tener que frenar bruscamente, circulando, aproximadamente,

Antonlo Oliver



SALON DE GINEBRA

62e Salon International de l'Auto
du 15 au 21 Mars 1992



AVANCE

EN un mercado europeo que sufre la recesión, el Salón de Ginebra viene a aportar una savia nueva que se materializa en importantes novedades. Todos los fabricantes van a desvelar en la muestra suiza sus últimas creaciones, que en unos plazos de tiempo especialmente breves, llegarán al mercado español.

Este año, una vez más, los supercoches serán el imán que atraiga al Sa-

lón a los visitantes ávidos de soñar con esos objetos a veces imposibles llamados Bugatti EB 110 o Lamborghini Diablo Roadster. Los más razonables, sin embargo, tendrán que dedicar bastante tiempo para observar modelos tan diversos como el Citroën ZX Automático, el Lancia Y 10 Avenue o el Fiat Tempra Station Wagon 4x4; o para descubrir los nuevos motores de ocho cilindros que BMW implantará a partir de ahora en su prestigiosa Serie 7.

Ford Scorpio nueva generación, Fiesta XR2 16V y Escort Cosworth, Rover 200 y 800 Coupé, Honda CR-X

Del Sol... Todos estos modelos y otros más de próxima comercialización, se verán acompañados por la habitual corte de prototipos (Opel Twin y otros) que anticipan las soluciones del mañana.

En estas páginas desvelamos algunas de las más relevantes novedades protagonistas de Ginebra. En nuestro próximo número les ofreceremos la información completa de este tradicional Salón del automóvil.

LAMBORGHINI ROADSTER

EL ABOGADO DEL DIABLO

UN buen abogado es lo que van a necesitar los futuros propietarios del Diablo Roadster para defenderse de los policías que velan por los límites de velocidad.

La marca del toro no se conforma con ofrecer el deportivo más veloz del mundo (325 kilómetros por hora). Su versión Roadster del Diablo también es - o debe ser - el descapotable más rápido. Ir sin techo a más de 300, es un reto que sólo una marca como Lamborghini podía afrontar, gracias a su excepcional mecánica. El motor de 12 cilindros en V y 5,7 litros de cilindrada, desarrolla una potencia de 492 caballos, más propia de un coche de competición que de una máquina de calle.

El Diablo Roadster es, de momento, un ejercicio de estilo que se da a conocer en el Salón de Ginebra. Lamborghini trabaja para surtir a sus concesionarios de suficientes unidades del Diablo, mientras que su departamento de experiencias no ceja en la puesta a punto del



Diablo VT de tracción a las cuatro ruedas y en el futuro modelo que complementará la gama. Una vez dicho adiós al todo terreno LM, los objetivos de la marca se centran en volver a fabricar los deportivos que hagan sombra a Ferrari.

EL MÁS RÁPIDO
El Lamborghini Roadster será el descapotable más rápido entre los súper deportivos.



COMO EL MIURA
Al igual que en su día el mítico Lamborghini Miura tuvo una versión descapotable, el Diablo se ofrece ahora en roadster.

PARA SEPTIEMBRE
El Impresionante
Escort RS Cosworth se venderá en España después del verano.



SALON DE GINEBRA

© 1993 Ford Motor Company de España



AVANCE

FORD

ESCORT «BOMBA» COSWORTH

FORD lanza una auténtica ofensiva en este Salón de Ginebra. Junto a los nuevos Fiesta con motor de dieciséis válvulas y 105 caballos de potencia (el mismo del Escort XR3i probado en este número) para la versión S ó 130 caballos para la versión XR2i, expondrá la nueva generación de Scorpio con cambios de detalle y la versión de carrocería familiar en su configuración definitiva. Pero el centro de atracción de su «stand» será el Escort Cosworth, auténtica «bomba» que en el futuro será utilizado por la marca en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Este coche, que ya debutó victoriosamente en competición en el Rallye de Talavera de 1990 en manos de Mía Bardolet, se presenta ahora en su versión de calle, que no es menos



espectacular. Su comercialización en España está prevista para el próximo mes de septiembre. Sus amplias aletas, el enorme alerón posterior, las ruedas de aluminio de dieciséis pulgadas de diámetro calzadas con neumáticos de 225/45 y el generoso faldón delantero, caracterizan a este auténtico fuera de serie. La mecánica procedente del Sierra Cosworth garantiza las prestaciones. Lo esencial: 220 caballos de potencia y tracción a las cuatro ruedas, pero con muchos cambios, como un turbo mayor (carcasa del Garrett T4 y turbina del T3), nuevo intercambiador de calor agua /aire y aire/aire, suspensiones más duras, etc... El reparto de potencia es de un 66 por ciento a las ruedas traseras y un 34 por ciento a las delanteras. La velocidad máxima es de 232 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora de 6,9 segundos.

Por lo que respecta al Scorpio, las modificaciones son numerosas, pero de detalle (ruedas, salpicadero, reposicionamiento de diversos mandos, climatización mejorada, nuevos tapizados, sistema antibloqueo de frenos Teves Mk IV, toma de aire frontal, amortiguadores de gas, etc., así como algunas mejoras procedentes del Scorpio Cosworth). Del Familiar, señalar que la capacidad de su maletero puede ir desde 550 hasta 1.600 litros. En cuanto a los nuevos Fiesta dieciséis válvulas, los

CAPAZ DE TODO
Tiene la misma longitud del modelo cinco puertas, 4,74 metros, y se ofrece con motores 2.0 y 2.9.



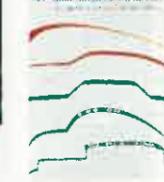
rendimientos son francamente elevados. Así, el Fiesta S de 105 caballos alcanza 182 kilómetros por hora, acelera de 0 a 100 en 9,5 segundos y consume 6,4 / 7,9 / 9,7 litros cada 100 kilómetros. En el XR2 son 200 kilómetros por hora, 8,5 segundos y 6,3 / 8,2 / 9,7 litros.

SCORPIO RENOVADO
Coincidiendo con la presentación del Familiar, la gama Scorpio ha recibido numerosas mejoras de detalle, que también afectan al interior, ahora más ergonómico.



SALON DE GINEBRA

© 1993 Ford Motor Company de España



AVANCE

LANCIA Y 10 ULTIMA MODA

LA diseñadora italiana Mila Shon ha sido la encargada de dar al Lancia Y 10 un toque especial, que se materializa en esta edición Avenue. Este nuevo Y 10, que se comercializará en España a partir del 15 de marzo, tiene una tapicería exclusiva, que combina el agradable tejido Alcantara con un diseño moderno y muy elegante. La mecánica es la de



la versión 1.100 con catalizador, que puede combinarse con el cambio manual o bien con el Selectronic.

CITROËN ZX TAMBIEN AUTOMATICO

EL Citroën ZX se vende bien. El nuevo modelo de la marca francesa ha caído positivamente entre el público, que a partir del mes de marzo tendrá la posibilidad de elegir entre el cambio manual de cinco velocidades y el automático de cuatro, que ahora acaba de introducirse en la gama. La caja automática ZF de origen alemán podrá combinarse con los motores de gasolina de 1,9 y 1,6 litros (acabados Volcane y Aura) y con el diésel de 1,9 litros (acabados Avantage y Aura). Este cambio, ya utilizado en otros modelos del grupo Peugeot Citroën, se distingue porque el accionamiento de la cuarta es de tipo mecánico en vez de hidráulico (caso de la primera y la segunda), y el de la tercera mixto. Así hay menos pérdidas de potencia y los niveles de consumo resultan ampliamente beneficiados con unos incrementos bastante discretos. Por ejemplo, a 90 kilómetros por hora, el diésel gasta 4,8 litros en vez de 4,4 con el cambio manual; el gasolina de 1.600 centímetros cúbicos, 6,0 litros en vez de 5,4 y el gasolina de 1.900 centímetros cúbicos, 6,2 en vez de 6,0 litros. La difusión de los coches con cambio automático sigue siendo bastante restringida en España, con una penetración del 1,7 por ciento, mientras que en países como Estados Unidos y Japón, nueve y siete de cada diez coches, respectivamente, son con cambio de marchas automático.

SALON DE
GINEBRA



AVANCE



PEQUEÑO LUJO
El Lancia Y10 Avenue ofrece un interior amplio en relación con su tamaño exterior y un primoroso acabado, con tapicería en tejido Alcantara.



AUTOMATISMO CITROËN
El cambio automático podrá combinarse con los motores de gasolina y gasóleo.

Tan sólido como nuestras garantías.



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

Al comprar un Ford no sólo te llevas un gran automóvil, también te llevas unos importantes beneficios: nuestras garantías.

Garantía por un año, sin límite de kilómetros.

Garantía de un año en reparaciones de chapa y pintura efectuadas por los concesionarios que exhiban el símbolo de "Carrocería Autorizada".

Garantía anticorrosión, para que du-

rante seis años, goces de garantía contra la perforación por corrosión de tu coche.

Garantía de por vida en reparaciones, que supone pagar sólo una vez la reparación mientras el coche sea de tu propiedad.

Y además, la garantía de seis meses en los recambios originales y la Seguridad Mecánica Ford, nuestra garantía opcional de cuatro o cinco años.

Todas ellas están concebidas para

que tú disfrutes de lo mejor en atención al cliente. Para que sientas la solidez de una gran marca: Ford.

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



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

BMW

8 CILINDROS EN LA SERIE 7

GINEBRA será el bautismo de dos nuevos BMW Serie 7, el 730 y el 740. Si la primera denominación es conocida para los seguidores de la marca, no lo es sin embargo el motor que incorpora, un nuevo 8 cilindros en V a noventa grados. Esta planta motriz de aluminio y culatas de cuatro válvulas por cilindro, se fabricará en dos cilindradas, de 3 y 4 litros. Respectivamente desarrollan 218 y 286 caballos de potencia. Es un avance importante frente al seis cilindros del actual 730i, que con 188 caballos de potencia, seguirá siendo el punto de partida de la Serie 7.

El proyecto de un motor moderno de ocho cilindros en V no es nuevo en BMW. A finales de los años 70 lo dieron a conocer junto con el de doce cilindros. La crisis energética retrasó sendos programas, pero a la larga se han hecho realidad.

Los nuevos 730 y 740 se distinguen por los «riñones» de la calandra de diseño más ancho. El 740i se sirve con el cambio automático de cinco relaciones y estará disponible indistintamente con carrocería normal o larga (once centímetros más).



NUEVO M5
La superberlina de la Serie 5 estrena nuevas ruedas y un motor de 340 caballos.

Los nuevos BMW Serie 7 incorporarán la más avanzada tecnología como es tradicional en la marca. El 730i acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 8,5 segundos y el 740i en 7,4 segundos. La velocidad máxima es de 233 y 240 kilómetros por hora.

Por lo que respecta a la Serie 5 también hay novedades. Un nuevo M5 de 340 caballos de potencia será a partir de ahora el modelo estrella de la gama. Es el resultado de haber incrementado la cilindrada hasta 3,8 litros desde los 3,5 iniciales.



MOTOR DE 8 CILINDROS EN V
Los Serie 7 estrenan en Ginebra un nuevo motor de 8 cilindros en V para las versiones 730 y 740 i.

SALON DE GINEBRA



AVANCE



SEMANA EXCEPCIONAL

DEL 2 AL 8 DE MARZO

COMPRE SU COCHE USADO EN CITROËN

Le ofrecemos:

75.000 PESETAS

Como mínimo por su coche usado*.

GARANTIA EUROPEA

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según el estado del vehículo).

COCHES CON MENOS DE UN AÑO

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

FINANCIACION HASTA 48 MESES

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

ABIERTO
SABADO Y DOMINGO

* Si no tiene coche usado, beneficiarse de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión.

Eurocasion

VEHICULOS DE OCASION. COCHES DE PRIMERA

HONDA CR-X DEL SOL COCHE DEL VERANO

LOS fabricantes de automóviles son bastante aficionados a bautizar con nombres hispanos a sus modelos: Pontiac Salsa, Mazda Persona, Ford Fiesta... y ahora Honda CR-X Del Sol. En este último caso no sólo su nombre de clara intención sino, sobre todo, su estructura, le hacen acreedor al título, todavía no registrado, de coche del verano. Si alguien lo duda, diremos que en España se pondrá a la venta el próximo mes de mayo.

El nuevo CR-X no tiene mucho que ver con el anterior ni en sus dimensiones, mucho más amplias ni en su aspecto exterior, informa

nuestro corresponsal en Japón **Daniel Monteverde**. Sube de clase aumentando en 195 milímetros su longitud, ganando espacio y habitabilidad con sus 20 milímetros más de anchura y reduciendo en 15 milímetros su altura.

Diseñado sobre la base del nuevo Civic, al igual que en los modelos de años anteriores, el CR-X Del Sol monta dos motores comunes, un 1,6 litros de 16 válvulas con tecnología Vtec, que da 170 caballos de potencia a 7.800 revoluciones por minuto (el valor de par motor máximo, 16,3 metros kilo, se obtiene a 7.300 revoluciones por minuto) y un 1,5 litros, también Vtec, de 130 caballos. Las respectivas versiones se denominan VXi y SIR. Esta



SALON DE
GINEBRA
64e Salon International de l'Auto
AVANCE



TECHO PRACTICABLE
El techo se guarda automáticamente en el maletero en sólo 45 segundos.

LLEGA EN MAYO
El pequeño deportivo japonés empezará a venderse en España el próximo mes de mayo, completando la gama Civic de la que deriva mecánica y estructuralmente.

última se distingue por el techo de accionamiento automático, que se introduce en el maletero presionando un botón, en 45 segundos. El citado maletero tiene una capacidad de 145 litros. El bastidor ha sido notablemente reforzado ganando 60 kilos, pero manteniéndose igualmente alrededor de los 1.100 kilos.

El nuevo CR-X ofrece además como equipo opcional sistema antibloqueo de frenos ABS, sistema de control de tracción TCS y diferencial autoblocante.

El CR-X Del Sol, que también se fabrica con cambio automático, viene a competir directamente con el Mazda MX-5 descapotable.



¡ MENUDO JUGUETE !
Con 170 caballos de potencia y un diseño como sólo los japoneses son capaces de llevar a la práctica, el CR-X Del Sol se perfila como un futuro «best seller».

SALON DE
GINEBRA
63e Salon International de l'Auto
AVANCE

SU VITARA ESTA A UN PASO.

Así de cerca puede encontrarlo en las nuevas tiendas SUZUKI AUTOMADRID.

En las calles más céntricas. A un paso.

Venga a ellas, allí encontrará el modelo de VITARA que más le guste, todos sus accesorios y un servicio hecho a su medida.

お近くに

Venga a las tiendas SUZUKI.
Su VITARA nunca estuvo tan cerca.



SUZUKI AUTO MADRID, S. A.

EL IMPERIO DE LOS SERVICIOS

EXPOSICIONES: [L] LUCHANA, 30. TEL. 447 92 44 [C] CASTELLANA, 132. TEL. 563 28 04 [S] SAN ANDRES, 2. TEL. 638 61 93. MAJADAHONDA.
TALLERES Y VENTA DE ACCESORIOS: [R] RIOS ROSAS, 11. TEL. 442 51 47 [S] SAN ANDRES, 2. TEL. 638 58 90. MAJADAHONDA.



COMO LA SEDA
El lujoso interior del Bugatti sólo tiene parangón en la suavidad con que se manejan el cambio, el embrague o la dirección.

BUGATTI EB 110 LOS CIEN PRIMEROS

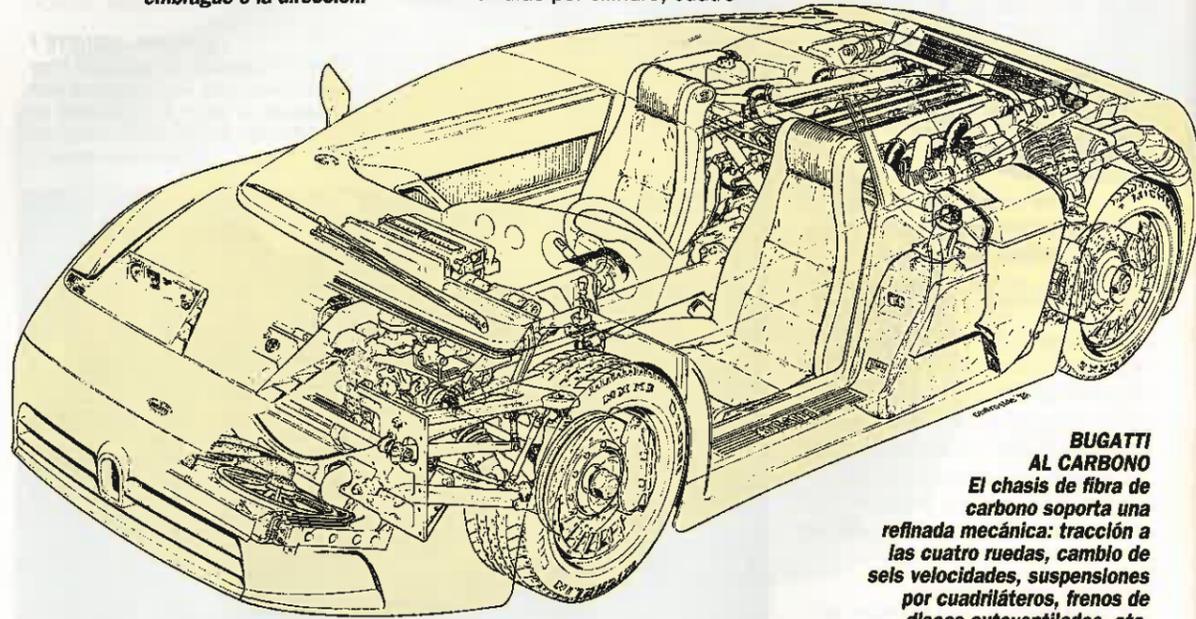
DESPUÉS de su presentación el pasado mes de septiembre en París, el Bugatti EB 110 hará su primera aparición en olor de multitudes en el Salón de Ginebra. Será todo un acontecimiento, que dará luz verde al proyecto desvelado en exclusiva en el número 435 de Motor 16, concretamente al proceso de producción, que prevé un total de cien unidades para este año. En 1993, la previsión es de doscientas unidades.

El EB 110 es un supercoche de características poco comunes: Motor de 4 litros, 12 cilindros en V, cinco válvulas por cilindro, cuatro

turbocompresores y 550 caballos de potencia. Chasis en fibra de carbono, cambio de seis velocidades, tracción a las cuatro ruedas, dirección y embrague con servoasistencia... Tiene todo lo que se le puede pedir a un coche que llega a alcanzar la escalofriante cifra de 350 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 3,7 segundos. Su precio, cincuenta millones de pesetas.

Puede anticiparse desde este momento que la nueva generación Bugatti que se verá en Ginebra atraerá sobre sí todas las miradas de los visitantes. Pocas veces confluyen en una marca las circunstancias que ahora se dan en la que un día de 1909 creara Ettore Bugatti. El renacimiento de esta firma francoitaliana es uno de los acontecimientos de fin de siglo y el Salón suizo será su escenario.

SALON DE
GINEBRA
62^o Salon International de l'Automobile
AVANCE



**BUGATTI
AL CARBONO**
El chasis de fibra de carbono soporta una refinada mecánica: tracción a las cuatro ruedas, cambio de seis velocidades, suspensiones por cuadriláteros, frenos de discos autoventilados, etc.

**50 MILLONES DE
PESETAS**
El precio de una obra de arte.



ESCUPELLA 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-R. Lo más parecido en tecnología y agilidad a las motos de competición, pero segura y fiable como una moto de ciudad. Con una 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-R. Recomendada por los mejores.

HONDA
MONTESA-HONDA, S. A.
Avenida S. Cruz de Calafell, 21-35 - Telf. (93) 474.02.52
CORNELLA - 08940 (Barcelona)

NS-R
LIQUID COOLED

OPEL TWIN

PEQUEÑO CON CHISPA

EL departamento de ingeniería de Opel anda que echa chispas en la sección de desarrollo de nuevos modelos movidos por energía eléctrica. Claro que si unos echan chispas, los otros van pasados de revoluciones, y al decir los otros nos referimos a los ingenieros de motores, que siguen empeñados en alcanzar los niveles más bajos de consumo, tanto de gasolina como de gasóleo.

El resultado de este trabajo es un prototipo, el Opel Twin, que dispone de dos módulos de tracción intercambiables, eléctrico y de gasolina. Dichos módulos, que también integran la transmisión y el eje trasero, pueden instalarse indistintamente y en pocos minutos, según las necesidades del usuario. El motor de gasolina es un tricilíndrico con una potencia de 34 caballos, que consigue un consumo de 3,5 litros de gasolina cada 100 kilómetros. El módulo eléctrico incorpora dos motores de 14 caballos de potencia cada uno y consume 11,5 kilovatios/hora por cada 100 kilómetros recorridos.

El Opel Twin es innovador, también en su interior. El puesto del conductor va situado en posición central. Detrás, hay una

segunda fila de asientos con capacidad para tres personas.

Por el momento el Twin es una maqueta a escala para pulsar opiniones entre el gran público. Más adelante se fabricará un prototipo, pero no sería de extrañar que en un futuro más o menos próximo General Motors ofreciera una alternativa de esta índole en su gama.

El Salón de Ginebra será el escenario para presentar otro estudio ecológico, el Corsa Eco 3. Modificaciones en la carrocería (coeficiente aerodinámico Cx de 0,33), neumáticos de baja resistencia al avance y motor turbodiésel de 1,5 litros, son las características que hacen posible un consumo de apenas cuatro litros cada 100 kilómetros.

Por último, Opel expondrá el nuevo Astra con carrocería de tres volúmenes o maletero separado. Esta carrocería viene a ampliar la oferta de la gama Astra y su presentación coincide con el inicio de su fabricación.

FIAT TEMPRA 4x4

STATION WAGON SIN FRONTERAS

EL primer Fiat de tracción integral permanente es el nuevo Tempra 4x4 Station Wagon, que empezará a venderse en Italia el próximo otoño.

El nuevo modelo es mucho más que una versión 4x4 del Tempra, tal es el número de innovaciones que incorpora. Al margen de su sistema de tracción, tiene un sistema antibloqueo de frenos de seis canales (cuatro para las ruedas que miden velocidades diferenciales y dos para medir aceleraciones transversales y longitudinales); suspensiones específicas; embrague hidráulico, mando del

cambio por cable y anclajes del motor hidroelásticos para eliminar vibraciones.

En materia de 4x4, el Tempra dispone de tres diferenciales: Un diferencial delantero convencional. Un diferencial central, con un viscoacoplador Ferguson que compensa las diferencias de adherencia entre el eje delantero y el trasero, enviando más potencia al que en ese momento tenga mayor capacidad de tracción. Por último, un diferencial posterior con mando de bloqueo electroneumático, que puede ser accionado por el conductor cuando las condiciones de adherencia son críticas. El diferencial se desbloquea automáticamente por encima de los 25 kilómetros por hora.

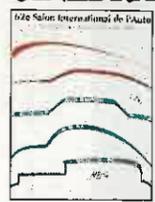
El Tempra Station Wagon 4x4 incorpora el motor de dos litros alimentado por inyección, que desarrolla 115 caballos de potencia. La velocidad máxima es de 182 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora, de 12,9 segundos.

El equipamiento de esta versión es muy completo, con elementos tales como servodirección, aire acondicionado automático, llantas de aluminio, lavafaros, etc.



PARA EL OTOÑO
Será entonces cuando Fiat inicie la comercialización del Tempra Station Wagon de tracción a las cuatro ruedas.

SALON DE GINEBRA

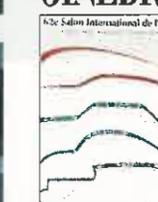


AVANCE

MODELO HÍBRIDO
El prototipo Opel Twin se mueve con gasolina o electricidad.



SALON DE GINEBRA



AVANCE



MÁXIMO EQUIPAMIENTO
Dispondrá también de un completo sistema antibloqueo de frenos. A la izquierda del volante, el mando de bloqueo del diferencial posterior.





SEAT IBIZA SPORT LINE EL MAS DEPORTIVO

Integrado en la nueva estructuración de la gama Ibiza, la versión Sport Line, presentada en el Salón de Francfort del pasado año, se sitúa por potencia y equipamiento en lo más alto de la Serie Olímpica.

EL nuevo Seat disfruta de una nueva mecánica de 1.675 centímetros cúbicos y 100 ó 105 caballos dependiendo de si lleva o no un catalizador de tres vías.

Básicamente está basado en el System Porsche de 1,5 litros, con el que comparte el diámetro de los cilindros. Sin embargo, al aumentar la carrera de estos para aumentar la cilindrada, se ha tenido que incorporar un nuevo cigüeñal, bielas y nuevos pistones entre otros elementos. Con ello se ha conseguido más potencia, pero también se ha



NUEVO VOLANTE
El volante así como la serigrafía del cuadro son de nuevo diseño. El aspecto deportivo acompaña al nuevo logotipo.



MÁS CABALLOS
El nuevo motor para el Ibiza más deportivo proporciona 105 caballos. Se basa en el 1.5 Sytem Porsche.

incrementado el par a determinados regímenes y con ello la fuerza disponible desde bajas revoluciones.

En el Sport Line se conserva la caja de cambios de la versión 1.5, pero con el grupo final más corto del SXi.

Para contrarrestar este aumento de potencia de cara al comportamiento, esta versión deportiva del Ibiza es 12 milímetros más baja debido a que se han recortado los muelles. A su vez, se ha elegido un tarado más firme de los amortiguadores y demás elementos elásticos

con lo que el Ibiza más deportivo gana considerablemente en el aspecto dinámico.

La personalización del Sport Line ha llevado a los técnicos a diseñar unas nuevas llantas de aleación y un logotipo específico. La parrilla delantera y el portón trasero también se han retocado. Los asientos por su parte han recibido más espuma en los laterales para sujetar mejor el cuerpo y tanto el diseño como la calidad del tejido han mejorado ofreciendo ahora un aspecto deportivo y a la vez exclusivo.

FICHA TECNICA

IBIZA SPORT LINE	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1 675
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	105 cv (76 kw)/6 000
Par máximo / r.p.m.	14,5 mkg/4 000 r.p.m.
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas
DIRECCION	
Sistema	Cremallera
Diámetro de giro (m)	10
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Tambores
SUSPENSIONES	
Delantera	Indep Tipo McPherson
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.) 3p/5p	915/935
Largo/ancho/alto (mm)	3 683/1 610/1 394
Capacidad del depósito (l)	50
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	184
Consumo Urbano (l/100 km)	9,8
A 90 km/h (l/100 km)	5,0
A 120 km/h (l/100 km)	6,8

Al margen del equipamiento, que se mantiene a un buen nivel, el volante, junto con el pomo de la palanca de cambios, han sido diseñados a la medida del Top Line. Así como la serigrafía del cuadro de instrumentos y de los mandos de climatización.

El precio que adquiere este modelo tras la reestructuración y unificación de la gama sufre una reducción de alrededor de 200.000 pesetas, esto significa que todos los Ibiza Sport Line pasan a costar 1.499.000 pesetas.

IBIZA
92

Gama Olímpica

LA nueva oferta del Ibiza se ha estructurado en base a tres conceptos y cuatro tipos de acabado. Estos últimos se mantienen invariables: CLX, GLX y SXi aunque se les suma el Sport Line. Sin embargo, son nuevos los conceptos elegidos por Seat para encuadrar a la totalidad de los modelos: Básico, Funcional, Confort y Deportividad/Ecología.

En total son 17 versiones del Ibiza con una novedad importante, cuatro únicos precios para todas ellas. Esto teóricamente y según Seat facilita las cosas al comprador, sin embargo, la elección creemos que se complica ligeramente. En un principio, tener la oportunidad, por ejemplo, de comprar un nuevo Sport Line 1.7 por el mismo precio de un Ibiza 1.2 SXi catalizado no tiene antecedentes y sin duda desconcertará al comprador. En cualquier caso, Seat tendrá que adecuar la producción

a partir de ahora según el tipo y la cantidad de demandas, posiblemente inclinadas a los modelos más potentes. Al margen de esta nueva política de marketing, el resto de las novedades se basan en el aumento de equipamiento (equipo pre-radio con antena y cinturones traseros) y la nueva imagen, además de un Ibiza 1.2 catalizado en versión SXi, con inyección electrónica y siete caballos más (70 CV) que la versión de carburador.



TODOS LOS PRECIOS

Ibiza Special 0.9:
959.000 pesetas.
1.2 CLX 3P, 1.2 CLX 5P, 1.7D CLX 3P, 1.7 CLX 5P:
1.170.000 pesetas.
1.2 GLX 3P, 1.2 GLX 5P, 1.5 GLX 3P, 1.5 GLX 5P, 1.7 D GLX 3P, 1.7D GLX 5P:
1.290.000 pesetas.
1.2 SXi 3P Cat., 1.2 SXi 5P Cat., 1.5 SXi 3P, 1.5 SXi 5P, 1.7 Sport Line 3P y 1.7 Sport Line 5P:
1.499.000 pesetas.

FORD ESCORT XR3i

POTENCIA A MEDIDA

VIRTUDES

- Estética atractiva
- Dirección rápida y precisa
- Asientos delanteros sensacionales

**FORD ESCORT XR3i (105 cv)
PRECIO: 1.901.000 PTAS.**

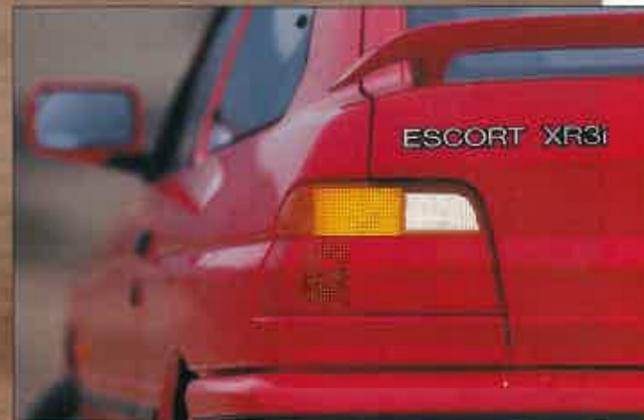
- Neumáticos sobredimensionados
- Aceleraciones desde parado regulares.

DEFECTOS



DISEÑO ORIGINAL
El cuadro es sencillo y con ciertos detalles deportivos.

XR3i
Estas siglas dejan claro el carácter deportivo del coche.



Ford vuelve a la carga con la atractiva fórmula del XR3i. Aprovechando la introducción de los nuevos motores Z, se ha iniciado la comercialización del deportivo de la gama en sus versiones de 105 y 130 caballos. Como primer paso, desvelamos los secretos del más pequeño.

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

TAL y como va evolucionando el mercado, parece que 105 caballos son pocos para un coche que tiene un sello deportivo, pero lo cierto es que resultan suficientes para disfrutar de la conducción y la bondad del nuevo motor Z,

que ofrece otras ventajas que su conductor apreciará. Cuando se lanzó el actual Escort, se echó en falta el heredero de la saga deportiva del modelo. Las versiones S no llegaban a coimar las expectativas de los más exigentes,

ni desde el punto de vista estético y en el dinámico. Después llegó el RS 2000 que, sin duda, tiene potencial para apagar el espíritu más ardiente, pero entonces quedaba un enorme hueco en el cual encaja perfectamente el nuevo XR3i.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,6 mm. Carrera: 88,0 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 107 CV (77 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 15,6 mkg (153 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección secuencial electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topos: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 260 mm de diámetro. Traseros: Discos de 270 mm de diámetro. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente sistema McPherson, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 VR 14. Llantas de aleación de 6 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.090 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

Su primer golpe de vista resulta francamente atractivo. Grupos ópticos, faldones y alerones, han sido inteligentemente dispuestos para ofrecer una línea agradable, pero sin resultar escandalosa.

En cuanto uno se sienta al volante, lo primero que se nota es el excelente diseño de los asientos. Estos son muy envolventes, pero sin apretar por ningún sitio. El respaldo es alto y tiene el reposacabezas integrado en el mismo. El tacto del tejido es agradable y en general se adaptan perfectamente a cualquier fisonomía. El volante es regulable en profundidad, por lo que cualquier conductor puede encontrar su posición idónea sin dificultad.

Detrás, hay bastante sitio para dos e incluso, tres ocupantes. El espacio para las piernas es suficiente, siempre y cuando el conductor y el acompañante estén dentro de la estatura media.

Por otra parte, el maletero mantiene las características del resto de los Escort. Es suficiente para llevar el equipaje de cuatro personas, y gracias a la posibilidad de abatir los asientos posteriores, tiene una gran versatilidad.

COMO UN GUANTE
El puesto de conducción se adapta perfectamente a cualquier conductor. El volante es regulable.

UNA NUEVA SANGRE

Si bien en los aspectos estéticos y de equipamiento, las diferencias son de matiz respecto a lo ya conocido de la gama, en el apartado de la mecánica se ha producido toda una revolución. En primer lugar, hay que destacar la esperada llegada de los nuevos motores de la familia Z.

En esta primera prueba, hemos tenido acceso al propulsor de 105 caballos. Este nuevo motor, con culata de 16 válvulas es, ante todo, muy agradable de utilizar. Salta a la vista que conseguir 105 caballos de un motor 1.800 con cuatro válvulas por cilindro, no es ningún alarde. En cambio, sí que lo es conseguir unas cifras de par tan altas desde unos regímenes tan bajos, así como una suavidad de funcionamiento digna de todo elogio. Lo que cabe preguntarse es: ¿qué hace este motor en un coche de este tipo? Pues bien,

todos aquellos que busquen unas prestaciones de primera fila, disponen por muy poco dinero más, de los 130 caballos de la versión más potente. En cambio para aquel que se siente atraído por el aspecto del coche y deje en un segundo término las prestaciones, este motor resultará satisfactorio. Las aceleraciones no resultan muy brillantes, y hay que exprimir el acelerador para conseguir no estar muy por encima de los diez segundos de cero a cien kilómetros por hora. En este apartado, además del motor, tiene bastante que decir el impecable funcionamiento del cambio de marchas. Se trata de la nueva caja de cinco velocidades MTX 75 que ya montaba el Ford Escort RS 2.000. Los movimientos son rápidos y precisos. Hay que destacar que

la marcha atrás también está sincronizada, por lo que su manejo resulta siempre muy suave. Las recuperaciones y la facilidad para rodar sin tener que cambiar de marcha son satisfactorias. El comportamiento de este cuatro cilindros se aleja de lo que se espera de un coche deportivo. Desde el régimen de ralentí, sube de vueltas con gran facilidad y suavidad hasta las 4.500 ó 5.000 vueltas. De ahí en adelante no se saca mucha sustancia y el motor remolonea, aunque sin protestar. No merece la pena apurar las marchas, ya que se rueda con

mayor desahogo si el motor se mantiene entre 3.000 y 5.000 vueltas. En estas condiciones se consiguen unas cifras de consumo muy razonables. En ciudad se puede rebajar todavía más las cifras conseguidas con tal de apurar las posibilidades del motor a bajo régimen. En tráfico urbano se puede circular engranando la primera y la segunda velocidad sólo para salir de los semáforos.

RAZA NOBLE

Las especificaciones de suspensión y neumáticos son iguales que en la versión

BUENA ESTAMPA
Los apéndices aerodinámicos del XR3i confieren una línea agresiva y deportiva al coche.



CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

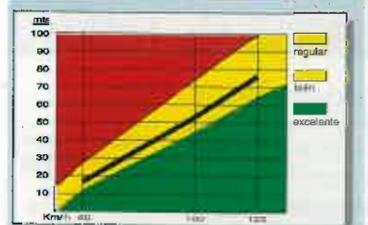
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,4
En conducción rápida	10,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,6
A 140 km/h de cruceo	8,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	590



PRESTACIONES

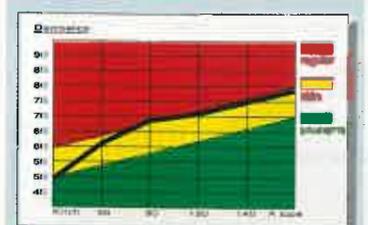
VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	184,3
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	18,0
1 000 m salida parada	33,1
De 0 a 100 km/h	11,3
RECUPERACION (metros)	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	33,2
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	39,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,1
recorriendo (metros)	283
De 80 a 120 km/h en 5ª	18,0
recorriendo (metros)	503

FRENOS



A 60 Km/h	16,4
A 100 Km/h	53,5
A 120 Km/h	76,5

SONORIDAD



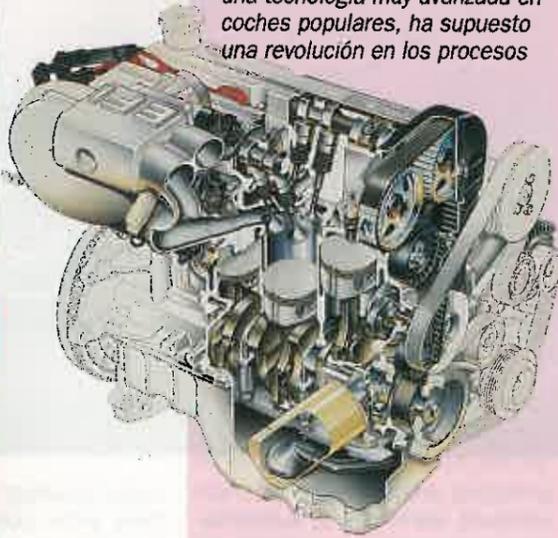
Al ralentí	49,8
A 60 Km/h	62,8
A 90 Km/h	66,3
A 120 Km/h	71,8
A 140 Km/h	74,2
A Tope	78,0

DATOS DE COMPRA
FORD Fabricante/ Importador. Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid Teléfono (91) 571 13 86.
Garantía: Un año sin límite de kilómetros
Red de postventa: 1.114 puntos de asistencia en toda España.

MOTOR Z

LA TÉCNICA ESPERADA

La esperada llegada de los nuevos motores ha dado un soplo de alegría a la gama media de Ford. Este motor supone mucho para la marca, ya que además de permitir disponer de una tecnología muy avanzada en coches populares, ha supuesto una revolución en los procesos



productivos de la marca. Entre los puntos más destacables de este motor, hay que destacar una gestión electrónica muy avanzada denominada EEC-IV. La alimentación se realiza mediante un sistema de inyección electrónica secuencial, de forma que cada cilindro recibe la cantidad justa de combustible en el momento apropiado. El sistema de escape dispone de un catalizador, por lo que el combustible debe de ser obligatoriamente gasolina sin plomo.

La producción de estos motores se estima, nada más ni nada menos, que en un millón de unidades al año, que se repartirán entre Europa y América. En un futuro próximo veremos versiones de 1.6 y 2.0, de este motor, equipar a estos y otros modelos de la gama Ford. El Fiesta y los nuevos Sierra son los objetivos.

ASIENTOS DE LUJO
 Tanto delante como detrás, los asientos son muy cómodos.



EL GENIO
 El artifice del cambio en los Escort, es su nuevo cuatro cilindros de 16 válvulas. Los 105 caballos son suficientes, pero los más agresivos pueden llegar a 130 por 236.000 pesetas más.



¿Hasta dónde eres capaz de llegar?



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

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

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



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

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

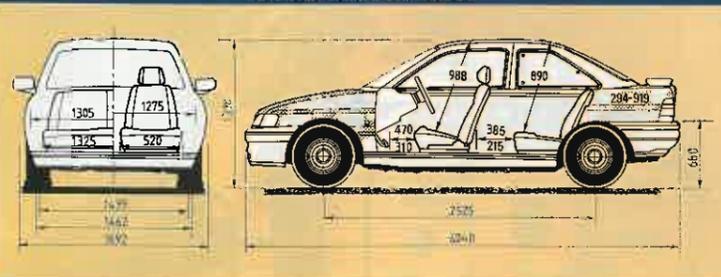
A FAVOR

- ▲ Presentación muy lograda tanto por su estética, como por la calidad de montaje.
- ▲ Los asientos delanteros son de lo mejorcito que existe en el mercado y no merece la pena montar los Recaro que se ofrecen como opción.
- ▲ El volante es regulable en profundidad.

EN CONTRA

- ▼ Si bien el diseño interior es agradable, no lo es tanto el tacto de algunos plásticos del salpicadero y los paneles del interior.
- ▼ Las ventanillas posteriores de la unidad probada no ajustaban perfectamente y se producía un pequeño y desagradable silbido a alta velocidad.

FORD ESCORT XR3i



CONFORT DEPORTIVO
La gran virtud de este Escort reside en su buen nivel de confort y la agradable facilidad de conducción.

FRENTE A SUS RIVALES

El XR3i se encuentra rodeado de serios rivales. Precisamente, el más peligroso es su propio hermano, el Escort de 130 caballos, que por «sólo» 236.000 pesetas más ofrece un motor con mucha marcha. Dentro de la competencia, tenemos el Alfa Romeo 33 1.7 i.e. (1.830.289 ptas), el Opel Astra GSi 2.0 (2.091.000 ptas), el Peugeot 309 GTx (2.001.228 ptas), el Renault 19 TXi (1.972.900 ptas), el Rover 416 GSi (2.261.000 ptas) y el recién llegado Volkswagen Golf GTi 2.0 (2.131.000 ptas). Todos ellos rondan los 105-115 caballos. El Alfa presenta una carrocería de cuatro puertas y un precio muy atractivo. El Astra y el Golf destacan por sus motores de dos litros muy potentes, amén de otras virtudes. El Peugeot y el Renault son coches muy afeitados, pero su estética resulta, tal vez, demasiado discreta. El Rover lo tiene casi todo pero es el más caro de todos. El Escort se defiende con su sobresaliente calidad y su agradable conducción.

OPCIONES

OPCIONES (En pesetas): Regulación autom. velocidad: 79.760. Pintura metalizada: 55.265. Air-Bag: 266.067. Dispositivo 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.

de 130 caballos. Para los 105 caballos, parece que el neumático de 185/60 VR 14, que se monta, está algo sobredimensionado. Al igual que el resto de la gama, este Escort monta de serie una barra estabilizadora en cada uno de los ejes. En el tren delantero es de 16 milímetros de diámetro, mientras que detrás es de 20. Con estas especificaciones, está claro que el bastidor queda muy por encima de las solicitudes del motor, por lo que resulta difícil poner en apuros al XR3i. Su comportamiento es sano. Se puede conducir a un ritmo rápido. La dirección es asistida y se mueve muy bien, tanto a la hora de aparcar como si culebreamos por una carretera de montaña. El grado de asistencia es suficiente para que cualquier persona mueva el volante sin esfuerzo, pero se mantiene el tacto de lo que pasa en las ruedas delanteras. Los frenos, de disco en las cuatro ruedas, responden bien. La frenada es potente y equilibrada incluso sobre carreteras muy onduladas. Opcionalmente se puede montar un sistema antibloqueo de frenos que resulta muy recomendable y no muy caro.

GRAN SUAVIDAD

Después de rodar a placer por todo tipo de carreteras, lo que más llama la atención es la gran facilidad de conducción. Todo funciona con gran suavidad; el cambio, el volante, los mandos, etcétera. Si a esto unimos la ya mencionada buena posición al volante, nos encontramos con un coche que invita viajar. Aunque el equilibrio entre el confort y el buen agarre, está bastante bien conseguido, las carreteras bacheadas agitan bastante a los ocupantes, por lo que el placer total se consigue sobre pisos uniformes. El motor se deja oír claramente, pero el sonido no resulta excesivamente escandaloso. Menos perceptible, pero más molesto es el silbido que producen las ventanillas posteriores cuando se rueda a alta velocidad. A parte de este pequeño detalle el Escort resulta confortable.

Al margen de otros rivales de la competencia, su máximo contrincante es, sin duda, su propio hermano de 130 caballos.

Victor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz

S NUEVOS

O

I

C

E

R

D

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:** Elevavunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Liantas:** Liantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Liantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	155	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 1.6 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 1.6 ie Milano	1.665.000	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	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	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	144.361		Serie
33 16V Permanent 4	2.578.979	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	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	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		Serie
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	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
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	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.659	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
164 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
164 2.0 V8 Turbo	4.750.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 Quadrifoglio	5.397.275	2.929	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 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	1.982	126	190	9,0	9,1	425,8		43.908	Serie	Serie	Serie		Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lana	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0							
Aro 10 Techo Duro	1.225.400	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0							
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
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	3.196.485	2.309	133	200	9,9	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TD	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	3.225.387	1.984	115	192	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.361.362	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.650	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	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	153	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							



ALFA ROMEO

Alfa Romeo contraataca en el segmento de los deportivos discretos con una nueva versión limitada: el Alfa 33 1.5 ie Milano. Este modelo incorpora el motor de 1,5 litros con 98 caballos de potencia que le permiten rodar a más de 180 kilómetros por hora. El equipamiento interior es también más completo e incluye de serie elevalunas eléctricos, cierre centralizado, dirección asistida, dos retrovisores exteriores y volante regulable en altura.

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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
320i 4p Aut. (gama 91)	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
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	233	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
Z1	8.210.000	2.494	170	239	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	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	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
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	4.785.000	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.	6.106.000	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 Turbó	2.486.025	2.501	146	193	8,9	11,3	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
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	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE Aut.	3.259.052	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Voyager LE AWD Aut.	3.597.888	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	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZ	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	18.514	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 TZ	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	69.747	-	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	185.327	-	Serie
ZX 5p 1.9i Volcane	2.134.859	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	Serie	-	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	69.747	-	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	-	-	65.847
BX 19 TGS Prestige	1.966.464	1.905												



FIAT

OFERTAS

Uno:
En todos los modelos de esta gama de utilitarios se realiza un descuento de **100.000** pesetas.

Tipo:
También todas las versiones de este espacio turismo se benefician con un descuento final de hasta **100.000** pesetas.

Tempra:
Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en **150.000** pesetas.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
FORD														
Fiesta Cheers 1.1 3p	1.055.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 3p	1.160.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p	1.344.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 3p	1.198.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 3p	1.439.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 3p	1.371.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta S 1.6 3p	1.413.000	1.596	90	174	10,3	8,6	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta XR 2i	1.609.000	1.596	110	192	9,8	10,8	374,3	-	26.000	12.500	12.500	-	-	64.000
Fiesta Turbo	1.994.000	1.596	133	208	8,2	8,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.328.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p	1.405.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.641.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 5p	1.133.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p	1.227.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p	1.412.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 5p	1.266.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 5p	1.338.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 5p	1.506.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p	1.439.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 Cat. 5p	1.554.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p	1.472.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p	1.540.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p	1.684.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort CLX 1.8i 16V 3p	1.684.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort XR3i 1.8 16V 3p	1.901.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.137.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort RS 2.000i 16V 3p	2.358.000	1.996	150	208	8,9	9,2	404,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.3 5p	1.468.000	1.299	63	156	15,9	9,4	403,6	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 5p	1.538.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.8i 16V 5p	1.732.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p	1.732.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.901.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Escort Ghia 1.8i 16V 5p	1.901.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.684.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.901.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Escort Nomade Ghia 1.6	1.944.000	1.597	90	171	12,3	8,3	426,8	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomade Ghia 1.8i 16V	1.944.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomade Ghia 1.8D	1.944.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Cabrio 1.8i 16V	2.456.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.647.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Orion CLX 1.6	1.588.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.8i 16V	1.732.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Class 1.6	1.732.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.944.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion Ghia 1.8i 16V	1.944.000	1.796	105	187	10,8	8,3	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion Ghia 1.8i 16V	2.137.000	1.796	130	202	9,4	8,6	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion CLX 1.8 D	1.684.000	1.753	60	155	18,9	6,7	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.944.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 3p	2.413.000	1.996	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra CLX 2.0i 4p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	9,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p	2.907.000	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i 4p	2.362.000	1.998	125	195	9,7	9,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	9,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	115	190	10,0	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4 4p	4.390.000	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0 5p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i 5p	2.362.000	1.998	125	195	9,7	9,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	90.000
Sierra Ghia 2.0i 5p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p	2.509.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p	3.154.000	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.330.000	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.171.000	1.753	75	160	16,5	6,8	451,0	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 4p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p	3.468.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p	3.468.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p	3.867.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p	4.627.000	2.935	145	208	9,7	12,6	474,1	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.548.000	2.935	195	225	8,8	12,7	474,5	S						



LADA

OFERTAS

Samara:

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	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	280	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 1.6 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-3 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
RX-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	78.000	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.3	4.293.560	2.298	132	203	10,6	8,8	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.6	4.991.160	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.5 16V	7.012.280	2.498	195	235	7,7	10,6	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	96.500
190 D 2.5 Turbo	4.703.160	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
200 E	4.374.200	1.998	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 E	4.559.800	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
260 E	5.327.800	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E	5.756.000	2.960	188	228	8,8	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
308 E 4 Matic.	7.209.400	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E 24V	6.435.000	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 E	13.180.600	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	5.801.400	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
360 CE	8.819.000	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	1.998	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 TE	5.167.800	2.298	136	203	11,4	9,8	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE	6.281.400	2.960	188	228	9,0	11,2	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 4 Matic.	7.791.800	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 24V	6.966.200	2.960	231	240	8,4	13,1	466,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.175.800	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D	4.563.200	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D Turbo	5.295.800	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D	4.963.000	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo	6.019.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo 4 Matic.	7.282.600	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 TD	5.174.200	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD	5.558.200	2.996	113	190	13,7	8,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo	6.582.200	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo 4 Matic.	7.791.800	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 SE	8.694.200	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SEL	9.039.800	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SE	10.646.200	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SEL	11.075.000	4.196	286	250	7,7	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	16.969.400	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	17.635.000	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	10.569.496	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	144.200
500 SEC	11.205.647	4.973	252	225	7,5	11,4	493,5	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	144.200
560 SEC	14.583.691	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.756.600	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
800 SL	13.884.600	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	Serie	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
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
MITSUBISHI														
Galant GTI 16V	3.170.560	1.997	145	204	8,8	9,8	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 1.5p	2.400.000	1.997	111	190	10,6	8,5	454,0	192.512	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 Sp	4.133.120	1.997	150	207	9,2	9,9	457,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.159.4													



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	O/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	2.569.000	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 5p 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 1.8i 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	2.269.000	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	435,0	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 2.3 TD	3.232.500	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	182.344	
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	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

PANTHER

Panther Kallista	5.150.000	2.933	150	195	7,2	9,5	389,0							255.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	--	--	--	--	--	--	---------

PEUGEOT

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
106 XR 1.4	1.251.128	1.360	75	175	11,4	6,7	356,4							24.829
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							
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							
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	1.544.094	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	8,0	9,1	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI 16V	2.429.016	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0		29.738	Serie	Serie	Serie		Serie
309 Trio D	1.568.722	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		29.738			77.281		
309 GLD Profil	1.634.743	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	145.901	29.738			77.281		
309 Best Line D	1.770.828	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		29.738					
309 Look D	1.741.473	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		29.738	Serie	Serie	Serie		
309 GTD	1.889.684	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		29.738	Serie	Serie	Serie		59.572
309 GTDT	2.146.743	1.769	78	175	12,0	6,4	405,0	145.901	29.738	Serie	Serie	Serie		Serie
405 GL	1.777.000	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0		43.600					
405 GR	2.235.700	1.905	110	195	10,2	8,9	441,0		43.600					
405 GR x 4	2.918.600	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		43.600	Serie	Serie	Serie		

NOTA: Opción 1: incluye elevadores 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.





ROVER

OFERTAS Serie 200

Todos los modelos de la serie 200 de Rover se pueden adquirir, durante este mes, con unas condiciones de financiación muy especiales 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.

Rover 827: Hasta finales de febrero, el buque insignia de Rover, el modelo 827, disfruta de un descuento que llega casi a las 900.000 pesetas.

Además, la opción del cambio automático se equipan en este modelo sin ningún sobrepeso.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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 GTS 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	70.300	190.100	
R-19 Chamade TXE Cat.	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	
R-19 Chamade TXI 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	1.764	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	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 Chamade TD	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TD Driver	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.000	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTD y Wind	1.693.800	1.870	65	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	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 TDx 4p y 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	190.100	-	Serie
R-21 Nevada GTS	2.228.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
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
R-21 Nevada GTD	2.401.200	2.068	67	155	12,9	8,7	464,4	146.300	30.800	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	-	-
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
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	4.442.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.674.300	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	Serie	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-810 V8 Turbo	8.228.600	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	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	-	-
Espace RT 2.2i Quadra	4.027.700	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Espace RXE 2.8 V6i	4.595.500	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	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	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee Limited	4.619.500	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	-	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	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	-	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
Corniche Convertible	37.010.529	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	-	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
Bentley Mulsanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	-	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
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	-	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

ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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	-	18.700	-	-	-	-	-
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	Serie	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	-	-	-	Serie	Serie	-	Serie
Maestro MG 2.0i	1.972.000	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	-	-	-	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.631.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	-	-	-	-	-	17.100
Montego 1.6 Clubman	1.684.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	-	-	Serie	Serie	-	17.100
Montego 2.0 GSI	2.100.000	1.994	112	185	9,2	8,7	446,6	-	Serie	-	Serie	Serie	-	17.100
Montego Estate GTI	2.271.000	1.994	112	171	9,5	9,8	446,6	-	-	-	Serie	Serie	-	17.100
Montego 2.0 GTI	2.182.000	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	-	-	-	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSI	2.151.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	-	-	Serie	Serie	-	17.100
Montego 2.0 DSL Clubman	2.214.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	-	-	Serie	Serie	-	17.100
Rover 214 SL 3p	1.707.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 SL 5p	1.766.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	Serie	-	-
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 418 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	S



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
50.000 pesetas de descuento.

Golf Collection:

Todos los Golf con la carrocería antigua se benefician de un descuento de **200.000** pesetas.

Estos modelos cuentan también con un equipamiento que incluye, gratuitamente,

los elevadores eléctricos y un radio cassette estéreo con cuatro altavoces y su correspondiente antena.

Jetta:
200.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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
Samurai Mil Cup-1	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0							
Samurai Mil Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0							
Samurai Mil Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0							
Samurai Mil Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0							
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0							
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0							
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0							
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0							
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0							
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189					
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie		
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189					
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie		
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie		
Vitara Techo Metálico	1.760.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189					
Vitara Techo Metálico Lujo	1.898.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie		
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.763.200	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0			Serie	Serie	Serie		Serie

TOYOTA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0		32.280	Serie	Serie	Serie		
Celica 2.0i 16V	4.021.248	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0		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
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TD	3.089.600	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0		29.637					
Land Cruis. Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5		63.278	Serie	Serie	Serie		Serie
Four Runner V6	4.234.587	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0		48.120	Serie	Serie	Serie		Serie

UMM

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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 DT Corto	2.483.679	2.498	130	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920					75.040
100 DAS Corto	2.126.279	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	455,7	22.6240	31.920					75.040
121 DT Largo	2.607.999	2.498	130	140	21,5	13,6	455,7	22.6240	31.920					75.040

VOLKSWAGEN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	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 CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5		25.200					
Golf 1.4 CL 3p	1.498.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	Opción	Opción	Opción	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 75 3p	1.649.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 90 3p	1.787.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 75 3p	1.878.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 GL 90 3p	1.972.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0		43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 2.0 GTI 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0		43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 3p	1.849.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.9 D GL 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 GTD 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	Serie	Serie	Serie	Opción	Opción
Golf 1.4 CL 5p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 75 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	Opción	Opción
Golf 1.8 CL 90 5p	1.907.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0		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		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		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		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
Golf 1.9 D CL 5p	1.969.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		43.018	Opción	Opción	Serie	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	438,5							
Jetta CL 1.6	1.595.052	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	
Jetta CL 1.6 Pacific	1.753.637	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	
Jetta CL 1.8	1.762.510	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	
Jetta CL 1.8 Pacific	1.856.863	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	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	438,5	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	438,5	249.646	31.314	Serie	Serie	Serie	104.040	134.592
Corrado 16 V	3.271.562	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado G-60	3.571.834	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.028.977	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Passat CL 1.8	2.209.068	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GL 2.0	2.723.954	1.984	115	1										



EL FACTOR HUMANO

La seguridad, el servicio eficaz, la vigilancia, dependen de él. Es el factor humano. El factor imprescindible en PROSEGUR. Por eso, sólo nuestros hombres son rigurosamente seleccionados antes de su incorporación a la compañía y, una vez en la misma, reciben una formación completa y permanente, para ofrecerle los mejores servicios en seguridad:

- Formación y Consultoría.
- Vigilancia.
- Transportes de fondos y valores.
- Ingeniería y Sistemas de seguridad.
- Central de Alarmas.
- Valija de seguridad y Cámara de compensación.

Así es PROSEGUR, el grupo líder en seguridad, capaz de garantizarle como nadie su tranquilidad. Con la mayor seguridad. Gracias al factor humano. El factor que nos diferencia.



VIGILANCIA INTELIGENTE

Dirección: C/ Pajaritos, 24 - 28007 MADRID
Tels. (91) 589 81 00 / 589 85 00
Telex 45894. Telefax (91) 501 47 95

E
M
I
Z
I
O
N
E
S
A
G
A
Z
I
O
N
E
S

LO QUE HAY QUE SABER

LOS DERECHOS DEL TAXISTA

■ No todo el mundo conoce los derechos y deberes de los usuarios de un taxi y del propio conductor de este vehículo público. Con frecuencia se critica la profesionalidad de este colectivo, ni mejor ni peor que cualquier otro colectivo, pese a que una minoría se empeña en echar lodo a unos servidores que, en estos días de huelgas madrileñas, se afanan en resolver, en su medida, el transporte de los ciudadanos.



* Un taxista no puede negarse a realizar ninguna carrera, siempre que sea dentro del casco urbano (cuyos límites están perfectamente marcados en carteles indicadores), con las excepciones que luego mencionaremos.

* Un taxista puede negar el acceso a su vehículo si el pasajero presenta una vestimenta o equipaje susceptible de manchar el interior del vehículo. También puede negarse a aceptar un pasajero que presente claros síntomas de embriaguez.

* El taxista no está obligado a transportar animales de ninguna clase, excepto perros lazarillos cuando sea el propio inválido quien viaje en el vehículo.

* Un taxista puede prohibir fumar dentro del coche, pero debe tener un cartel indicador de tal prohibición en lugar bien visible. El cliente también podrá exigir al conductor que no fume, salvo en el caso de que estén separados, por un panel, la parte del conductor de la zona de los pasajeros.

* Es el pasajero el que puede exigir un determinado itinerario. El taxista tiene la obligación de utilizar el recorrido más corto y debería advertir al usuario el empleo de otro itinerario alternativo, indicando las razones de sus preferencias (trayecto sin saturación o más rápido, etcétera).



* El taxista tiene la obligación de extender un recibo oficial cuando se le solicite, en el que se indique la fecha, el itinerario y el importe de la carrera, indicando lo que marca el taxímetro y los suplementos, sin recargo alguno por este recibo.

En la normativa sobre taxis (que puede variar ligeramente entre diferentes municipios), no está clara la capacidad de elección por parte del usuario. Por ejemplo, no se especifica si el cliente puede elegir, en una parada en la que se encuentren estacionados varios taxis, un vehículo donde sí puede fumar u otro con aire acondicionado o de aspecto más confortable.



«GOLFADA»

A Seat-Volkswagen le gusta trabajar con retraso. Con una impuntualidad institucional. Y no es ni la primera ni la segunda vez: es sencillamente una forma de actuación. Resulta que el Volkswagen Golf se presentó internacionalmente en verano. En septiembre, se puso a la venta en la mayoría de los países europeos, mientras Seat aprovechaba para deshacerse de los «stocks» de los viejos Golf, procurando que los clientes desconocieran la presencia del nuevo. Ahora, por fin lo pone a la venta en los

concesionarios e inicia la campaña de promoción, con video incluido, pero se olvida de comunicarlo a los medios informativos y naturalmente, a los medios especializados, para los que, sencillamente, el Golf nuevo aún no existe en nuestro país. No se acaba de entender muy bien este retraso, pero comenzamos a pensar que algo se quiere ocultar cuando el responsable máximo de la comunicación ha sido cocinero antes que fraile. Sí como cocinero no se

le pegaba el arroz, ahora de fraile, se olvida tocar las campanas para ir a misa.



ACCESORIOS

ARRIBA SIN ESFUERZO

AUNQUE cada día se pincha menos, lo cierto es que, siempre que sucede resulta muy engorroso. Parece que se juntan todos los inconvenientes, la climatología, las prisas, etcétera. Para aliviar en buen grado esta incomodidad, la empresa Intec ha ideado un gato eléctrico adaptable a cualquier turismo, que eleva en un santiamén el coche, sin tener que mancharse las manos.

Este ingenioso aparato va colocado en cada uno de los ejes y se acciona desde el puesto del conductor mediante un interruptor. El interruptor está protegido con una llave de seguridad para que no pueda ser accionado involuntariamente, o por manos ajenas.

Su operación es muy sencilla, pues una vez que se detecta el pinchazo, basta con frenar el coche y engranar una velocidad, tal y como se haría con un gato convencional. A continuación, pulsamos el botón que acciona automáticamente el elevador del eje correspondiente y en unos 30 segundos, si se trata del eje trasero y algo más si es el delantero, está el coche en el aire. Una vez cambiada la rueda, basta con volver a accionar el botón.

Las posibilidades del invento son múltiples, ya que facilitan enormemente operaciones tales como el montaje de unas cadenas para la nieve, o simplemente salir de un barrizal.

AMG SUPERA A MERCEDES



50/ Motor 16



CRITICA DE TIENDAS

MOTOR RONDA

LA principal actividad de esta tienda es la importación de automóviles de ocasión de los países centroeuropeos. La peculiaridad radica en que



en Motor Ronda se han especializado en vehículos con poquísimos kilómetros y en perfecto estado de conservación. En la amplia exposición, 300 me-

tros cuadrados, tienen cabida modelos de marcas de primera fila, como pueden ser Mercedes Benz, Audi, Volkswagen, etc... que pueden ser observados cómodamente por el público.

El departamento de ventas está compuesto por dos personas que se encargan de asesorar al cliente sobre los vehículos más interesantes, aunque normalmente el cliente de Motor Ronda suele conocer el producto por el que se interesa. Otra de las peculiaridades de Motor Ronda radica en que actúa como subagente de varias marcas.

Durante el pasado ejercicio esta tienda comercializó más de 600 unidades, lo que da idea de su potencial de ventas.

Entregas: Si se trata de

un usado que se encuentre en sus instalaciones la entrega se realiza de manera inmediata.

Servicio técnico: Se encuentra situado en la calle Clara del Rey, números 39 y 41.

Garantía: Pueden oscilar entre tres y seis meses.

Seguros y financiación: En Motor Ronda se deja libertad de elección al cliente, aunque en materia de financiaciones trabajan con la práctica totalidad de las entidades bancarias nacionales.

Dirección: El concesionario Motor Ronda se encuentra en la calle de Antonio López, número 90. El teléfono es el (91) 469 50 77.

 Calidad profesional y categoría de los productos

 Dificultad para aparcar

QUERIDOS COCHES

UNA FOTO PARA EL GUINNES

DESCONOCEMOS si alguien, en algún momento, fue capaz de reunir 148 coches diferentes para una fotografía. Lo acaba de hacer FASA Renault, para la foto de la gama 91. En esta casa, que sabemos las dificultades que entraña reunir más de 10 coches, imaginamos



los sudores de Luis Ricoi, autor de la foto, y de sus colaboradores para que, en el momento preciso, todo estuviese preparado. Localizarlos, llevarlos, colocarlos, limpiarlos y que, cuando esté todo a punto, acompañe el día y una nie-

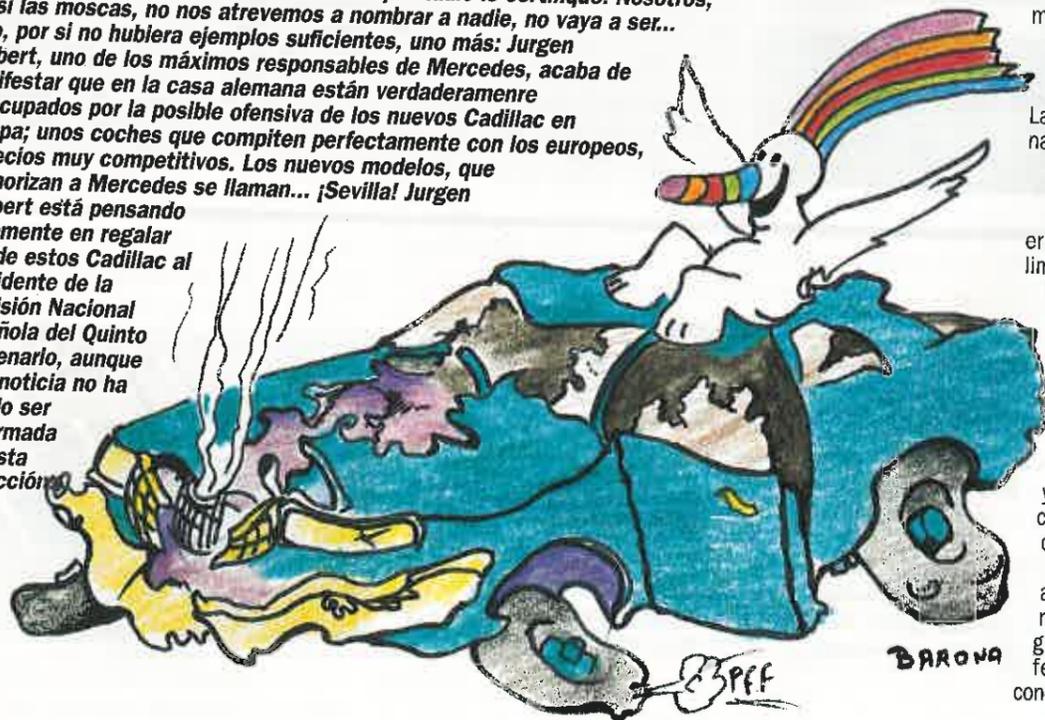
bla inesperada no nos mande todo el trabajo a la porra..., que a punto estuvo de ocurrir, porque cuando los 148 vehículos, estaban perfectamente colocados, las nieblas valisoletanas hicieron acto de presencia y cuando se

levantó, con ya pocos minutos de luz adecuada, los parabrisas estaban totalmente empañados. Empeñado estaba Ricoi en lograr la foto y a fe que lo consiguió, con el excelente resultado que les mostramos. ¡Enhorabuena!



EL FARO DE SEVILLA

QUE Sevilla tiene mal faro, no hace falta que nadie lo certifique. Nosotros, por si las moscas, no nos atrevemos a nombrar a nadie, no vaya a ser... Pero, por si no hubiera ejemplos suficientes, uno más: Jurgen Hubbert, uno de los máximos responsables de Mercedes, acaba de manifestar que en la casa alemana están verdaderamente preocupados por la posible ofensiva de los nuevos Cadillac en Europa; unos coches que compiten perfectamente con los europeos, a precios muy competitivos. Los nuevos modelos, que atemorizan a Mercedes se llaman... ¡Sevilla! Jurgen Hubbert está pensando seriamente en regalar uno de estos Cadillac al Presidente de la Comisión Nacional Española del Quinto Centenario, aunque esta noticia no ha podido ser confirmada por esta Redacción.



fus, responsable máximo de Renault y por su mano derecha, Bernard Hanon.

Fue en enero de 1972 cuando se presentó a los medios informativos y en febrero, comenzaban a venderse en Francia las primeras versiones. La básica era tan espartana que los asientos delanteros no tenían el respaldo reclina-ble; las ventanillas traseras eran fijas y no existía el limpiaparabrisas trasero.

Ese mismo año 72 comenzó a fabricarse en Valladolid.

Con su motor de 950 centímetros cúbicos, caja de cambios de 4 velocidades y 44 caballos de potencia, costaba poco más de 135.000 pesetas.

Han pasado ya 20 años y el R-5, evolucionado hasta el Clio, sigue manteniendo perfectamente el concepto con el que nació.

20 AÑOS DE RENAULT 5

El departamento comercial de la Regie Renault nunca creyó en un diseño que, a mediados de los años 60, presentaba un diseñador casi desconocido, Michel Boué. Ni siquiera su jefe, el director del departamento de Estilo, Jacques Juchet, lo tenía muy claro cuando dejó a su subordinado hacer una maqueta a escala real de un coupé urbano sobre la base mecánica del R-4.

Pero, poco a poco, el proyecto fue cobrando cuerpo, impulsado especialmente por Pierre Drey-

AUTOSONIDO

TECNOLOGIA GELHARD

LA marca alemana de autosonido Hi-Fi Gelhard, presenta un revolucionario sistema de recepción, denominado DYNAS (Selectividad y Sensibilidad Dinámica), que proporciona una gran respuesta con la aplicación de la más sofisticada tecnología Hi-Fi. Este sistema, basado en un microprocesador progresivo, es capaz de seleccionar dinámicamente, ofreciendo una alta calidad de recepción. Esto evita las molestas interferencias provoca-

das por la literal invasión de emisoras que cada día más invaden la banda destinada a la Frecuencia Modulada.

El modelo de radio-cassette Gelhard GXR 990 S DYNAS es uno de los primeros aparatos en incorporar este sofisticado sistema. Además, entre sus características, cuenta con un *multidisplay* digital de cristal líquido que proporciona gran cantidad de información, sintonizador sintetizado PLL con mezcla doble, Scanner, control lógico de pista, adaptación automática de la emisión, memorización de las mejores emisoras, treinta memorias y circuito de absorción de interferencias automático.

La potencia de esta unidad es de 64 vatios y el precio se sitúa alrededor de las 68.000 pesetas. Con un nivel de características técnicas similares, aunque con un sistema R.D.S., podemos optar al modelo Gelhard 982 S, con una potencia de 60 vatios y un precio, aproximado, de 55.000 pesetas.



AGENDA

CURSOS PARA MOTOCICLISTAS

Una año más, la escuela de Conducción TAC, que dirige Joan Arnella, pone en marcha unos cursos para perfeccionamiento de conductores de motocicleta, en el Circuito de Calafat, en donde la pista de baja adherencia tiene una importancia capital.

A lo largo del año 92 se

realizarán nueve cursos, durante un fin de semana, en los días, 1 de marzo, 5 de abril, 10 y 31 de mayo, 21 de junio, 19 de julio, 27 de septiembre, 11 de octubre y 29 de noviembre. Para más información, contactar con el teléfono de Barcelona 93/433 25 85.

EXPO CARROCERÍAS 92

En las instalaciones del recinto ferial de Barcelona, va a tener lugar, entre los días 12 y 14 de noviembre, Expo Carrocería 92, un salón especialmente dedicado a la industria carrocera, con representación del sector de equipos, componentes y accesorios, así como productos terminados como: camiones, autobuses, remolques, camiones fri-

goríficos, cisternas y vehículos de transporte especial. Paralelamente a Expo Carrocería, se celebrará la tercera edición de Exprotrans, conferencias sobre compañías de transporte.

ALQUILER DE CONDUCTORES

La firma Servichófer ofrece conductores experimentados para conducir el vehículo de un cliente o de empresa en cualquier lugar de España. Es una iniciativa, recientemente implantada en nuestro país, que acaba de hacer públicas sus nuevas tarifas. El precio por hora depende del tipo de trabajo realizado y oscila entre las 1.500 pesetas, para los servicios normales en horario laboral y las 3.000 pesetas, en horario nocturno en días festivos.

REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una **reacción en cadena** con un sonido realmente **Contundente!**

2 Modelos: KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



RADIOVOX, S.A.
Can Bruixa, 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tel. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16



KX 500 R

NUEVO ALFA 33 MILANO I.E. LA PASION ESTA DE MODA.



El nuevo ALFA 33 MILANO 1.5 I.E. une la tecnología más actual, más avanzada, de su motor boxer de 98 CV y la elegancia de su vanguardista línea. Un automóvil diseñado para sentir la pasión de conducir.

Una serie limitada, con el equipamiento más completo de toda su categoría:

- Inyección electrónica multipunto.
- Encendido electrónico digital.
- Dirección asistida.
- Ejevalunas eléctricos delanteros.
- Cierre centralizado.
- Dos retrovisores exteriores.
- Volante regulable en altura.
- Respaldo trasero abatible en dos partes.

Y todo a un precio insuperable: **1.665.000 Ptas.**, que incluye IVA, Transporte, Matriculación e Impuestos Municipales. Y, además, disfrutando de todas las garantías que ALFA ROMEO le ofrece a través del CODIGO ALFA que, entre otras, incluye:

- 6 años de **Garantía Anticorrosión.**
- **Coche de cortesía.**
- **Garantía de recambios.**
- **ALFA CONTACT:** 1 año de asistencia total en carretera desde el Km 0.
- **ESCUDO ALFA** (opcional): Segundo año de garantía, mantenimiento del primero y segundo año (materiales y mano de obra) y segundo año de ALFA CONTACT.

Si desea sentir la pasión de conducir, venga a su Concesionario ALFA ROMEO y conozca el nuevo ALFA 33 MILANO 1.5 I.E. Porque la pasión de conducir está de moda.



RED DE CONCESIONARIOS ALFA ROMEO

Nuevo Audi 80:
Deportivo, 6 cilindros, 2.800 cc y 174 CV. ¿Necesita más explicaciones?



Para describirle el nuevo Audi 80 no necesitamos emplear muchas palabras.

Sólo cuatro para hablar de su motor ecológico: 6 cilindros, 2.800 cc, 174 CV de potencia, y 8 segundos para alcanzar de 0 a 100 km/h.

Sólo tres para hablar de su seguridad. Sistema exclusivo Procon-ten, tracción delantera y opcionalmente la tracción total quattro®.

Sólo dos para hacerlo de su diseño. Espacio interior y línea de vanguardia.

Y sólo una para hablar de su categoría. Deportivo.

Nueva gama Audi 80: Seguramente la forma más avanzada de entender un deportivo.



Y no necesitamos dar más explicaciones.

Gama Audi 80:

Audi 80 2.0 115 CV
Audi 80 2.3 133 CV
Audi 80 2.3 Automático 133 CV
Audi 80 2.3 quattro® 133 CV
Audi 80 2.8 174 CV
Audi 80 2.8 quattro® 174 CV
Audi 80 TDI 90 CV

Equipamiento de serie del Audi 80

2.8: Motor a inyección. Sistema de seguridad Procon-ten. ABS. Auto Check Control. Dirección asistida. Asientos delanteros deportivos y regulables en altura. Cierre centralizado. Aire acondicionado. Preinstalación de radio con 6 altavoces. Spoiler posterior.

En su concesionario Volkswagen/Audi.

A la vanguardia de la técnica



LANCIA DEDRA 2.0 i.e. FRENTE A VOLVO 460 TURBO

SABOR LATINO O DINAMISMO SUECO

Desestimando otras berlinas de lujo de tipo medio mucho más populares, encontramos a cierta distancia por precio, pero también por exclusividad e imagen estética, a los dos modelos que esta semana enfrentamos.



VIRTUDES

- Equilibrio general
- Línea atractiva
- Precio

LANCIA DEDRA 2.0 i.e.
PRECIO: 2.555.000 Ptas.

- Peso excesivo
- Consumo alto
- Plazas traseras justas

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor elástico
- Confort general
- Dirección suave y precisa

VOLVO 460 TURBO
PRECIO: 3.200.000 Ptas.

- Ventilación permanente
- Autonomía escasa
- Precio elevado

DEFECTOS



MAYOR APLOMO
El mayor aplomo del Dedra en movimiento, transmite más seguridad a la hora de hablar de comportamiento.

FICHA TECNICA



	LANCIA	VOLVO
MOTOR		
Disposición	Deantero transversal	Deantero transversal
Número de cilindros	4, opuestos dos a dos	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995	1.721
Árbol de levas	Doble en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección elect. + Turbo
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	120 CV (88,3 Kw) / 5.750	122 CV (90 Kw) / 5.400
Par máximo / r.p.m.	16,8 Mkg (164 Nm) / 3.000	17,8 Mkg (175 Nm) / 3.300
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,4/13,9/20,5	9,2/15,4/21,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,3/35,4	29,3/37,5
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera, asistida	Cremallera, asistida
Vueltas de volante	3	3,2
Diámetro de giro (m)	10,3	10,1
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos
Detras	Discos	Discos
Antibloqueo	Opcional	Si Teves
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Paralelogramo Watt
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Aleación (5,5 X 14)	Aleación (6 X 14)
Neumáticos	185/60 SR 14	185/60 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.170	1.035
Capacidad depósito combus	63	48

UNO, con el sabor latino de una marca mítica, con el estilo inconfundible de Lancia, el Dedra 2.0. El otro, con una imagen imperturbable heredada de sus hermanos mayores, con una imagen familiar que habla de seguridad y dinamismo, el Volvo 460 Turbo. Ambos miden sus fuerzas en un terreno imparcial. Carreteras de segundo orden poco habituales en el resto de Europa, autovías para conducir y relajarse poco y autopistas dispuestas a poner a prueba las mecánicas más potentes.

Es en este caso el modelo sueco, el que se adelanta por dos caballos al italiano. El motor de origen Renault con 1,7 litros y 122 caballos rinde en la práctica bastante más de lo que pueda hacer pensar esa pequeña diferencia. Gracias a un turbo de funcionamiento progresivo, la respuesta del 460 queda asegurada desde muy bajas revoluciones. Un *intercooler* se encarga por otra parte de enfriar los gases de escape una vez recuperados. Esta búsqueda de elasticidad realizada por los técnicos de Volvo se justifica no sólo por tratarse de un motor turboalimentado, sino también por adecuar a la perfección su funciona-



miento a la potencial clientela de este modelo.

En la práctica, la diferencia a favor del sueco frente al Dedra con un motor atmosférico de 2,0 litros y 120 caballos no es grande, pero es suficiente para decidir el primer asalto. El Lancia cuenta con un motor elástico y silencioso, de funcionamiento suave y quizás más agradable de utilización, sin embargo, un peso excesivo penaliza todo el buen hacer de esta mecánica. Son 135 kilogramos más los que pesa el italiano (el equivalente a dos personas) por lo que sobran comentarios.

Realmente lo que sobra son litros de consumo. Porque nos encontramos ante dos vehículos más sedientos de lo habitual.

El Volvo pierde por poco en este segundo apartado, en parte debido al litro de más (13,4 l/100 Km.) que ha consumido en nuestra prueba de ciudad. Además, la limitada capacidad del depósito de combustible (48 litros frente a los 63 del italiano) repercute en la autonomía que se reduce a menos de 400 kilómetros, realmente pocos tratándose de un vehículo de su segmento.

Italiano y sueco se adaptan bien



ACOGEDOR
El interior del italiano es bastante más acogedor. La madera noble y la disposición de los elementos ayudan a lograr esta sensación.



MÁS FRÍO
A pesar de tener un cuadro de mandos algo más completo, la presentación queda por detrás de la ofrecida por el Lancia.

MOTOR RENAULT
El Volvo monta una mecánica de origen Renault con 122 caballos de potencia y un turbo muy progresivo. El Lancia se conforma con 120 caballos de potencia, con unas prestaciones muy honestas aunque peores que las del Volvo.



a las vías de comunicación de nuestro país. El carácter netamente familiar que se les ha dado no impide que gocen de un comportamiento sano y exento de complicaciones. Sin embargo, conviene matizar ligeramente. El Volvo con sus McPherson delanteros y su eje rígido con tirantes longitudinales trasero (paralelogramo de Watt), aguanta el tipo a pesar de que su carrocería se inclina más de lo esperado. Una ba-

rra estabilizadora ayuda al sueco en las situaciones más comprometidas. En cualquier caso, la entrada del turbo aunque no muy brusca provoca, cuando el pie derecho pisa con alegría el acelerador, alguna pérdida de tracción y una sensación de aligeramiento en el tren delantero algo desagradable.

El Lancia Dedra tampoco está diseñado para ir de rallye (como alguno de sus hermanos) pero su mayor

aplomo da más sensación de seguridad. Sobre todo cuando, esos días que se queda la familia en casa, el conductor se desmiena durante algunos kilómetros en una apetecible carretera de montaña.

Pero esto se puede mejorar desembolsando una cantidad de 156.000 pesetas, que es lo que vale la opción de suspensión con amortiguación controlada. El sistema funciona muy bien pero se le sa-

CONSUMOS



Datos en l/100 km	LANCIA	VOLVO
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	12,3	13,4
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	7,2	6,7
En conducción rápida	14,1	13,5
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,7	9,5
A 140 km/h de cruceo	10,9	10,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	10,5	11,0
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	550	390

SONORIDAD



	LANCIA	VOLVO
A ralentí	48,2	52,2
A 60 km/h	64,2	63,7
A 90 km/h	67,3	68,5
A 120 km/h	70,9	71,3
A 140 km/h	74,8	73,8
A tope		
Mediciones efectuadas en las piezas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios		

PRESTACIONES



	LANCIA	VOLVO
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	196	196,2
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,4	17,3
1.000 m. salida parada (seg.)	33,6	31,1
0-100 km/h (seg.)	12,7	10,1
Metros recorridos	166	169
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,0	18,4
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,8	21,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,1	32,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,5	39,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,4	8,1
Metros recorridos	315	232
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,1	13,7
Metros recorridos	485	389

FRENOS



	LANCIA	VOLVO
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 60 km/h	17,5	17,8
A 100 km/h	41,9	42,5
A 120 km/h	67,1	61,0

EQUIPAMIENTO



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

OPCIONES

VOLVO Pintura metalizada 72.000 pesetas;
LANCIA Suspensión inteligente 156.161 Ptas. Asientos delanteros eléctricos 102.400 Ptas. Climatizador 230.400 Ptas. Asiento posterior plegado 21.760 Ptas. Pintura metalizada 38.400 Ptas. Tapicería en piel 262.800 Ptas. Llanta portaequip. 7.680 Ptas. Techo eléctrico 115.200 Ptas. Antibloqueo de frenos ABS 275.200 Ptas. Retrovisores eléctricos calentables y abatibles 35.340 Ptas. Calefacción automática 40.360 Ptas.
PRECIOS CON IVA INCLUIDO



CINCO PLAZAS
Si las traseras van ocupadas por niños. Tres adultos detrás van algo apretados. Los cinturones traseros se pueden esconder en un hueco previsto.

MÁS ALTO
Interiormente el Volvo es más alto. Los pasajeros de las plazas traseras es difícil que rocen en el techo. Los asientos son algo blandos.

ca provecho sólo cuando se realiza un tipo de conducción relativamente extrema, un comportamiento alejado de la filosofía del coche.

La dirección en ambos casos pone la puntilla a la hora de hablar de funcionamiento suave y cómodo. Es agradable y a la vez no permite que el conductor pierda el contacto con lo que pasa bajo las ruedas delanteras. Como tampoco lo permite el antibloqueo de frenos ofrecido de serie en el modelo sueco. Con una sola crítica al tacto del pedal, el sistema funciona a la perfección y la sensibilidad del ABS no provoca situaciones comprometidas. El Lancia ofrece este sistema de seguridad opcionalmente, pero aun sin antibloqueo, la frenada es eficaz.

El italiano es más ancho que el sueco, también más alto aunque eso sí, menos largo. Sin embargo, globalmente no existen muchas diferencias en cuanto a habitabilidad. Se puede hablar de espacios similares con una sola excepción. Las plazas traseras en el Dedra están algo limitadas por la altura al techo, bastante menor que en el Volvo.

El espacio reservado para equipaje supera los niveles medios. Con los respaldos traseros en posición normal, es el Dedra quien se lleva el gato al agua, sin embargo, el Volvo puede abatir por partes esos asientos aumentando mucho la capacidad sin pagar un suplemento.

El sabor latino, el calor mediterráneo se saborea en los interiores del Dedra. Madera noble a raudales, instrumentación ordenada y materiales acogedores son una constante en el habitáculo del Lancia. Por el contrario, el frío sueco parece adueñarse del 460 Turbo. Materiales fríos, presentación desordenada de los elementos. Lo cierto es que se ha acertado en otras cosas. El ordenador, algo inaudito, es comprensible y fácil de utilizar y además proporciona informaciones muy útiles. Los asideros de los asientos traseros van provistos de luz y un reloj nos informa de la presión del turbo. Los mandos de los elevaluas eléctricos están situados lejos del volante, la aireación está en constante funcionamiento (al mínimo) con ruido y la luz intermitente (con ruidito) para recordar la utilización de los cinturones de seguridad es un continuo suplicio que termina por cumplir con su cometido.

MECANICA

2º LANCIA El motor pone en todo momento lo mejor de sí, es suave, silencioso y sube de vueltas con facilidad, lástima del peso que lo lastra.

1º VOLVO El excepcional funcionamiento del turbo pone de manifiesto el trabajo realizado por los técnicos de Volvo sobre la mecánica Renault.

COMPORTAMIENTO

1º LANCIA Dentro de un comportamiento bastante familiar, lo cierto es que el mayor aplomo del italiano le confiere mayor sensación de seguridad.

2º VOLVO Disfruta de un comportamiento sano, sin embargo se presentan mayores inclinaciones de la carrocería y pérdidas de tracción.

RENDIMIENTO

2º LANCIA Todos y cada uno de los datos de prestaciones quedan penalizados por un peso excesivo que supera en 135 kilogramos al del Volvo.

1º VOLVO Entre la excelente respuesta del turbo y la elasticidad de este motor, el rendimiento del Volvo 460 Turbo resulta muy agradable.

CONFORT

1º LANCIA En un modelo pensado para que la familia disfrute de sus interiores, el confort aumenta, considerablemente, en detrimento de otros valores.

1º VOLVO Salvo unos asientos algo blandos, el Volvo 460 presenta una comodidad comparable a modelos del segmento superior.

CARROCERIA

1º LANCIA El estudio del diseño en el túnel de viento y las formas modernas se han tenido en cuenta a la hora de diseñar el Dedra.

2º VOLVO Con una línea elegante, el Volvo da una imagen, sin embargo, mucho más conocida y conservadora, menos estudiada.

ECONOMIA

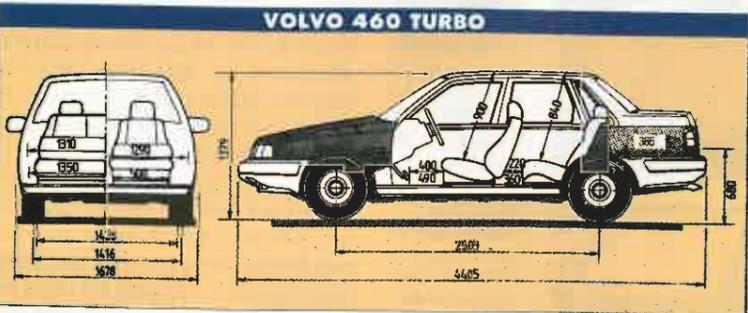
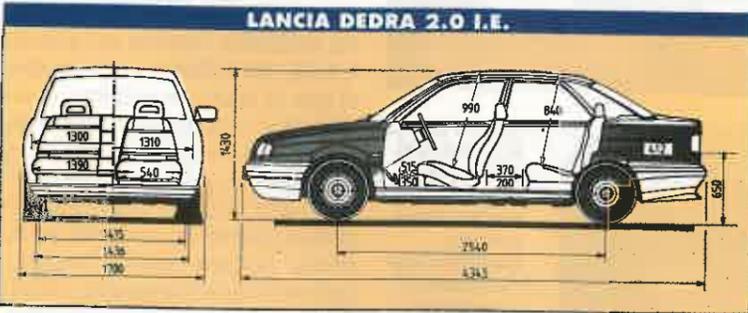
1º LANCIA Por precio y un menor consumo, el italiano se sitúa en primer lugar del apartado economía. También es verdad que cuenta con menor equipo.

2º VOLVO Con todo el equipamiento que se puede tener, el precio del Volvo es, sin embargo, algo elevado. El consumo de ciudad es también alto.

La información proporcionada por el panel de instrumentos del Lancia es también la adecuada y monta un sistema optoelectrónico utilizado en aeronáutica, muy agradable y efectivo.

Es la hora de hablar de equipamiento y precios. Y es cuando nos encontramos con las mayores diferencias de esta prueba. Por un lado el Volvo y su *full equip*, su completo equipamiento con aire acondicionado, antibloqueo de frenos, asiento partido, elevallunas, etcétera, y su precio, alto a pesar de todo ello. Por otro lado, un Dedra que ofrece

DE SERIE
Las llantas de aleación son de serie en el Lancia y su aspecto es más deportivo.



DATOS DEL COMPRADOR

VOLVO

Importador: Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130 28046 Madrid. Teléfono (91) 262 22 07. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 124 puntos de asistencia.

LANCIA

Importador: Fiat Auto España. Paseo de la Habana 74 28036 Madrid. Teléfono (91) 536 65 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España.

la oportunidad de elegir la opción que más interesa a partir de un precio bastante competitivo. Y que a pesar de todo, igualando en equipo al Volvo se queda siempre 100.000 pesetas por debajo en el precio final.

ELEGANTES
También son de aleación y de serie, sin embargo son más discretas y elegantes.

Sinceramente la igualdad en casi todos los apartados convierte la decisión de última hora en algo complicado. Por prestaciones y equipamiento el Volvo lleva las de ganar a cambio de un precio algo elevado. El Dedra con un precio mucho más asequible permite que el comprador lo equipe a su medida, ahorrándose algo de dinero.

Andrés Más
Fotos: Alex Blanco

RCP SAATCHI & SAATCHI



Ni te engañes, ni te dejes engañar. Si te metes cocaína en el cuerpo te estás metiendo algo que va directamente al cerebro y, desde el primer momento, desde la primera línea, lo va devorando. Día a día, gran cantidad de transmisores cerebrales y neuronas

se dañan gravemente. Las consecuencias: gran dependencia psíquica y física, profunda ansiedad, fuertes alteraciones psiquiátricas, depresión, paranoia. Y lo que es peor, sin que te des casi ni cuenta y sin que lo quieras reconocer.

TEN CEREBRO.

PASA DE LA COCA.



BMW 325i COUPE

ACCESO RESTRINGIDO

Lamentablemente, no todo el mundo puede permitirse el lujo de adquirir un vehículo con sólo dos puertas laterales, aunque tenga tantas cualidades como el nuevo BMW 325i Coupé.

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

TRADICIONALMENTE, todos los aficionados a la conducción deportiva prefieren los vehículos de dos puertas a los de cuatro. La justificación de esta preferencia está basada en la mayor rigidez de los primeros sobre los segundos, que se traduce en dos beneficios: mejor comportamiento en curva y mayor longevidad del coche a causa

VIRTUDES

- Placer de conducción
- Relación comodidad/estabilidad
- Manejo del cambio

BMW 325i Coupé
4.206.000 ptas.

- Altura plazas traseras
- Túnel de transmisión grande
- Equipo de serie

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.494 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 milímetros. Carrera: 75 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 192 CV (141 Kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 25,0 mkg (245 Nm) a 4.700 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. Combustible: Gasolina sin plomo. Catalizado.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas de avance. Embrague accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delante: Discos autoventilados 285 mm de diámetro. Detrás: Discos macizos 280 mm de diámetro. Doble circuito en X. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantero: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora. Trasero: Independiente, de brazo central con brazo longitudinal y doble brazo transversal. Muelles helicoidales, amortiguadores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/60 x 15". Llantas de chapa de 7" x 15".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.330 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

CONSUMOS

[Datos en l/100 Km]	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	11,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	8,0
En conducción rápida	13,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	10,1
A 140 km/h de cruceo	10,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	550



325i COUPÉ
Los primeros coupés de la Serie 3 que llegarán a nuestro país estarán todos dotados con el motor de seis cilindros en línea y 2,5 litros de cilindrada. A mediados de marzo llegará el motor de cuatro cilindros, 16 válvulas y 140 caballos y en abril el seis cilindros de 150 caballos.



de que la carrocería y todos sus elementos se resienten menos de las torsiones que se producen en los apoyos. Es más, para alcanzar estas ventajas, ha sido práctica habitual en los rallies y en otras competiciones deportivas, soldar firmemente las puertas traseras a la carrocería, para conseguir una

estructura similar a la del coupé. Esta práctica, salvo casos excepcionales, estaba prohibida y cuando los comisarios deportivos se percataban, obligaban a los pilotos a romper la soldadura. Pero esa es ya otra historia.

En la actualidad, cuando el vehículo de rallies por antonomasia es

el Lancia Delta Integrale HF, un vehículo de cuatro puertas, esta teoría empieza a tambalearse. Aun así, seguramente el BMW coupé sea más rígido que el modelo de cuatro puertas, aunque nosotros no hemos sido capaces de apreciarlo en conducción. No se trata, claro está, de un reproche para el coupé, sino de un elogio a la versión de cuatro puertas. Porque una diferencia de comportamiento entre ambos modelos sí hay, pero se debe a unos tarados de suspensiones más rígidos en el coupé que en la berlina. Los amortiguadores y los muelles son más duros, y el recorrido de la suspensión trasera se ha reducido quince milímetros.

IMPECABLE

Todo lo que se ha publicado en esta revista en cuanto a virtudes de comportamiento en el 325i de cuatro puertas se puede hacer extensible a la versión coupé. Su estabilidad es incluso mejor sobre asfalto seco que la de su hermano de cuatro puertas. La superior rigidez en el tarado de las suspensiones apenas



SIN DIFERENCIAS
Visto de frente o mirando el logotipo, es imposible distinguir la versión de cuatro puertas de la Coupé.

afecta a la comodidad y en cambio aporta una apreciable ganancia en estabilidad. El comportamiento es fundamentalmente neutro si no se le provoca. A buen ritmo, el morro se inscribe en las curvas con docilidad, pero hay que meterlo con decisión y al acelerar el eje trasero ayuda a redondear la curva. Sin

embargo, sobre asfalto mojado no se le puede sacar partido a esta mayor dureza de suspensiones. En estas condiciones, a ritmo rápido, los acelerones a la salida de las curvas se traducen en derrapadas del eje trasero, momento en el que se agradece sobremanera la presencia del autoblocante, que no forma parte del equipo de serie (nuestra unidad sí lo llevaba). En un vehículo en el que por sus características el conductor espera encontrar un elevado placer al conducirlo, un autoblocante con un tarado moderado, que facilita la conducción y mejora la efectividad del coche, debería pertenecer al equipamiento de serie.

El motor también contribuye a disfrutar notablemente. No se trata de un propulsor elástico. Para llevarlo alegre conviene mantenerlo por encima de las 3.500/4.000 vueltas, tarea fácil de llevar a cabo gracias al suave y preciso funcionamiento del cambio y a unos desarrollos de velocidades escalonados con acierto. La dirección está bien asistida, aunque no es especialmente rápida. Los frenos funcionan bien y el ABS,

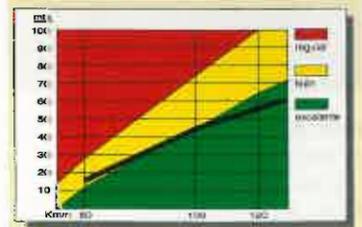
PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	234,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,3
1 000 m salida parada	27,9
De 0 a 100 km/h	7,4
Recorrido (metros)	121
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,5
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	31,7
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	35,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,4
recorriendo (metros)	247
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,0
recorriendo (metros)	316

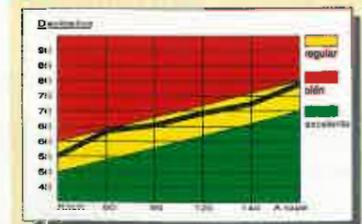


FRENOS



A 60 Km/h	15,8.
A 100 Km/h	44,7.
A 120 Km/h	60,6.

SONORIDAD



Al ralentí	55,4
A 60 Km/h	64,1
A 90 Km/h	65,2
A 120 Km/h	69,5
A 140 Km/h	73,2
A Tope	78,8



BUEN ACABADO
El interior del BMW 325i Coupé ofrece el aspecto habitual de la marca. Los asientos sujetan bien y el acceso a las plazas traseras resulta cómodo.



DOS PUERTAS
En las versiones Coupé, el asiento trasero abatible forma parte del equipo de serie. El completo equipo de herramientas está situado en la tapa del maletero en un lugar de cómodo acceso.

54.854 pesetas. Las plazas delanteras no se ven afectadas por el cambio. El mayor tamaño de la puerta, si bien dificulta ligeramente la entrada en lugares estrechos o aparcamientos en batería, normalmente permite un acceso más cómodo.

Una vez introducidos en su interior, conductor y pasajero disponen de múltiples regulaciones para conseguir una posición adecuada. Sería preferible que el volante pudiera desplazarse telescópicamente en lugar de verticalmente, pero incluso así la mayoría de conductores podrán alcanzar una postura cómoda. Los mandos están bien situados y la instrumentación se lee con facilidad.

ECONÓMETRO

Sigue siendo asombrosa la presencia de un indicador de consumo instantáneo de combustible (económetro) en el cuadro, ocupando un espacio que podría utilizarse más adecuadamente con un manómetro de presión de aceite, sobre todo si se tiene en cuenta el talante depor-



sin posibilidad de desconexión, pertenece al equipo de serie.

Con todo, si uno se decide por un 325i coupé no sólo encontrará un comportamiento de características deportivas, también deberá amoldarse a una carrocería con limitaciones en cuanto habitabilidad, pero de indudable atractivo estético. El acceso a las plazas traseras está bien resuelto. El asiento delantero completo bascula hacia adelante, dejando suficiente espacio para franquear el paso con comodidad, salvo si el conductor o el pasajero

llevan el asiento en una posición muy retrasada. Atrás caben bien dos personas de hasta 1,70 de altura aproximadamente o tres niños; los que sobrepasen esta altura rozarán con su cabeza contra el techo.

En cuanto al maletero, es considerablemente menor que el de la carrocería de tipo berlina. En contrapartida, por tratarse de un coupé, los asientos posteriores son abatibles de serie, mientras que en las versiones de cuatro puertas por esta posibilidad hay que pagar

tivo de este modelo. Sin embargo, los detalles están bien cuidados en este coche. Se hace patente, por ejemplo, en las puertas delanteras, que no llevan marco superior en las ventanas. Esta carencia, que consigue un afortunado efecto visual, provoca normalmente problemas de ajuste en el cierre. Para solventar este inconveniente, al igual que en el BMW 850i, las ventanillas delanteras descienden medio centímetro al abrir las puertas y se vuelven a colocar en su posición inicial al cerrarlas. Con ello se consigue mayor

TODO DETALLE
Como es habitual en BMW, el equipamiento de serie se puede completar con una generosa lista de opciones que abarca hasta los más mínimos detalles.

suavidad al cerrar, ya que por el espacio libre puede escapar aire del interior del coche y somete las puertas a menores esfuerzos. Aun así, a pesar de su buen ajuste, la sonoridad del motor y los ruidos exteriores son ligeramente más perceptibles en el Coupé que en la versión de cuatro puertas.

El acabado del 325i Coupé está también a buen nivel. Las primeras unidades que llegaron a España de los nuevos BMW Serie 3, hace un año aproximadamente, recibieron críticas porque sus remates no tenían la calidad habitual de la marca. En modelos más recientes, también de cuatro puertas, que hemos probado, estos defectos han desaparecido. Del mismo modo, nuestro Cou-

pé ofrecía el tradicional aspecto de solidez a que nos tienen acostumbrados estos modelos, realizado por la tapicería de cuero que forma parte del equipo opcional.

El precio del BMW 325i Coupé es más alto que el de su homónimo de cuatro puertas.

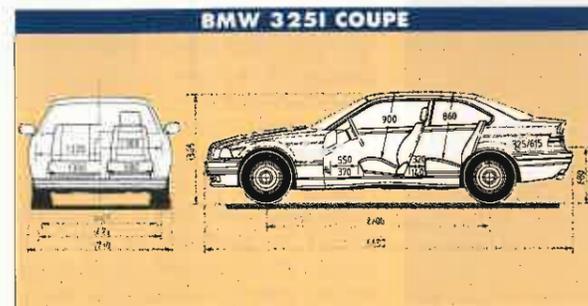
Se echa de menos, ya que el precio es elevado, que el aire acondicionado formara parte del equipamiento de serie, teniendo en cuenta que actualmente algunos modelos, de cuatro puertas, de la competencia lo incluyen. Con todo, el 325i Coupé posee una de las virtudes más valoradas hoy en día: la exclusividad.

Javler Moltó

Fotos: José Robledo



ESTABILIDAD SIN TACHA
La mejora de estabilidad del Coupé, con respecto a la versión de cuatro puertas, se debe a la superior dureza de los elementos de la suspensión. El resultado es óptimo.



FRENTE A SUS RIVALES

No es fácil encontrar rivales puros del BMW 325i Coupé. Por carrocería, muy similar a la de los BMW cuatro puertas, no parece comparable a los Audi Coupé, Opel Calibra o los coupés procedentes de Japón que tienen formas más atrevidas. A pesar de su denominación, el BMW serie 3 coupé, es en realidad la versión dos puertas de la carrocería de cuatro, lo que le otorga un talante más deportivo, pero sin llegar a la espectacularidad de otros modelos.

DATOS DEL COMPRADOR

BMW
Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid Teléfono (91) 450 60 01 **Garantía** Un año en piezas y mano de obra **Red de postventa** 70 puntos de asistencia en toda España

OPCIONES (En pesetas): Suspensión deportiva M-Technic: 41.449. Pintura metalizada: 89.806. Enganche de remolque: 120.428. Computadora: 85.110. Techo corredizo eléctrico: 184.547. Cortinas cortesia posteriores: 25.166. Tapizado cuero: 244.911. Alfombras velour: 18.422. Antirrobo con alarma: 50.118. Diferencial autoblocante: 94.083. Parabrisas con franja superior verde: 9.206. Triángulo señalizador y equipo de primeros auxilios: 8.224. Reposacabezas asientos traseros: 26.646. Limpia y lavafaros: 53.012. Micro filtro para partículas: 15.654. Aire acondicionado: 249.411. Reloj digital con termómetro exterior: 18.258. Porta cassettes: 9.809

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

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

EN CONTRA

- ▼ Aire acondicionado no incluido en el equipo de serie.
- ▼ Mecanismo antibloqueo de frenos opcional y caro.
- ▼ Falta de regulación de los faros desde el interior dada su gran capacidad de carga.

USADOS

O

I

C

E

R

D

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches. Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista se actualiza trimestralmente.



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	—	960	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	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	3010
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	1960	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1960	1760	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	1990	1870	1590	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	3560	3250	2710	2300	1860
200 V6	3850	3270	2740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/318 i	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	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	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	2400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M-3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2800	2350	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i/530 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	—	1440
M 535 i	—	—	—	—	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750 i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M 635 i	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	—
AX 14 T2S	890	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	—	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 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1960	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	850
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	560
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	910	670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2490	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2350	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2960	2680	—	—	—

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	—	5900 4800
Mondial 8	—	—	—	—	5500 4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1900 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Stsley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	—	500 420
Uno Brio 45 3p	—	—	—	—	490 440
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	53	

PRECIOS COCHES USADOS

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	750	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1080	960	800	570
Escort RS Turbo	1480	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 y 1.8 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
Onion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Onion Ghia GT y Mito. 1.6	1050	930	840	750	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Onion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Onion Ghia 1.6 D y 1.8 D	1000	950	870	780	600
Onion GT y Mitenare 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 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Onion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Onion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Onion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Onion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra 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 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 CL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra CL 2.0 5p	1490	1280	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra GLD 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 i	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	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	6390	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3870	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 Fila	—	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	2560	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 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	900	600
Thema GV	—	—	—	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
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2360	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1850	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ					
MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2360
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	2680	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2090
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4580	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4280	3890	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3860	3550	3150	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2560	2260

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	6690	5730	4840	4330	3910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4800
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	860	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	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 3p	1240	1060	950	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL Bea. Fris	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 1.5p	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			

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTX	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTX	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R-25 GTX	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2860	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTX	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	890	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GR	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EFi	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTI	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro EFi 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EFi 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GFi	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

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

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	580	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	910	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Fox Diesel	770	650	580	—	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1090	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1480	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat CL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat CL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GX 5	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	950	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16v	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1280	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	—	1320	1180
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	—	500
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	—	880
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1360	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1580	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	—	—	—	1530
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	—	—	—	1880
740 GLJ	—	—	—	—	1320
740 GLD	—	—	—	—	1440
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	—	—	—	2080
740 Turbo Intercooler	—	—	—	—	2100
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	—	—	—	1870
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	—	—	—	2500
760 Turbo Diesel	—	—	—	—	2700
760 Turbo Intercooler	—	—	—	—	2640
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16v	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16v STW	2850	—	—		

Valderribas Motor S. A.
 C/ Valdeumbas, 75. Dr. Esquerdo, 108. Telf. 551 48 00 Fax 551 48 06 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
 Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 2.175.000
 Audi 90 2.2E, A.A., D.A., etc., 89 2.300.000
 Opel Kadett GSI 16V, 90 1.790.000
 Mercedes 190 2.6, full equip, 88 3.200.000
 Renault 21 Turbo DX, A.A., D.A., ABS, 90 1.900.000
 BMW M-3, full equip, 87 3.400.000
 Opel Calibra 2.0i 16V, 91 2.850.000
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

VAROSA *motors*
 Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
 HUMANES DE MADRID
 TEL: 6 06 51 49 - 6 06 15 11

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

MITSUBISHI 3000 ECLIPSE LANCER 4 PUERTAS HONDA CIVIC TOYOTA CELICA DODGE STEALH

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4

OCASION BMW 750i, impecable, completo de extras, 6.500.000 ptas. Tel. (96) 340 74 47.
PORSCHE 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.000 ptas. Tel. (988) 72 03 50. Horas oficina.
ALFA Romeo del 61, mod. de competición completo, 230 km/h., 5 velocidades, carrocería aluminio según firma, 17 coches, sólo entendidos, extranjeros. Apartado 45041 Madrid 28080.
BUSCAMOS mecánico ayudante para equipo competición karts, sólo sábados y domingos. Tel. (93) 692 18 24.

SIERRA XR4i, 160 CV, impecable, 1.000.000 ptas. Tel. (942) 75 18 50.
MERCEDES 2.3 16V, negro, año 86, buen estado, full equip, airbag, aire, techo, alarma, asientos, calefacción, lavafaros, 3.000.000 ptas. Tel. (908) 19 61 62. Srta. Mercedes.
PORSCHE 928 S4, azul noche, año 89, seminuevo, techo, cuero, manual Tempomat, 320 CV, M-JM, 7.500.000 ptas. Srta. Mercedes. Tel. (908) 19 61 62.
HONDA VFII, 500 cc, MA-AF, 15.000 km., 390.000 ptas. Tel. (925) 36 26 96.

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. Opel Kadett GSI, año 85, con garantía, por 790.000. Sr. Moreno: Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

no. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
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. Austin Montego EFI 2.0, año 88, «impecable», garantizado, sólo 550.000. 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.
CORVETTE ZR-1, 1990, 23.000 km., 400 CV, 0-100 en 4,2 seg., 300 km/h., perfecto estado, rojo, interior rojo, full equip, 6.000.000 ptas., matriculación española posible. Tel. (91) 563 56 95.
VW Golf Tracción Cuatro, ABS, llantas, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.
GM Saturn Coupe, USA, 10/91, nuevo, 7.000 millas, único propietario, aire, espejos eléctricos, Cruise Control, llantas, cierre, elevalunas, Hi-Fi, ecualizador digital, más extras, garantía, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.
CHEVI Camaro 5.0 I. V8, 209 CV, azul eléct., full equip, estrenar, impresionante, garantía por escrito, ocasión, 3.800.000 ptas. Tel. (91) 201 28 56. Tardes.
VENDO Golf 16V, impecable, rojo, garaje, 1.625.000 ptas. Tel. (91) 461 33 63.
G-60 Golf, 4 meses, alarma, 2.000.000 ptas. Tel. (91) 519 77 20. Radio-casete.

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

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.
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.
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. Peugeot 505 GR, año 87, garantía 18 meses, por sólo 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
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. 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. Opel Rekord, «impecable», con aire acondicionado, por 875.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Peugeot 505 GR, año 87, garantía 18 meses, por sólo 725.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
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. 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. Opel Rekord, «impecable», con aire acondicionado, por 875.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

New Mode
 Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Crta. Extremadura, Km. 29
 28600 NAVALCARRERO (Madrid)
 TELEFONO (91) 8 11 26 38
BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO

BMW 730 IA, gris metalizado, techo, aire, llantas al modelo actual 1987, 3.950.000 ptas., impecable. Tel. (91) 200 25 80.
¡BLINDADO! Mod. discreto de miembro del Gobierno, máximo nivel de seguridad, total discreción. Apartado 11081. Madrid 28080.

PORSCHE 911 SC, B+W, 204 HP, impecable, spoiler, A.A., asientos piel, alarma, extras de part. a part., 3.600.000 ptas. Tel. (93) 459 34 59. Horario oficina.
SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.



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 ● ELEVALUNAS Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION
 Antonio López, 117
 Tel: (91) 4 76 47 93
 Fax: (91) 4 76 90 77
 28026 MADRID

TREMA OSNUR, S.A.
 Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID
VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO
 EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ;CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS
ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29
¡ GARANTIA SI !

NORTE DE MADRID
SE VENDE TALLER EN CENTRO COMERCIAL
 900m2 (apro.) de local, ideal para concesionario o agencia oficial, totalmente equipado, licencias de cha-pa y pintura en vigor. Abstenerse agencias o intermediarios. Interesados ponerse en contacto con Bufete Solaeche y Bielsa
 Calle Mayor, 14, 5ª derecha - 28013 Madrid
 Teléfono (91) 2 65 27 25. Fax (91) 2 66 30 14

¡ANUNCIENSE HOY!
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante telón 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 Noblas, 39
 Madrid-28037

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

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

FORD T. 1920, perfecto estado. Tel. (91) 898 90 21.

PORSCHE 944, buen estado, procedente de importación, precio 2.200.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

MERCEDES 300 D, 88 CV, año 81, color azul, varios extras, precio 1.000.000 ptas. Tel. (925) 55 50 64.

VOLVO 360 GLT Inyección, B4C, 118 CV, estéreo Blaupunkt, aire acondicionado, poco usado, bien de precio. Tel. (93) 784 06 40.

AUDI 90 Quattro 20V, abril 90, 40.000 km., full equip. 2.800.000 ptas. Tel. (91) 766 54 06.

CAMARO Automático, color negro, año 86, full equip. Targa, impresionante. Tel. (91) 763 66 63.

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

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

MERCEDES 190 2.5 16V, impresionante, aire acondicionado, techo corredizo, ASD, etc. C.A.N.S.A., Azcona, 62.

BMW 735i, único dueño, español, bien cuidado, todos los extras: climatizador, tapicería Velour, techo, ABS, llantas, etc., perfecto estado, sólo 1.200.000 ptas. Admitimos cambio. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

MERCEDES 190 2.3, aire acondicionado, ABS, techo, etc., negro azulado metalizado, español, 1988, precio muy interesante. C.A.N.S.A.

PEUGEOT 309 GT, dirección asistida, llantas, 105 CV, impecable estado, 980.000 ptas., 1988, 45.000 km., garantía 12 meses. Facilidades. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

PEUGEOT 205 XR 1.300 cc., blanco, super bien cuidado. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

MOTO Yamaha, 1.200 FJ, neumático radial, escape, disco de frenos flotantes, 850.000 ptas., 14.000 km. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

VW Golf GTI 16V, aire acondicionado, 1.790.000 ptas., 27.000 km. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

PORSCHE 911 Carrera, 1987, 50.000 km., español, aire, cuero, radio, llantas Fuchs, alerón trasero, etc., 5.500.000 ptas. Tel. (91) 255 86 21.

OPEL Corsa GSI, blanco, 1989, 790.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

BMW 316, aire acondicionado, llantas, parrilla cuatro faros, bien cuidado, M-EJ, 600.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

MERCEDES 350 SL, Mercedes 350 SLC, interesantes. Azcona, 62.

BX familiar, aire, servodirección, MHH, rojo, bien cuidado. Tels. (91) 255 86 21/22.

ALFA Romeo 75 1.8 IE, A.A., año 90. Tel. (91) 549 57 88.

BMW 536i, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.

BMW 735i, full equip. 32.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

BMW 524 TD, año 89, 40.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

VENDO el Renault Clio Iniciación más rápido de la temporada 91. Ganador en Calafat, dos pole position y cuatro vueltas rápidas en carrera. Tel. (91) 407 27 00. Víctor Fernández.

AUTOMOVILES

CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Ford Fiesta 1.1	89	Azul	31.000	575.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Opel Corsa	89	Bianco	610.000	610.000	Renault 19 TSE, A.A.	89	Bianco	31.000	1.325.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 1.8 DGT	90	Bianco	28.000	1.375.000
Ford Fiesta Diesel	89	Bianco	34.000	825.000	Citroën BX 1.6, A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000
Fiat Uno 60 S, Sp.	91	Rojo	12.000	845.000	F. Escort Nomada	91	Gris	12.000	1.475.000
Sest Kiza 1.6 GLX	90	Gris	21.000	845.000	Opel Kadett GSI, A.A.	89	Bianco	30.000	1.490.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	BMW 318i, 4p., A.A.	87	Bianco	53.000	1.525.000
Ford Fiesta 1.4	90	Bianco	24.000	890.000	VW Golf Cabriolet	88	Bianco	42.000	1.525.000
Renault 5 GTL, Sp.	91	Bianco	14.000	895.000	Peugeot 405 SRL, A.A.	88	Gris	47.000	1.575.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	12.000	950.000	VW Golf Turbo D, A.A.	90	Rojo	22.000	1.625.000
Lancia Y10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	VW Golf GTI	90	Bianco	28.000	1.625.000
Lada Niva	91	Bianco	11.000	975.000	VW Passat (Moderna)	89	Bianco	34.000	1.650.000
Citroën AX GT, A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	Citroën BX Turbo D, A.A.	90	Gris	29.000	1.725.000
F. Escort 1.6, A.A.	90	Bianco	21.000	1.100.000	Audi 100 CD, A.A.	89	Azul	36.000	1.825.000
F. Escort 1.8 D	90	Bianco	28.000	1.120.000	Lancia Delta, A.A.	91	Burdese	16.000	1.825.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	F. Scorpio 2.4i, F.E.	89	Gris	31.000	1.850.000
F. Fiesta 1.8 D, Sp. A.A.	91	Bianco	16.000	1.225.000	F. Sierra 2.0i, A.A.	91	Bianco	19.000	1.875.000
F. Orion 1.8 GLX	91	Bianco	12.000	1.225.000	Audi 80 E, A.A.	88	Rojo	36.000	1.925.000
Lancia Delta 1.6 GTE	89	Rojo	33.000	1.250.000	Opel Kadett GSI Cabrio	90	Burdese	23.000	1.950.000
F. Fiesta XR3i	91	Bianco	18.000	1.250.000	Citroën BX 16V, A.A.	91	Bianco	12.000	1.975.000
F. Sierra 2.0i S, A.A.	87	Bianco	61.000	1.250.000	Renault 21 TXi, clim.	91	Rojo	17.000	2.100.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	38.000	1.250.000	Lancia Thema 1.6, clim.	91	Rojo	13.000	2.250.000
Peugeot 309 D, A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
Alfa Romeo 1.7, A.A.	90	Bianco	23.000	1.275.000	Rover 820 Si 16V, F.E.	90	Verde	21.000	2.250.000
Citroën BX Diesel	90	Bianco	22.000	1.275.000	F. Sierra XR4i 4, A.A.	91	Bianco	12.000	2.275.000

**SE VENDE
COCHE
BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

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

**LANCIA DELTA
INTEGRALE 16V**
ABS
AÑO 90 M-LS
IMPECABLE. 25.000 KMS.
COLOR BLANCO
2.750.000 PTAS.
TEL: (91) 4 10 20 59
DE 16 A 18 HORAS

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

URGE VENDER
**ALFA 164 V6
TURBO**
0 KM.
A MATRICULAR
3.900.000 PTAS
TEL: (941) 26 11 70

**SE VENDE
FORD SIERRA
COSWORTH 4X4**
A MATRICULAR
3.900.000 PTAS
TEL: (908) 11 24 06 Y A
PARTIR 10 NOCHE
(98) 5 25 76 98

TENEMOS SU AUTOMÓVIL PREFERIDO

NUEVO Y USADO:

**Mercedes 190 E, D, 16V,
300 E, CE, TE, 24V,
300 SE - 600 SEL ...**

**Porsche...
BMW...**

AUTOMÓVILES

BAOTIC

¡ Hablamos Español !

Karl-Benz-Str. 27 // D-6000 Frankfurt 61
Tel. 0749-69/4209850 // Fax 419239

BMW M-5, todos extras, año 89. Tel. (91) 549 57 88.

CITROËN AX 1.4 RD, año 90, 5p., rojo. Tel. (91) 549 64 71.

CITROËN CX TRD Turbo, año 86, rojo. Tel. (91) 549 57 88.

FIAT Croma CHT, año 89, gris oscuro, A.A. Tel. (91) 549 64 71.

FORD Sierra, año 88, rojo. Tel. (91) 549 57 88.

FORD SCORPIO 2.9i Ghia, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.

LANCIA Thema Turbo 16V, año 91, 22.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300-E, año 89, extras, 32.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 190-E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 300-CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 64 71.

PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 57 88.

RENAULT 21 GTS, A.A., año 88, gris met., 42.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

VENDO Renault Clio 1.2 RN, 3 p., nuevo, a estrenar, sin matricular, color blanco, 150.000 pesetas más barato. Tel. (91) 407 27 00. Víctor Fernández.

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

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

¡Devuélvemelo!

Te has llevado sin permiso mi Golf GTi matrícula **S0 3466 C**. De color rojo ¡ Lo necesito para trabajar!. Te perdono... pero devuélvemelo.

Tlf. 407 27 00
(975) 22 14 50

José Antonio Díaz

OCASION vendo Alfa Romeo 3 V6, del año 90, en magnifico 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.

ALFA Romeo 75 2000. Servodirección, aire, 780.000 ptas., facilidades. Garantía 6 meses. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

BMW 635 CSI. Kit suspensión, asientos, etc., impresionante. 2.450.000. C.A.N.S.A. Azcona, 62. 255 86 21.

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. 255 86 21.

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.

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 Cromia 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 2.9i Ghia. Año 80. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

FORD Orion 1.6i Ghia. Año 88. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

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

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

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

RENAULT 21 Turbo. Año 89. 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.

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.

MERCEDES 190 E 2.6 NUEVOS

1.200.000 DESCUENTO
VARIAS UNIDADES CON EXTRAS EN 6 COLORES
PVP: 5.470.000 OFERTA 4.270.000
TODOS LOS MODELOS MERCEDES
HASTA UN 15% DESCUENTO
TEL (972) 56 02 38

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



ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

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



C.A.N.S.A.



VISITENOS, ENCONTRARA:



AUTOMOCION

- Diferentes fabricantes, vehículos nuevos.
- Tasaciones mejorables, vehículos usados.
- Especialidad: BMW, VW, Audi, Ford, Mercedes, Suzuki.

NAUTICA

- Concesionario oficial Suzuki, ventas y servicios técnicos.
- Todo tipo embarcaciones.
- Motores agua, Kawasaki, Yamaha.
- Seguros, gestoría, financiación.



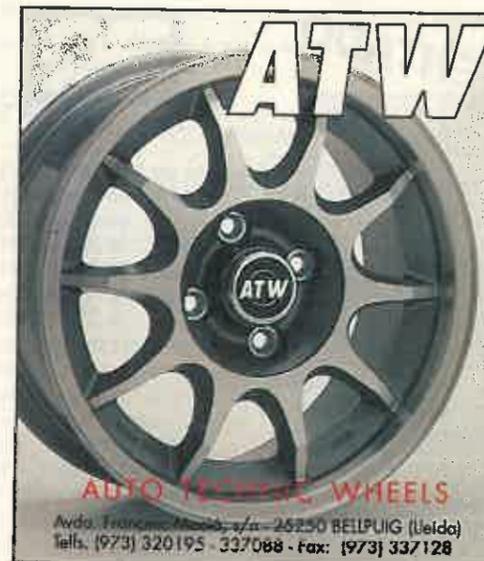
OUTBOARDS

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

TEL: 2 55 86 21
2 55 86 22
2 56 17 17

FINANCIACION 12 MESES SIN INTERESES.



AUTO TECHNIQUE WHEELS

Avda. Francisco Franco, s/n - 25250 BELLPUIG (Lleida)
Telfs. (973) 320195 - 337088 - Fax: (973) 337128

PIRELLI
PIONEER
WEBASTO
ZENDER
EIBACH
RECARO
KAMEI
NARDI
MOMO
KONI
BBS
ATS
OZ
ETC.

SUPER AUTO CATALOGO **D&W**

+ 18.000 ARTICULOS
(De las 1as Marcas Europeas)

+ 6.000 FOTOGRAFIAS
(A todo color)

+ 640 PAGINAS

900 Pts.
(+ Gastos de Envío)

EL CATALOGO INCLUYE LISTA DE PRECIOS ACTUALIZADA, PROMOCIONES DE COMPRA, OFERTAS, ETC. SIENDO SUS PRECIOS LOS MAS COMPETITIVOS DEL MERCADO NACIONAL.

toria
ALAMEDA RECALDE, 62 - 48010 BILBAO (VIZCAYA)
TELEFONO (94) 444 03 41 - FAX (94) 444 35 08

Nombre: _____
DIRECCION: _____
POBLACION: _____ PROVINCIA: _____ C.P.: _____

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

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

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

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

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

BMW M3, 1989, 3.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.

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

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.

PORSCHE 944 Targa, 1985, 2.300.000 ptas. Tel. 409 72 63.

JAGUAR Sovereign, 1985, 2.500.000 ptas. Tel. 409 72 63.

TRIUMPH TR 6, Tel. 409 72 63.

TRIUMPH TR 7, descapotable, Tel. 409 72 63.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.303, cabriolet original, Tel. 409 72 63.

VOLKSWAGEN escarabajo 1.303, cabriolet original, Tel. 409 72 63.

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

VOLVO 480 turbo, full equip, 5.000 km., garantía de fábrica, 2.500.000 ptas. Tel. (952) 21 00 06.

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

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. Teléfono (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.

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

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

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

ALFA Romeo 164 3.0, VG-GC-AK, 70.000 km, full equip, 2.100.000 ptas. Residentes canarios. Tel. (91) 302 05 64.

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

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

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

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

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

V.W. Rabbit, año 84. Gris plata metalizado, 100.000 km. 500.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

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

BMW 635 CSI, aire, cuero, cierre centralizado, alzacristales, cambio sport. Tel. (91) 347 01 23, horas oficina; 574 99 68, noches.

VENDO WV Carabel 8 plazas, matrícula M-FS, 70.000 km. 900.000 ptas. Teléfono (91) 654 48 52.

RENAULT Fuego GTX 2 litros. M. FD, gris metalizado. Aire. 10.000 km. 300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

DITECNICA, S.A. C/ Velázquez, 146, Tel. (91) 564 55 56.

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, B-4239-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.

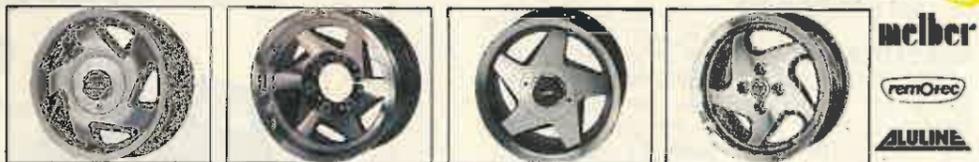
BMW 735i, 1988, full equip, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

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



melber
remOrec
ALULINE

En los mejores Establecimientos del Ramo **ALEACION EN CONJUNTO**

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



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

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

DISRTIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA TODA ESPAÑA

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO NOVEDAD: SISTEMA HIDRAULICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

C/ Alfambra, 11 - 13 C.P. 08034 BARCELONA SPAIN TEL. 34 - 3 - 205 35 59 205 54 55 FAX 34 - 3 - 205 52 18



Récord Mercedes

LA fábrica Mercedes-Benz de Wörth acaba de celebrar la salida del camión que hace el número 1.500.000. El vehículo era una cabeza tractora 1735 LS de la gama pesada. La planta de Wörth en funcionamiento desde hace 26 años está considerada la primera y más moderna fábrica de vehículos industriales de Europa.



Ecología VW

VOLKSWAGEN es uno de los patrocinadores de la UNCED '92 (Conferencia de Naciones Unidas para la protección del Medioambiente) que

se celebrará en junio en Rio de Janeiro, y como tal ha hecho entrega de los VW Eco-Golf, vehículos dotados de motores diésel de baja emisión de gases, para su utilización por los participantes en dicha conferencia.

ESPAÑA 92

LA Copa América en la que por primera vez ha participado una embarcación española, el barco «España 92» ha significado la ocasión para MOTORMASO S.A., como importador exclusivo de Evinrude, de colaborar con «España, desafío Copa América» aportando a este organismo dos motores fueraborda Evinrude de 225 CV y uno de 70 CV, para facilitar las maniobras de entrada y salida del puerto.



Identificación Automática

TEXAS Instruments continúa su búsqueda de nuevos y sofisticados sistemas para satisfacer las necesidades de los procesos industriales. La última innovación es el sistema TIRIS (Texas Instruments Registration and Identification System) que permite realizar el seguimiento electrónico de un gran número de objetos -en procesos de fabricación y distribución- y de animales, así como en aplicaciones relacionadas con la seguridad.



Gama Completa

UNIROYAL continúa día a día completando su gama de neumáticos que pone un especial énfasis en la seguridad en su utilización en lluvia. El nuevo Monoply MS800, está especialmente concebido para ser utilizado en invierno y completa la ya reconocida gama de neumáticos Uniroyal para vehículos industriales. El Monoply MS800 se adapta perfectamente a las más duras condiciones climáticas demostrando sus excelentes aptitudes de tracción.

Thule Accesorios

LA firma sueca Thule, una de las más importantes en el sector de accesorios para transportes, ha presentado su amplia gama que incluye unos portaesquís para 3,

4 ó 6 pares de tablas distintas, con un nuevo sistema de fijación que facilita la carga y descarga de los mismos. Además se amplía la línea de «Combi-Box» fabricados en plástico ABS superresistente y con una capacidad de hasta 470 litros.

JBA FALCON 1600 SPORT EL ULTIMO ROMANTICO

Tres ingenieros -¿Hace falta decir que son ingleses?- que diseñaban anodinos vehículos industriales en la fábrica Leyland, decidieron hace diez años diseñar, construir y vender su propio coche. La marca con que lo bautizarían no les cupo ninguna duda: serían las iniciales de sus tres nombres. Y en cuanto al tipo de coche, tampoco se lo pensaron: un roadster.

A Sí nació el JBA, una réplica que ahora se ofrece en el mercado español por un importador entusiasta, que ha conseguido asignarle un precio muy competitivo dentro de la escasa oferta de vehículos de este tipo existente en nuestro país. Sólo se podrían considerar competidores directos del JBA los míticos Panther Kallista y Morgan 4/4, cuyos precios se encuentran, al menos, un millón doscientas cincuenta mil pesetas por encima del recién llegado. Este se vende por 3.800.000 pesetas, y su línea y acabados no tienen nada que envidiar a los de los más famosos. Sólo su marca es menos sugestiva. Pero la belleza, la calidad de fabricación, las sensaciones al volante y su personalidad son exactamente iguales. Porque el sujeto es el rey, a la hora de elegir y comprar un coche así. Nos referimos al que habrá de conducirlo, cuya elección necesitará grandes dosis de individualidad para recaer en este monumento con ruedas, erigido a todo un arte de vivir. No vamos a decir para qué sirve un roadster. Sólo diremos que el JBA Falcon 1600 Sport es uno de los más bonitos.

Propulsado por un motor Ford 1600 de carburador para no dar nunca problemas, y sin embargo sí dar 90 caballos que bastarán para despeinar la más firme «coiffure». Su carrocería es su encanto, tanto por fuera como por dentro. Fabricada con fibra de poliéster, excepto el capó, que es de aluminio, este último está flanqueado por dos preciosas aletas y los correspondientes faros saltones, y termina en un radiador de alu-



minio pulido que ofrece su cara al viento sin salirse ni un grado de la mas elegante verticalidad, como debe ser. Esto es lo único que no ve su conductor mientras va dentro. Pero el largo morro, los faros y las voluptuosas curvas de las aletas sí entran de lleno en su campo de visión, para el

mayor placer, a través del pequeño parabrisas en cuya parte baja, eso sí, descansan -si no llueve- tres raquetas limpiadoras. También ve, y con el mismo agrado, un lujoso salpicadero de madera -madera impecablemente barnizada, al igual que el aro del volante. Los relojes, numerosos, llevan un cer-



SOBRE TODO, ELEGANTE
La capota puede ser complementada por unas ventanillas laterales correderas.

co cromado, y el velocímetro, de graduación en millas por hora -dato importante en estos coches-, lleva una escala secundaria en km/h por si algún cliente de la Casa se aventura a viajar por el continente... En caso necesario, la aguja podría subir hasta los 270 km/h (!) lo que significa que,

en realidad, sólo puede recorrer poco más de la primera mitad de la esfera. El reglaje del asiento permite incluso a los altos, encontrar una buena posición de conducción, a pesar de que el espacio para los pies es escaso. Es un dos plazas, pero los equipajes pueden colocarse tanto en el



LA VIDA, MEJOR VISTA
Poco importa si el paisaje es feo, los ocupantes tiene otros sitios donde mirar.

aceptable maletero, como detrás de los asientos, donde hay un buen hueco. Todos los mandos son lógicos y funcionales. Los únicos materiales no nobles que están presentes en el interior son los extremos de las palancas de luces, intermitentes y calefacción, que son de origen Ford.

El JBA es un tracción trasera. Pero el entrañable eje rígido suspendido por las típicas ballestas longitudinales que se descubre al agacharse uno por detrás, es la mejor garantía de una conducción emocionante. Los frenos de disco delante y tambor atrás -con servo- cumplen con su misión, mientras que las ruedas delanteras disponen de brazos superiores transversales y triángulos inferiores, con muelles helicoidales concéntricos con los amortiguadores, además de haber una barra estabilizadora. El tren delantero, por lo tanto, no es saltarín. Pero, aunque lo fuese, poco importaría.

El JBA se disfruta en parado casi tanto como en marcha, y mejor si ésta es lenta. Al fin y al cabo, el único deporte en los deportivos ingleses radica en pasar frío. ○

Texto y fotos: **Rafael Lombar**

IMPORTADOR
Importauto Aragon S.A. Pso. Sagasta, 43
50007 ZARAGOZA
TEL. 976-38 62 12 FAX 25 00 78

FICHA TECNICA

JBA	
MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.597
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Un carburador
Compresión	9,5:1
Potencia máxima / r.p.m.	90CV/5.800
Pai máximo / r.p.m.	13,6/4.000
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual 5 v
FRENOS Y DIRECCION	
Sistema (de/deltras)	Disco / Tambor
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Eje rígido
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	876
Largo/ancho/alto (mm)	3.950/1.670/1.200
Capacidad del depósito (l)	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	10,0
Velocidad Máxima (km/h)	165
Consumo medio aprox (l/100 km)	9

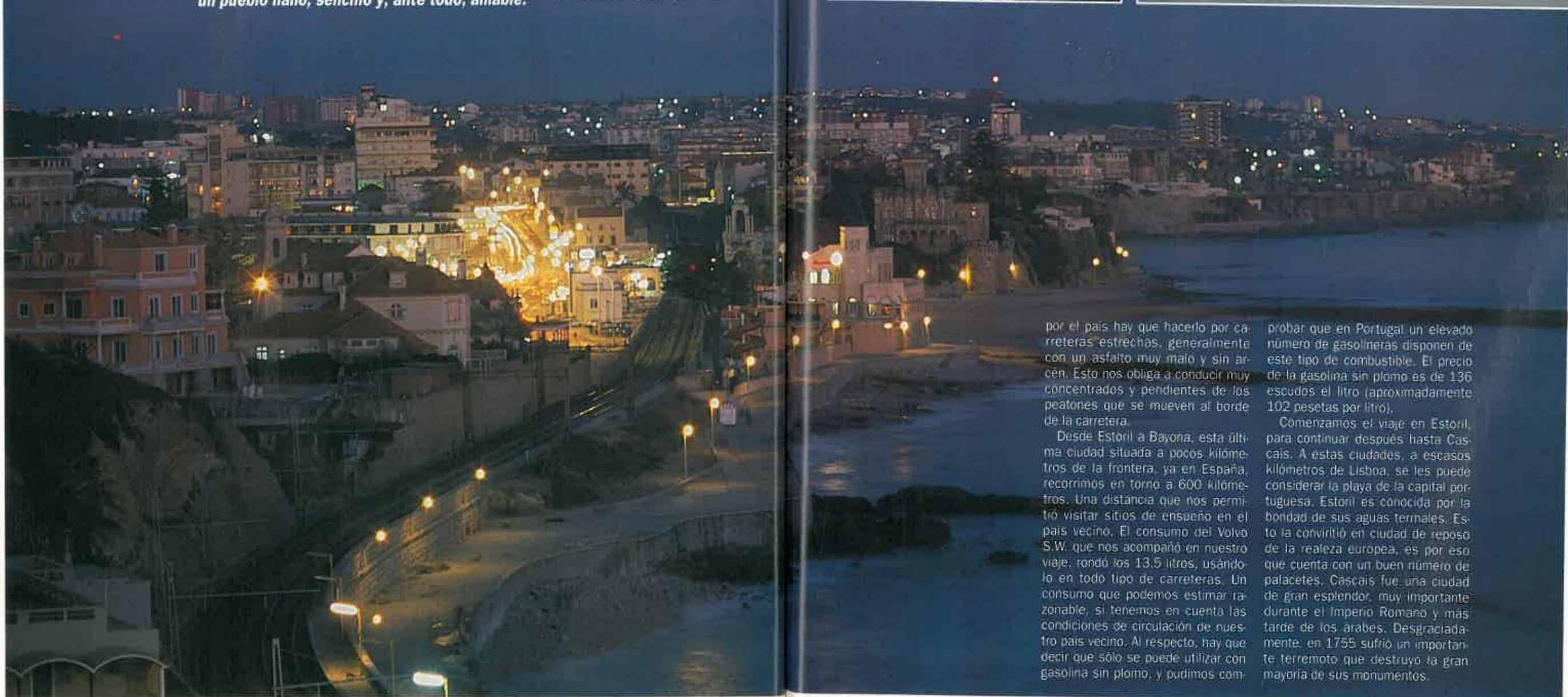


DE ESTORIL A BAYONA UNA COSTA POR DESCUBRIR

Portugal es un país al que, en nuestros días, aún no ha llegado el gran turismo. Es por eso que guarda muchos rincones solitarios, que lo convierten en el refugio perfecto de viajeros empedernidos. Proponemos un viaje por la costa norte portuguesa. De Estoril a Bayona, recorriendo unos 600 kilómetros, descubriendo sitios de ensueño y a un pueblo llano, sencillo y, ante todo, amable.

El punto de salida de nuestro particular periplo es Estoril, muy cerca de Lisboa. Hemos elegido esta localidad costera, por que la ciudad lisboeta, con todo el encanto y romanticismo que encierra en sus calles y monumentos, merece ocupar un reportaje ella sola.

Hemos descubierto un poco más a fondo esta apasionante zona costera de Portugal, al volante de un Volvo 940 Turbo Station Wagon. Un coche que debido a su concepción con carrocería familiar y su enorme amplitud, resulta ideal para el ocio. Circular por Portugal, a pesar de que su red vial va mejorando, es conflictivo. Salvo unos pocos kilómetros de autopista, para moverse



por el país hay que hacerlo por carreteras estrechas, generalmente con un asfalto muy malo y sin arcén. Esto nos obliga a conducir muy concentrados y pendientes de los peatones que se mueven al borde de la carretera.

Desde Estoril a Bayona, esta última ciudad situada a pocos kilómetros de la frontera, ya en España, recorrimos en torno a 600 kilómetros. Una distancia que nos permitió visitar sitios de ensueño en el país vecino. El consumo del Volvo S.W. que nos acompañó en nuestro viaje, rondó los 13,5 litros, usándolo en todo tipo de carreteras. Un consumo que podemos estimar razonable, si tenemos en cuenta las condiciones de circulación de nuestro país vecino. Al respecto, hay que decir que sólo se puede utilizar con gasolina sin plomo, y pudimos con-

probar que en Portugal un elevado número de gasolineras disponen de este tipo de combustible. El precio de la gasolina sin plomo es de 136 escudos el litro (aproximadamente 102 pesetas por litro).

Comenzamos el viaje en Estoril, para continuar después hasta Cascais. A estas ciudades, a escasos kilómetros de Lisboa, se les puede considerar la playa de la capital portuguesa. Estoril es conocida por la bondad de sus aguas termales. Esto la convirtió en ciudad de reposo de la realeza europea, es por eso que cuenta con un buen número de palacetes. Cascais fue una ciudad de gran esplendor, muy importante durante el Imperio Romano y más tarde de los árabes. Desgraciadamente, en 1755 sufrió un importante terremoto que destruyó la gran mayoría de sus monumentos.



ASOMADA AL DUERO
Oporto conserva el encanto de antaño. En la foto del centro una imagen del parador de Bayona.

FIEL COMPAÑERO
Con el Volvo 940 Turbo S.W. hemos descubierto sitios de ensueño en Portugal.

Visita obligada es Sintra, ciudad monumental y con un gran patrimonio artístico. Situada sobre una sierra, sus palacios y mansiones emergen entre las rocas cubiertas de musgo y helechos. Lord Byron al verla no dudó al exclamar: «Glorioso Edén». Entre los monumentos más importantes destacan el Palacio Real de Sintra y el Palacio de Pena. Este último es un verdadero *pastiche* de estilos arquitectónicos, en ello reside su encanto. Lo mandó construir Fernando de Coburgo en el siglo XIX, pretendiendo emular la extravagancia de su primo Luis II de Baviera.

Nada más abandonar Sintra, tomamos rumbo al norte y, por la ca-



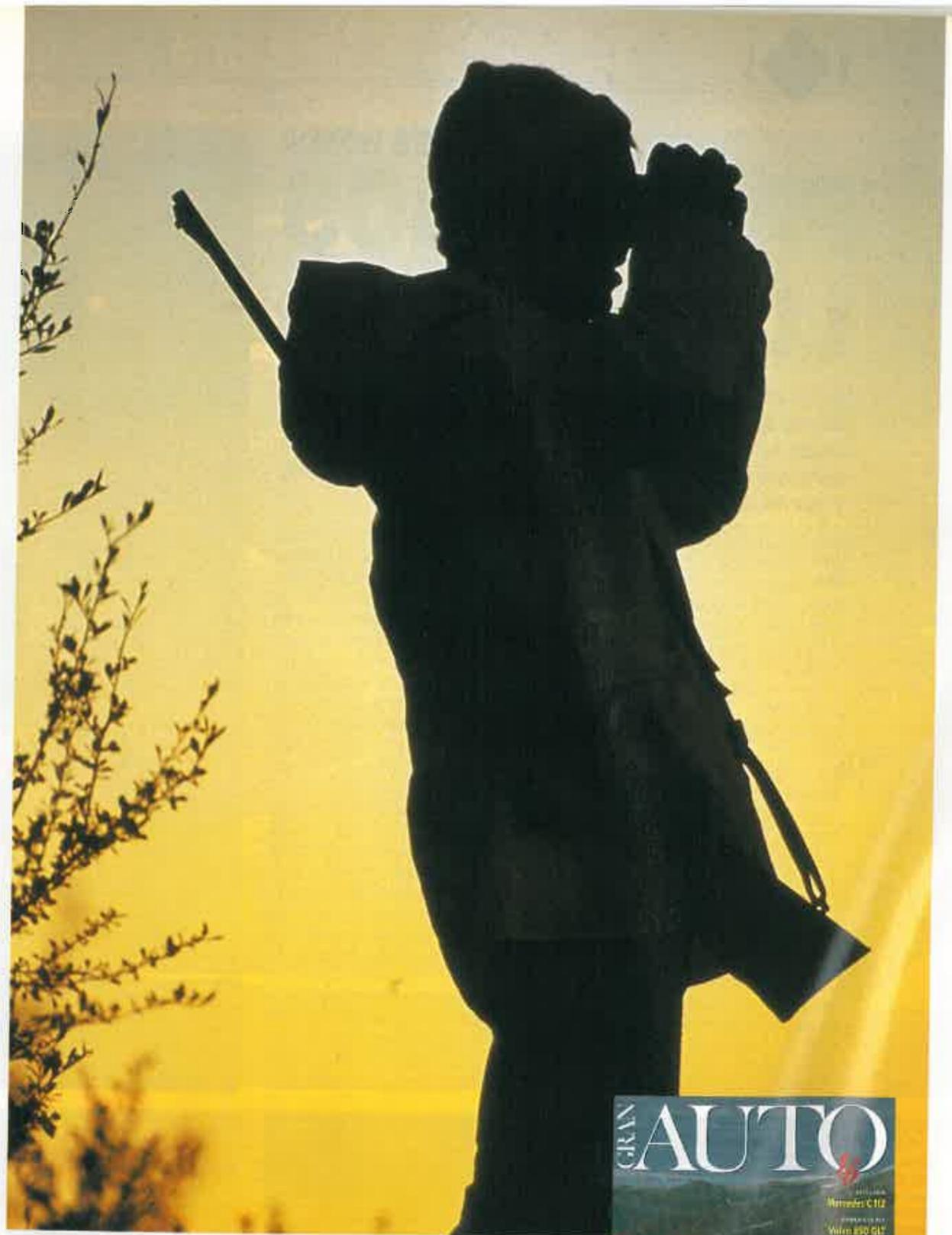
rrera que discurre paralela a la costa, nos adentramos en la zona que se conoce con el nombre de Costa de la Plata. Llegamos a Nazaré, un pueblo pesquero muy pintoresco. A pesar de estar situado a tan sólo 120 kilómetros de Lisboa, parece que el tiempo no ha pasado por allí y siguen utilizando una vestimenta y unas costumbres hoy en desuso. En Nazaré confluyen tres aspectos esenciales que le hacen el predilecto de muchos turistas: Un paisaje de ensueño, el encanto de sus pobladores y su gastronomía y folklore.

BALCÓN DEL DUERO

Seguimos bordeando la costa y llegamos a Oporto, famosa, entre otras cosas, por la calidad de sus caldos. Es la segunda ciudad de Portugal y es visita obligada para el viajero que gusta disfrutar de los sitios que han sabido mantener su encanto con el paso de los siglos. Oporto está ubicada en la desembocadura del Duero y conserva todo el sabor y color de la ciudad antigua, manteniendo en las márgenes del Duero las construcciones de pescadores de antaño. Conserva un buen número de monumentos, que la hacen merecedora de una visita a conciencia, entre la que hay que incluir un recorrido por sus famosas bodegas. Para cruzar de una orilla a otra del Duero, hay tres puentes: El de Doña María Pía, proyecto de Eiffel, el de Don Luis, obra de un ingeniero belga inspirado en Eiffel y el de la Arrábida, que aunque es más actual no es por ello menos interesante ya que tiene el arco más grande del mundo de hormigón.

Continuamos nuestro viaje hacia el norte, buscando la frontera con España y pasamos por Póvoa de Varzín y Viana do Castelo, para más tarde llegar a Valença do Minho, localidad fronteriza que nos lleva a la provincia de Pontevedra. Para acabar nuestro viaje, nada mejor que dirigirnos a Bayona, muy cerca de Vigo, para pasar la noche en el parador Conde de Gondomar. Una fortaleza que se alza, cual incomparable mirador, sobre la ría de Vigo y la de Bayona. Parece ser que desde lo alto de sus murallas se vio llegar a tierra española en 1493 a una de las tres Carabelas, «La Pinta». ○

Manuel Madrid



”Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto”.

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.



La gran revista de unos pocos.

NOVEDADES HONDA

PARA TODOS LOS GUSTOS

Honda ha presentado sus últimas creaciones: la CBR 900 RR, dispuesta a defender el honor de la marca en un terreno en el que se había mantenido al margen, la CB Seven Fifty, una moto con línea de los «setenta» pero con tecnología de hoy, y, por fin, la última versión de la NX 650 Dominator.

EFECTIVAMENTE, la reina de la presentación era la CBR 900 RR, una moto superdeportiva dentro del segmento de la alta cilindrada, una máquina sin concesiones, pensada para que el piloto le saque el máximo rendimiento y por ello obtenga el máximo de satisfacciones y sensaciones. Esta filosofía la resumen los hombres de la marca japonesa bajo el lema de «Control Total». Es por ello que han diseñado una moto potente, muy potente, pero también ligera, muy ligera.

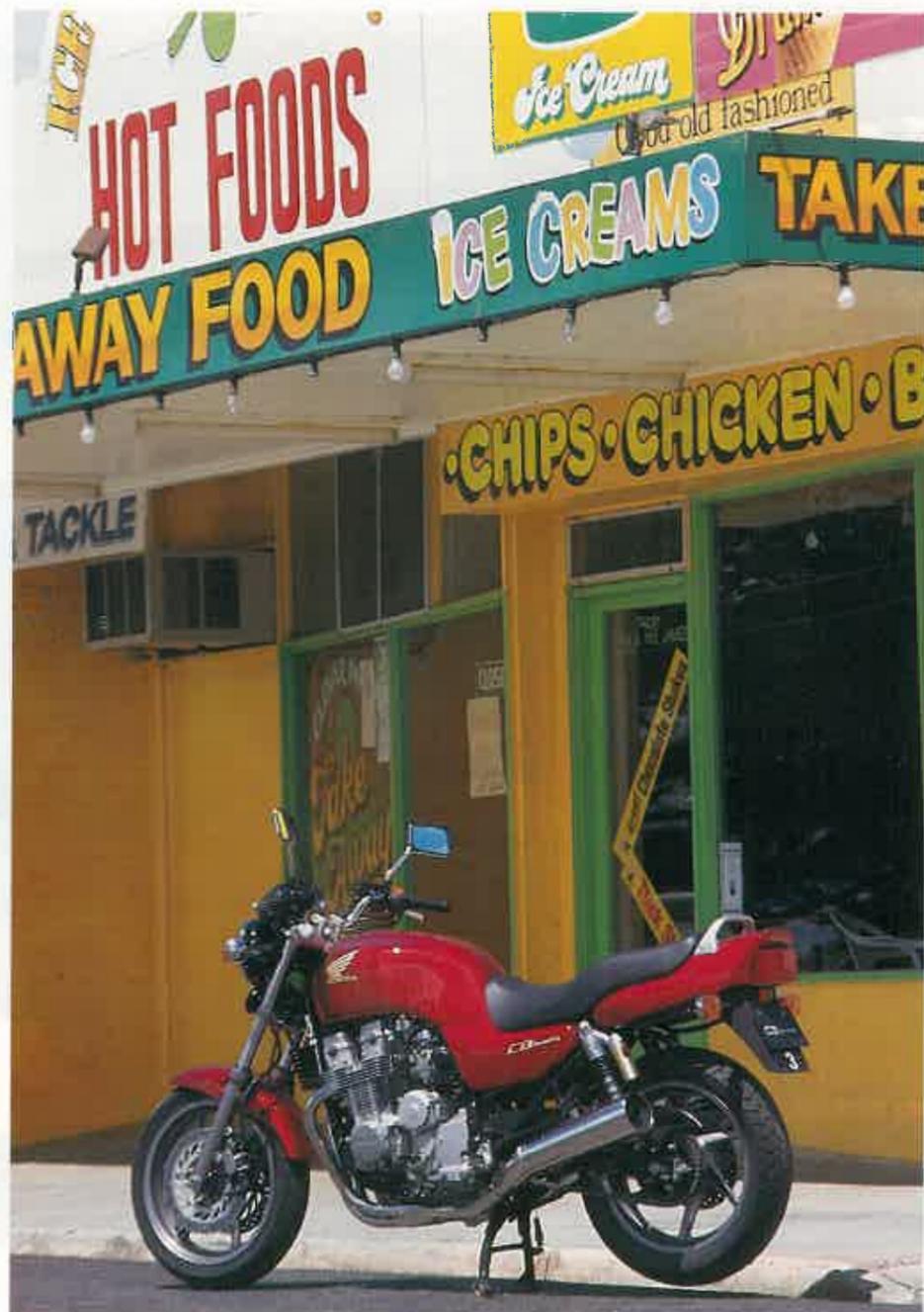
Después de rodar en un circuito como el de Philip Island, en el que las cualidades ciclistas son fundamentales pues está formado por una encadenada sucesión de virajes de diferentes radios y en el que sólo hay una recta, es obvio que los técnicos de Honda han obtenido el objetivo marcado. La CBR 900 RR, cuyo nombre de guerra es Fireblade -cuchilla de fuego-, se mostró agresiva por su motor, y extraordinariamente sensible merced a las características

de su chasis, suspensiones y frenos. Tan sensible que sólo la consideramos apta para motoristas experimentados, que sepan mantenerse con la cabeza fría y que realmente valoren sobre qué clase de ingenio se montan. Los inconscientes corren el riesgo de poner fácilmente en peligro su integridad física. Esto no significa que haya que temer a la Fireblade, pero sí respetarla, sobre todo si se conduce en carreteras cuyo firme no esté en muy buenas condiciones.

En virtud del escaso ángulo de lanzamiento de la horquilla y de la llanta frontal de 16 pulgadas, el tren delantero es muy sensible y la moto vira a la mínima insinuación. Si a ello unimos la rigidez del chasis y suspensiones, el poco peso -185 kilogramos- y los nuevos neumáticos Bridgestone Battlax BT 50, nos encontramos con una moto capaz de inclinarse con la generosidad de una máquina de Gran Premio -lo que conlleva una molesta tendencia a arrastrar los reposapiés por el suelo-, que vira con gran aplomo



IMPRESIONANTE
La agresiva estética de la Fire Blade es reflejo de sus impresionantes prestaciones, una superdeportiva que proporcionará sensaciones muy especiales a sus poseedores.



ESTÉTICA DE LOS 70
Una imagen clásica, pero un motor plenamente actual, dan a esta moto un resultado de los 90.

mo y que es capaz de hacer los cambios de inclinación con una agilidad pasmosa. Ello tiene su contrapartida en que si el piso no es muy bueno, el eje delantero puede perder adherencia en las aceleraciones, aunque en este caso es muy posible que endurciendo un tanto la suspensión trasera para evitar su hundimiento, esto se solventaría con facilidad.

Los frenos son perfectos; también las suspensiones que ofrecen múltiples posibilidades de reglaje para que cada uno pueda adaptarlas a su gusto y en donde destaca la horquilla

delantera invertida. También los neumáticos ofrecen un excelente rendimiento, aunque, por lo constatado en Philip Island, su duración no creemos sea muy larga. El chasis, perimetral de aluminio extruido de sección rectangular, es ligero y ofrece una gran rigidez, aunque parte de este mérito es responsabilidad de la horquilla delantera invertida y también del basculante trasero, todo él de aluminio.

El motor es la otra gran baza de esta moto. Se ha diseñado de modo que sea lo más compacto y ligero posible al tiempo que se ha ubicado

de tal forma que beneficie todas las cualidades dinámicas de la moto que antes hemos enumerado. En cuanto al rendimiento de este cuatro cilindros de refrigeración líquida cabe destacar los conductos de admisión rectos, el diseño de las cámaras de combustión, el filtro de aire de gran capacidad, el encendido digital, los



BIEN VISIBLE
La instrumentación es sencilla pero precisa y fácil de leer.



carburadores tipo CV achaflanados, la refrigeración del aceite por cartucho y las válvulas, pistones y cigüeñal, en los que se ha buscado ligereza, rigidez y máxima eficacia. La respuesta es muy brillante: 14 caballos a 10.500 revoluciones y un par de 9 mkg a 8.500. Para aprovechar este motor se cuenta con un cambio de seis velocidades, bien escalonado y que funciona con una suavidad digna de todo encomio.

Para terminar con la CBR 900 RR hay que hablar de aerodinámica y diseño. Es evidente en ellos la influen-

cia de la competición y así las líneas de esta moto son muy semejantes a las de las Honda NSR de Gran Premio. Su decoración es agresiva y llamativa, muy especialmente en los colores blanco rojo y azul, aunque la versión que probamos era la negra con detalles plateados. Esta última es más elegante pero menos personal y recuerda un tanto a la Suzuki GSX R, la moto pionera en este segmento.

DE LOS AÑOS SETENTA

La CBR Seven Fifty es otro concepto completamente distinto. Es una moto con el aspecto de las deportivas de los años setenta, aunque con la tecnología y acabados de los noventa. Es una moto veloz, potente y estable, pero a la que el comprador pide una posición de conducción cómoda, una estética clásica y elegante, una cierta contención en cuanto al empleo de tecnologías en exceso sofisticadas, pero también una eficacia a la altura de estos tiempos. Todo ello lo cumple esta motocicleta. Si empezamos por el chasis nos encontramos con un doble cuna tubular equipado con unas suspensiones clásicas, aunque los amortiguadores traseros son de gas con depósito separado, un disco atrás y dos delante, éstos con pinzas de doble pistón, un manillar plano, un depósito de líneas sobrias, un amplio asiento biplaza y la total ausencia de carenado. El motor, es un cuatro cilindros refrigerado por aire, asistido por un cambio de cinco velocidades en el que se ha primado un buen par en la gama media de la curva de potencia, sin por ello desdeñar una considerable potencia en alta, 73 caballos a 8.500 revoluciones. Todos los detalles se han es-



tudiado con el mayor detenimiento y así las soluciones técnicas empleadas cumplen perfectamente la labor encomendada. En la carretera esto se nota y así la «Siete y medio» es veloz, estable y se comporta mucho mejor de lo que cabe esperar. El motor es muy suave, sube muy alegre de vueltas y es capaz de estirarse lo suficiente para conferir al piloto una reconfortante sensación de potencia. Las suspensiones y el chasis se comportan perfectamente y, muy especialmente en las primeras, se ha conseguido un gran equilibrio entre confort y eficacia. La posición de conducción es cómoda, y sólo hay que recriminar un cierto exceso de anchura del depósito allí donde se junta con el asiento, lo que obliga a sepa-

rar en exceso las piernas o a sentarse más atrás de lo que uno quisiera.

La tercera moto presentada es la nueva versión de la NX 650 Dominator. En el caso de esta trail, presente en el mercado desde 1988, las modificaciones sólo son de orden estético, aunque el aumento de la capacidad del depósito de combustible le otorga una mayor autonomía. Los retoques actuales no han hecho sino reforzar ese aspecto agresivo. Las líneas son un poco más redondeadas pero la presencia más generosa de tomas de aire son las que ayudan a dar esa impresión de agresividad. El portaequipajes trasero es de nuevo diseño y permite mayor carga.

José Luis Aznar
Fotos: J. L. A. y S. D.

BELLA ESTAMPA
La Dominator mantiene las cualidades del modelo anterior y corrige los pequeños defectos, para continuar siendo una de las líderes de su categoría.

NUEVAS HONDA

Rubias o morenas

DADO que la Dominator sólo ha sufrido un «lifting», eran la CBR 900 RR y la CB Siete y Medio, las dos motos que acaparaban la atención. No deja de ser paradójico que dos máquinas tan radicalmente distintas, pero de raíces tan comunes, acaparen la atención al mismo tiempo. Ambas son de cilindrada alta, ambas son motos de carretera y ambas son deportivas. Lo que ocurre es que una lo es según los

conceptos más radicales y avanzados, y la otra según unos parámetros definidos hace ya tiempo, olvidados luego, y vueltos a resucitar ahora. Ambas llegan directamente al corazón de los motociclistas, y eso porque ambas tienen un público. Unos piden el máximo de prestaciones que la tecnología puede darles, quieren una moto más parecida a la de Doohan que a la del vecino. Quieren sentarse

encima de un montón de tecnología a la última, y, aunque sepan que en raras ocasiones la aprovecharán al máximo, la aprecian con deleite, aunque sea en cortos recorridos. Los otros piden prestaciones, pero sin ser esclavos de posiciones de conducción radicales, sin verse obligados a dejar a la novia, amiga, o esposa en casa si quieren disfrutar de la moto y sin tener que llamar la atención de todo el mundo.

«No tengo prisa en volver a sentarme en un F-1. Para 1993 tengo una oferta de Williams, junto a otras muy interesantes».



«No hay dudas, los Williams-Renault son los coches a ganar en 1992».



«Hasta el mes de junio, el F 92 A no será competitivo. No hay que hacerse ilusiones».



«Esta es mi última oportunidad. Si no soy Campeón del Mundo, me retiro».



LA FORMULA 1 ECHA CHISPAS

En esta ocasión, para su conuenzo, la Fórmula 1 ha adoptado una postura democrática. Después de seis años de castigo al régimen totalitario sudafricano, el «Gran Circo» tecnológico regresa a Kyalami bajo el signo de la libertad, y también de una profunda crisis económica. Solo unos pocos equipos punteros disponen de la financiación

necesaria para hacer frente a los gastos desmesurados que precisa la F-1. Los demás, navegan entre préstamos bancarios leoninos, soluciones económicas momentáneas y, en muchas ocasiones, se ven encarrilados a un futuro nada prometedor.

Para no variar, a lo largo de los dieciséis Grandes Premios que forman el Campeonato, la lucha por el título de Constructores, se perfila

encarnizada entre Williams-Renault y McLaren-Honda. Ambos equipos cuentan con un importante caudal tecnológico y económico, sin embargo, Williams se presentará en Kyalami con los monoplazas más competitivos, nacidos de las inmejorables bases que asentó el coche de la pasada temporada. Por el contrario, el nuevo McLaren no estará listo hasta el Gran Premio de Brasil. Según

palabras de Ayrton Senna, los Williams son los coches a ganar en el arranque de temporada, y de no cometer los múltiples errores de la pasada temporada, podrían alzarse con la victoria absoluta.

Sin lugar a dudas, Senna volverá a enfrentarse a la agresividad de Mansell que, en cierta ocasión, comentó que ésta es su última oportunidad de convertirse en Campeón

del Mundo. Tal y como se ha visto a lo largo de los cuatro meses de invierno, Benetton-Ford ha caído en un importante bache económico y técnico que ha repercutido duramente en su estructura y, por lo tanto, Michael Schumacher se enfrenta a la temporada con pocas posibilidades de triunfo.

Una vez más, Ferrari representa la gran interrogación por la juventud

de su nuevo monoplaza F 92 A, si por una parte encierra soluciones aerodinámicas de vanguardia, por otra, Jean Alesi e Ivan Capelli se encuentran a los mandos de un coche terminado a marchas forzadas y con muy pocas horas de ensayos en pista. Sólo un milagro les podrá salvar del acoso aplastante de las alcuderas de Dudcot y Woking. **te!**

Han pasado once largos años desde que el piloto Jody Scheckter lograra, para la marca del Cavallino, Ferrari, el último título de Campeón del Mundo. Ha sido una larga y agónica espera sin la más mínima esperanza de victoria. Ahora, parece que el nuevo F 92 A sea un coche que pueda traer nuevos aires de esperanza y, además, el principio de la tan esperada y ansiada recuperación del equipo italiano.

En el pasado mes de julio, a raíz del estreno en Magny Cours del Ferrari 644, se vio con claridad que el futuro de la escudería del Cavallino estaba en un nuevo proyecto, y no en el recién estrenado 644. Había que tener el valor de emprender un nuevo camino que permitiera trabajar sobre un coche con futuro, ya que el concepto del 639 de

John Barnard, había llegado a sus últimas consecuencias. Claudio Lombardi, hombre de gran valía, se hizo responsable de la trascendental decisión, y encargó a Jean Claude Migeot, recién recuperado de la Tyrrell, el proyecto de un nuevo monoplaza capaz de enfrentarse a la hegemonía de Williams y McLaren. Si de la genialidad de Migeot había salido un coche tan competitivo como

el Tyrrell 019, con los infinitos medios de Ferrari era preciso lograr algo que fuera realmente insólito. Y nunca mejor dicho. Migeot concibió el aspecto aerodinámico del Ferrari F 92 A y Steve Nichols realizó los cálculos de estructura relacionados con el chasis. El resultado se vio, por primera vez, en la presentación que tuvo lugar en la pista de Fiorano y, por parte de todos



Ferrari F-92A
**CABALLO
 GANADOR**

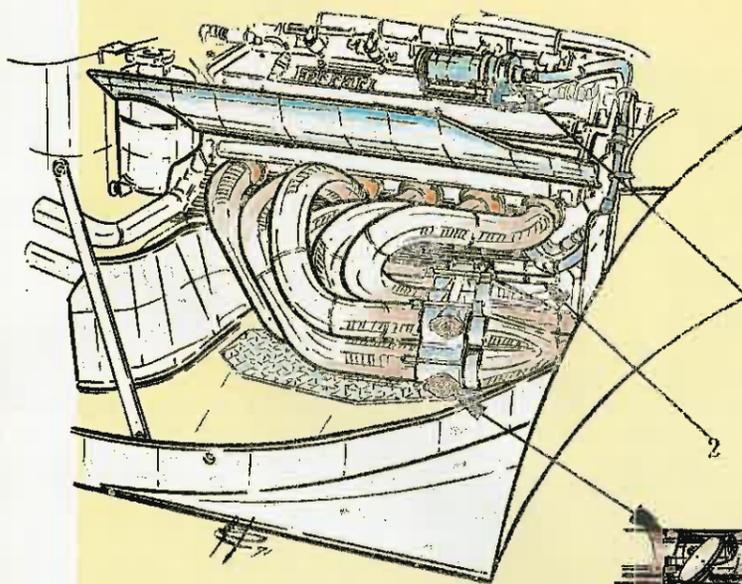
Camisa vieja y chaqueta nueva

Sobre el motor Ferrari de F-1 se han hecho acusaciones y alabanzas, gran parte de ellas sin mucho fundamento. Lo que es realmente cierto, es que es el propulsor más compacto y ligero de cuantos hay en la F-1, y al mismo tiempo, daba tantos caballos de potencia como sus rivales de Renault u Honda. Al parecer, su principal problema consistía en que carecía de potencia a bajo régimen y que flexaba en las salidas de las curvas.

En la nueva versión, bautizada con la sigla E 1 A-92, Paolo Massai, máximo responsable, ha conservado la estructura de los doce cilindros en V a sesenta y cinco grados; sin embargo, ha reforzado los puntos débiles

de su bloque. También se ha mantenido la solución de las cinco válvulas por cada cilindro, para compensar su falta de rendimiento a bajo régimen, con un mecanismo que varía la longitud de las trompetas de admisión, dependiendo de las revoluciones del motor. A pocas revoluciones, se estiran en toda su longitud, y al alcanzar las quince mil revoluciones por minuto, declaradas por Ferrari, se acortan convenientemente. Pero ésta no es la única peculiaridad que esconde en sus entrañas, ya que en la unión de los seis colectores de cada lado, hay una válvula que dosifica el escape y mantiene la presión a pocas revoluciones. La potencia declarada por Massai, es superior a los setecientos

caballos, con un incremento del cinco por ciento del par motor respecto a la versión 291/12. Sobre el peso exacto del propulsor no hay datos fidedignos, aunque se ha logrado saber que en orden de marcha no supera los ciento cuarenta y cinco kilos, con agua, aceite, escapes y filtro del aire. A lo largo de la presente temporada, Ferrari fabricará unas cien unidades, entre las cuales habrá varias unidades llamadas E 1 B-92, destinadas únicamente a las sesiones de clasificación. Como dato orientativo, uno de estos propulsores alcanza un costo de aproximadamente treinta millones de pesetas y su duración es de unos trescientos cincuenta kilómetros.



SOFISTICADO A TOPE
 (1). La válvula recibe, por un sistema neumático, la presión de los escapes y actúa sobre las válvulas por medio de un sistema electrónico.
 (2). Mecanismo que actúa sobre las válvulas de los escapes.
 (3). Sección de como son las válvulas en el interior de los escapes.



GENIAL Y MODESTO
 Paolo Massai es el máximo responsable de los motores de F-1.

HABLA EL BRUJO
 Niki Lauda está pendiente de todos los detalles en el equipo. Aquí le vemos mientras aconseja a Jean Alesi sobre la forma de poner a punto el nuevo monoplaza.



los ahí presentes, la sorpresa fue total.

Por primera vez, un monoplaza de Fórmula 1 tenía los pontones separados del fondo plano, presentaba las entradas de las tomas de aire con forma ovalada y, también por primera vez, un Ferrari tenía un solo amortiguador en la parte delantera. Llamaba la atención el anclaje del alerón delantero al morro que, bajo cualquier punto de vista, era una copia de lo que Barnard había hecho en el Benetton-Ford B 191.

Muchos asociaron la idea de Mi-

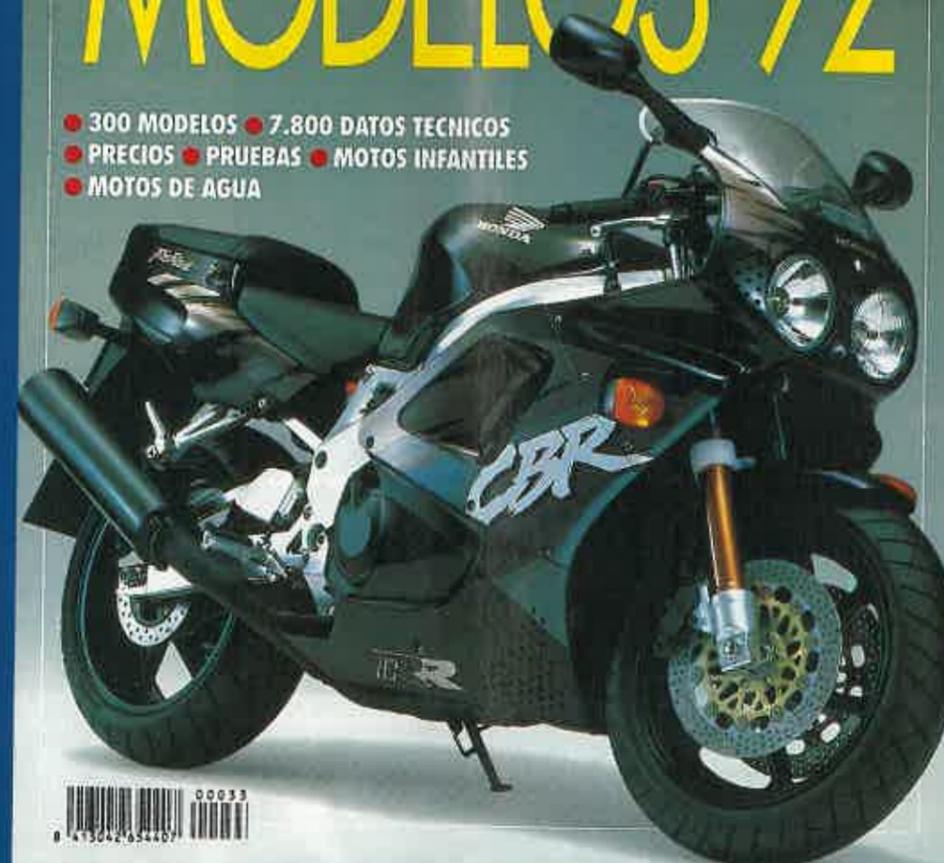
MOTOS

CATALOGO
 Motor 16

Núm. 33 • 1992 750 Ptas

MODELOS 92

- 300 MODELOS ● 7.800 DATOS TECNICOS
- PRECIOS ● PRUEBAS ● MOTOS INFANTILES
- MOTOS DE AGUA



Un Catálogo necesario para los amantes de las motocicletas. La historia de una marca mítica: MV Agusta. Pruebas de los modelos más impactantes. Las novedades más interesantes. Todos los modelos y precios del mercado. Las medidas de seguridad que deben seguir los usuarios en cada estación climatológica.

EL PRIMER PASO
Ivan Capelli hizo la primera toma de contacto con el F 92 A en el circuito de Estoril. Se mostró satisfecho, más que por el comportamiento del coche, por la sensibilidad del comportamiento del mismo a las regulaciones.



COMO UN CAZA
El aspecto frontal que ofrece el monoplaza de Maranello es insólito y singular. En realidad parece un chasis soldado a un ala.



geot al cazabombardero F 16; sin embargo, se trata de una similitud tan lejana que no pasa de ser una simple apreciación.

El verdadero secreto que encierra el F 92 A, estriba en que Migeot ha logrado disminuir el freno aerodinámico que representan los pontones tradicionales separándolos del fondo plano y, al mismo tiempo, canalizar el flujo del aire del alerón delantero hacia el túnel que hay entre éstos y el plafón del fondo. Otro punto, importante a contemplar, es la forma del chasis que recuerda totalmente el fuselaje de un «caza».

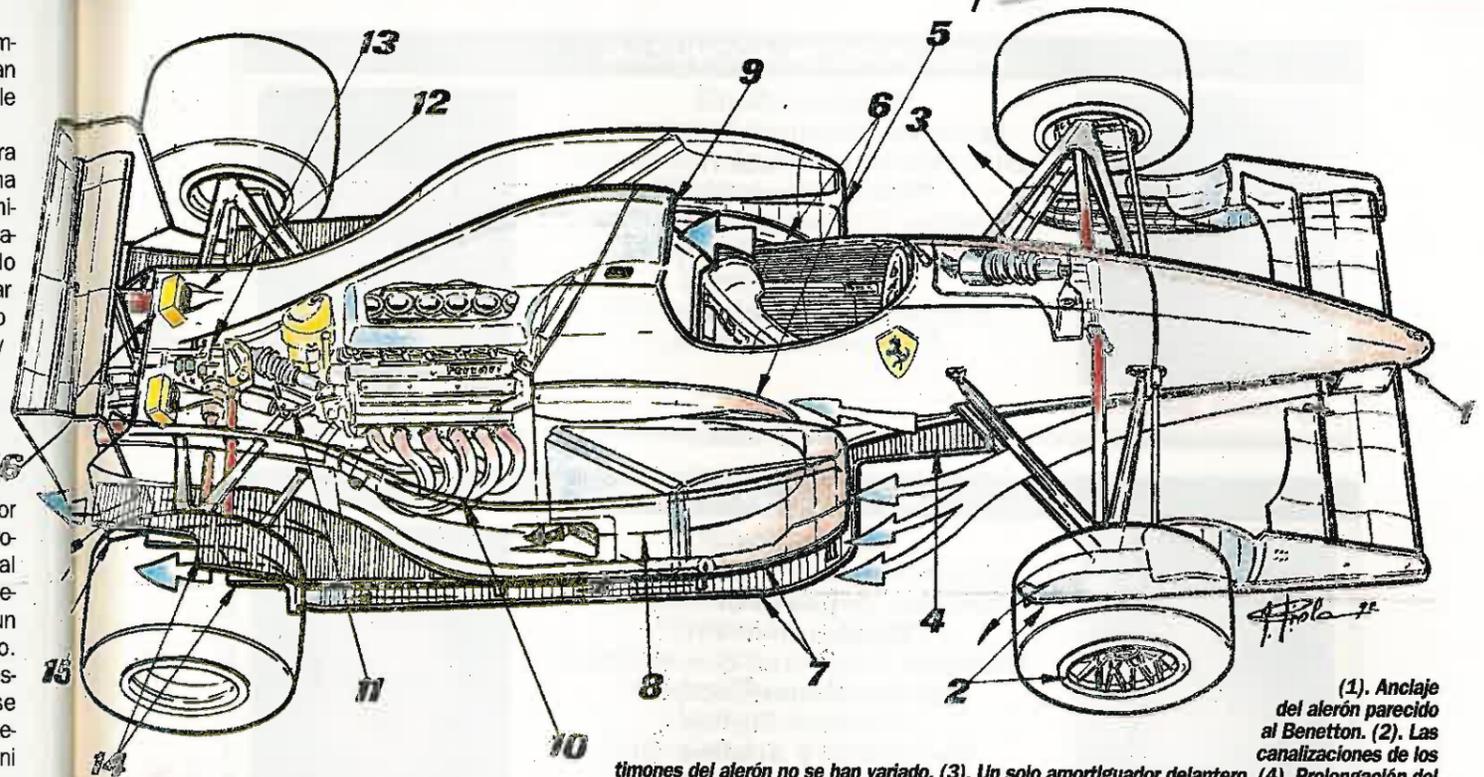
Al estar este último separado del fondo plano casi un sesenta por ciento, favorece la penetración aerodinámica a velocidad elevada y, al mismo tiempo, por su forma redondeada, permite que el piloto tenga un espacio aceptable en el habitáculo. Sin embargo, otra gran ventaja de esta clase de estructura, es que se puede cambiar el fondo plano sin tener en cuenta el ancho del coche ni la forma de su parte anterior.

El F 92 A está equipado con un amortiguador tradicional en la parte delantera, y dos en la parte posterior. No se ha decidido si se emplearán amortiguadores Bilstein, Koni o Penske. Por el contrario, en la temporada de 1993, se empleará un sistema de suspensión activa, que se está evolucionando desde hace tres años.

Respecto al cambio, el nuevo F 92 A utilizará el tradicional semiautomático, con la variación de que se han reducido a seis las marchas. Según Harvey Postlethwaite, responsable del desarrollo, la séptima velocidad aumentaba el peso del cambio y en compensación no aportaba ventajas reales. Incluso los pilotos se mostraron partidarios del cambio con seis velocidades por una mayor facilidad de manejo.

Sin fecha prevista, se sabe que Ferrari está evolucionando un cambio transversal un tanto atípico. Como es de suponer, todo está envuelto por un gran misterio pero, a pesar de eso, se ha filtrado la noticia de que dicho cambio no convence a todos los técnicos de Ferrari. Unos opinan que quita potencia y otros creen a ciencia cierta que aportaría importantes ventajas aerodinámicas.

Durante los ensayos realizados en el circuito de Estoril, previos al desplazamiento a Kyalami, tanto Alesi co-



(1). Anclaje del alerón parecido al Benetton. (2). Las canalizaciones de los timones del alerón no se han variado. (3). Un solo amortiguador delantero. (4). Prolongación del fondo plano. (5). Tomas del aire ovaladas. (6). Separaciones de los pontones del chasis. (7). Separación entre el fondo plano y los pontones. (8). Radiador. (9). Toma de aire para el motor. (10). Tubos de escape. (11). Anclaje de los trapecios al cambio. (12). Radiadores de los lubricantes. (13). Electroválvulas del cambio. (14 y 15). Perfiles extractores. (16). Perfil de la carrocería.



LAS IMPORTANTES CABEZAS
Jean Claude Migeot adopta posturas peculiares en los circuitos.

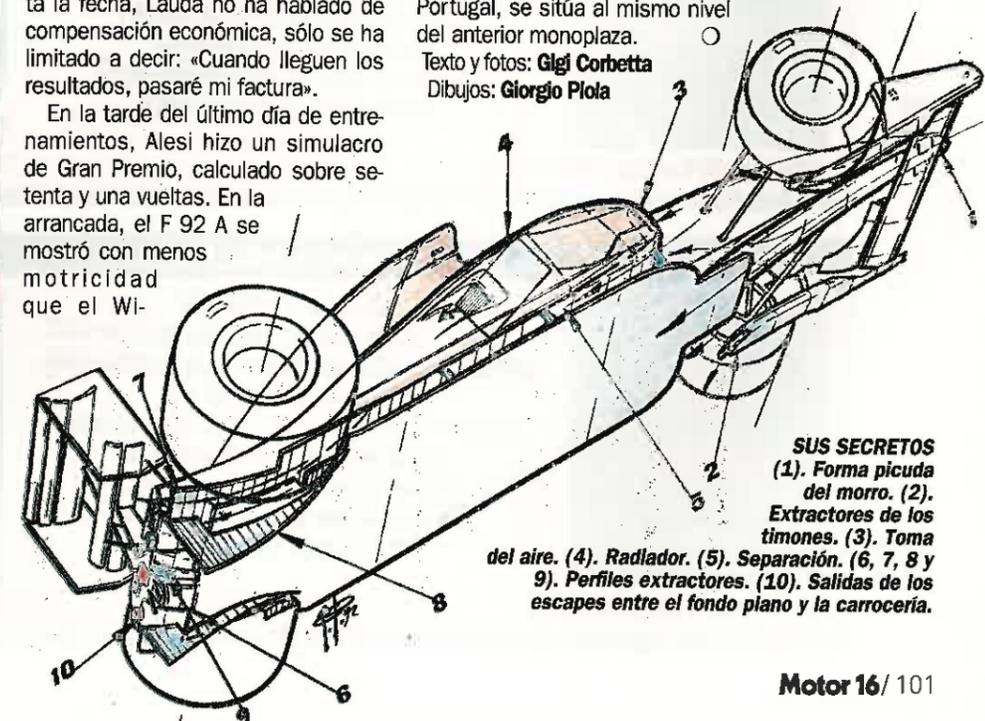
mo Capelli se mostraron contentos con el F 92 A, no tanto por sus prestaciones sino por la facilidad con que respondía a las regulaciones. Incluso en las zonas bacheadas del trazado lusitano, el coche se adaptaba a las anomalías del asfalto a pesar de no tener los amortiguadores «ad hoc».

Niki Lauda estuvo presente, intercambiando opiniones con los técnicos y aconsejando a los jóvenes pilotos. Su labor consiste en supervisar la estrategia del equipo, mantener una estrecha colaboración con los pilotos y, sobre todo, ser el principal consejero de Claudio Lombardi. Hasta la fecha, Lauda no ha hablado de compensación económica, sólo se ha limitado a decir: «Cuando lleguen los resultados, pasaré mi factura».

En la tarde del último día de entrenamientos, Alesi hizo un simulacro de Gran Premio, calculado sobre setenta y una vueltas. En la arrancada, el F 92 A se mostró con menos motricidad que el Wi-

lliams FW 14, protagonista de una prueba similar pocos días antes. Por problemas de organización del circuito, Alesi no pudo cubrir más de treinta y tres vueltas, a lo largo de las cuales, mantuvo el tiempo medio de 1.19.200, que comparado con los resultados del pasado Gran Premio de Portugal, se sitúa al mismo nivel del anterior monoplaza.

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**
Dibujos: **Giorgio Piola**



SUS SECRETOS
(1). Forma picuda del morro. (2). Extractores de los timones. (3). Toma del aire. (4). Radiador. (5). Separación. (6, 7, 8 y 9). Perfiles extractores. (10). Salidas de los escapes entre el fondo plano y la carrocería.

McLAREN-HONDA



Ayrton Senna

Coche: MP4/6.
Director técnico: Neil Oatley.
Director deportivo: Ron Dennis.
Motor: Honda V 12.
Cambio: Transversa 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Dymag.
Gasolinas y aceites: Shell.
Frenos: Brembo Sep.



Gerhard Berger

1

2

TYRRELL-ILMOR



Olivier Grouillard

Coche: 020-B.
Director técnico: George Ryton.
Director deportivo: Ken Tyrrell.
Motor: Ilmor-V10.
Cambio: Transversal-6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Dymag.
Gasolinas y aceites: ELF.
Frenos: AP-Hitco.

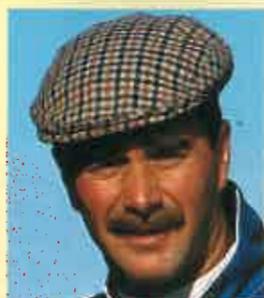


A. De Cesaris

3

4

WILLIAMS-RENAULT



Nigel Mansell

Coche: FW 14 B.
Director técnico: Patrick Head.
Director deportivo: Frank Williams.
Motor: Renault V 10.
Cambio: Semiautom. Trans. 6 v.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Fondmetal.
Gasolinas y aceites: ELF.
Frenos: Brembo Sep.



R. Patrese

5

6

BRABHAM-JUDD



E. Van de Poele

Coche: BT60B.
Director técnico:
Director deportivo: Dennis-Nursey.
Motor: Judd V 10.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Brabham. Dymag.
Gasolinas y aceites: ELF.
Frenos: AP-Hitco.



Giovanna Amati

7

8

FOOTWORK-MUGEN



M. Alboreto

Coche: FA 13.
Director técnico: Alan Jenkins.
Director deportivo: J. Oliver.
Motor: Mugen- V10.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Dymag.
Gasolinas y aceites: B.P.
Frenos: AP. Sep.



Aguri Suzuki

9

10

LOTUS-FORD



Johnny Herbert

Coche: 107.
Director técnico: Chris Morphy.
Director deportivo: Peter Collins.
Motor: Ford HB-V8.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Speedline.
Gasolinas y aceites: OZ.
Frenos: Brembo Sep.



Mika Hakkinen

11

12

FONDMETAL-FORD



Andrea Chiesa

Coche: Fomet-2.
Director técnico: Tino Belli.
Director deportivo: G. Palazzoli.
Motor: Ford- HB V8.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Fondmetal.
Gasolinas y aceites: Agip.
Frenos: Brembo Sep.



Gabriele Tarquini

14

15

MARCH-ILMOR



Karl Wendlinger

Coche: March.
Director técnico: Gustav Brunner.
Director deportivo: Jean Phillips.
Motor: Ilmor- V10.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Speedline.
Gasolinas y aceites: B.P.
Frenos: Brembo Sep.



Paul Belmondo

16

17

BENETTON-FORD



19

Martin Brundle

Coche: B 191.
Director técnico: Gordon Kimball.
Director deportivo: T. Walkinshaw.
Motor: Ford HB-V8.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: OZ.
Gasolinas y aceites: Mobil.
Frenos: Brembo Sep.



20

M. Schumacher

DALLARA-FERRARI



21

Jari Lehto

Coche: BMS Dallara-Ferrari 192.
Director técnico: Giampaolo Dallara.
Director deportivo: R. Ramanzini.
Motor: Ferrari M5.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Mille Miglia.
Gasolinas y aceites: Agip.
Frenos: Brembo Sep.



22

P. Luigi Martini

MINARDI-LAMBORGHINI



23

C. Fittipaldi

Coche: M- 192.
Director técnico: R. Hilorst.
Director deportivo: G. Minardi.
Motor: Lamborghini V 12.
Cambio: Longitudinal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Tecnomagnesio.
Gasolinas y aceites: Agip.
Frenos: Brembo Sep.



24

G. Morbidelli

LIGIER-RENAULT



25

Thierry Boutsen

Coche: JS 37.
Director técnico: Gerard Ducarouge.
Director deportivo: A. Paoli.
Motor: Renault V 10.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Fondmetal.
Gasolinas y aceites: ELF.
Frenos: Brembo Sep.



26

Erik Comas

FERRARI



27

Jean Alesi

Coche: F 92 A.
Director técnico: Claudio Lombardi.
Director deportivo: Sante Ghedini.
Motor: E 1A-92-V12.
Cambio: Semiaut. Long. 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: BBS.
Gasolinas y aceites: Agip.
Frenos: Brembo Sep.



28

Ivan Capelli

VENTURI



29

Bertrand Gachot

Coche: VL 92.
Director técnico:
Director deportivo:
Motor: Lamborghini V12.
Cambio: Transversal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: OZ.
Gasolinas y aceites: ELF.
Frenos: Brembo Sep.



30

Katayama

JORDAN-YAMAHA



32

Stefano Modena

Coche: Jordan 192.
Director técnico: Gary Anolerson.
Director deportivo: Eddie Jordan.
Motor: Yamaha V 12.
Cambio: Semiaut. Yamaha 7 v.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: OZ.
Gasolinas y aceites: B.P.
Frenos: AP Sep.



33

M. Gugelmin

ANDREA MODA



34

Alex Caffi

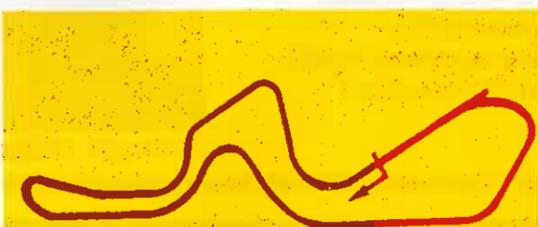
Coche: C4/ B.
Director técnico: Paul Burgess.
Director deportivo:
Motor: Judd V 10.
Cambio: Longitudinal 6 velocidades.
Neumáticos: Goodyear.
Llantas: Tecnomagnesio.
Gasolinas y aceites: Agip.
Frenos: Brembo Sep.



35

A. Bertaglia

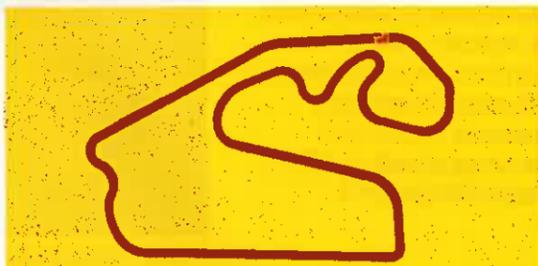
LOS ESCENARIOS DE LA CONTIENDA



G. P. DE SUDAFRICA (Kyalami) 1 de marzo.
Longitud: 3,825 km. Tipo de asfalto: Nuevo. Récord: Los tiempos establecidos anteriormente no son válidos debido al cambio de trazado. Vel. máx.: No establecida.



G.P. DE MÉXICO (México DF) 22 de marzo.
Longitud: 4,421 metros. Tipo de asfalto: liso abrasivo. Récord: Riccardo Patrese, 1.16.696. Vel. Máx: Stefano Modena, 307.44 km/h.



G.P. DE BRASIL (Interlagos) 5 de abril.
Longitud: 4,325 metros. Tipo de asfalto: liso algo abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.16.392. Vel. Máx: Ayrton Senna, 303.71 km/h.



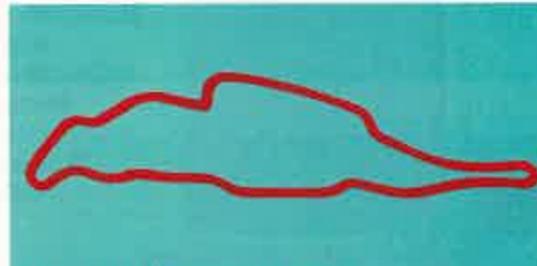
G.P. DE ESPAÑA (Montmeló) 3 de mayo.
Longitud: 4,747 metros. Tipo de asfalto: abrasivo medio. Récord: Gerhard Berger, 1.18.751. Vel. Máx: Ayrton Senna, 288.62 km/h.



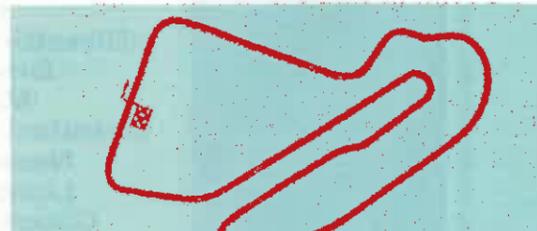
G.P. DE SAN MARINO (Imola) 17 de mayo.
Longitud: 5,040 metros. Tipo de asfalto: rugoso medio abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.21.877. Vel. Máx: Ayrton Senna, 327.67 km/h.



G.P. DE MÓNACO (Montecarlo) 31 de mayo.
Longitud: 3,328 metros. Tipo de asfalto: liso no abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.20.344. Vel. Máx: Ayrton Senna, 279.72 km/h.



G.P. DE CANADÁ (Montreal) 14 de junio.
Longitud: 4,430 metros. Tipo de asfalto: liso no abrasivo. Récord: Riccardo Patrese, 1.19.537. Vel. Máx: Stefano Modena, 302.07 km/h.

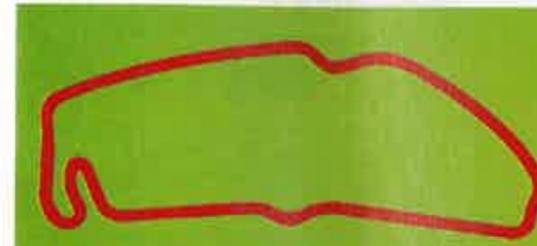


G.P. DE FRANCIA (Magny Course) 5 de julio.
Longitud: 4,271 metros. Tipo de asfalto: liso poco abrasivo. Récord: Riccardo Patrese, 1.14.559. Vel. Máx: Alain Prost, 301.22 km/h.

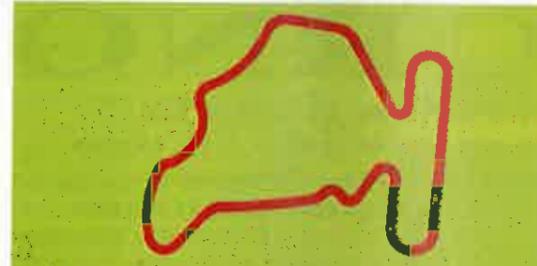
Son dieciséis las citas a las que los hombres más rápidos del mundo se tendrán que enfrentar. Sobre estos circuitos deberán paliar los defectos de sus monoplazas y demostrar así su talento. Contratos millonarios, glorias efímeras, luchas sin cuartel caracterizarán el deambular del «Gran Circo».



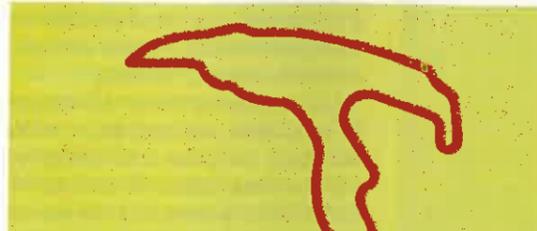
G.P. DE GRAN BRETAÑA (Silverstone) 12 de julio.
Longitud: 5,226 metros. Tipo de asfalto: semirrugoso abrasivo. Récord: Nigel Mansell, 1.20.939. Vel. Máx: Nelson Piquet, 298.84 km/h.



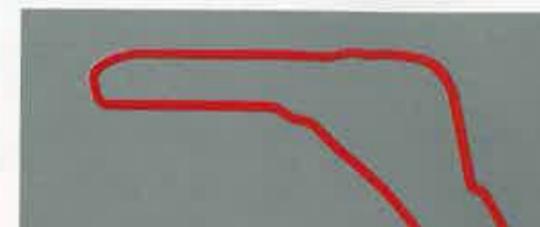
G.P. DE ALEMANIA (Hockenheim) 26 de julio.
Longitud: 6,802 metros. Tipo de asfalto: liso rugoso semibrasivo. Récord: Nigel Mansell, 1.37.087. Vel. Máx: Riccardo Patrese, 338.88 km/h.



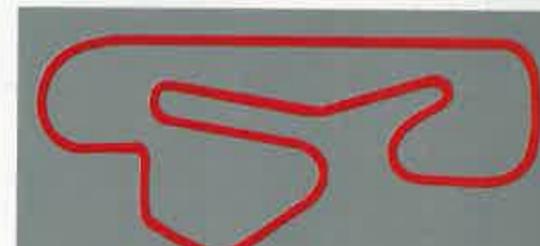
G.P. DE HUNGRÍA (Hungaroring) 16 de agosto.
Longitud: 3,968 metros. Tipo de asfalto: liso abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.16.147. Vel. Máx: Ayrton Senna, 215.52 km/h.



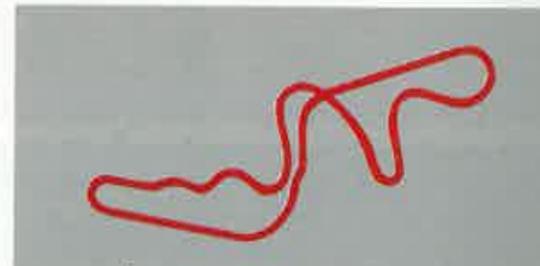
G.P. DE BÉLGICA (Spa-Francorchamps) 30 de agosto.
Longitud: 6,940 metros. Tipo de asfalto: rugoso abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.47.811. Vel. Máx: Riccardo Patrese, 319.05 km/h.



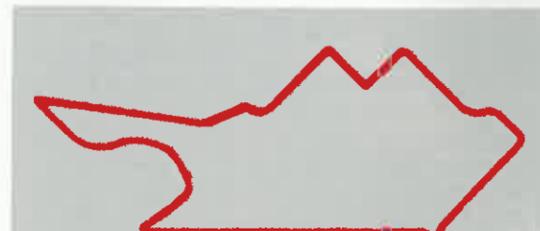
G.P. DE ITALIA (Monza) 13 de septiembre.
Longitud: 5,800 metros. Tipo de asfalto: liso no abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.21.114. Vel. Máx: Riccardo Patrese, 285.87 km/h.



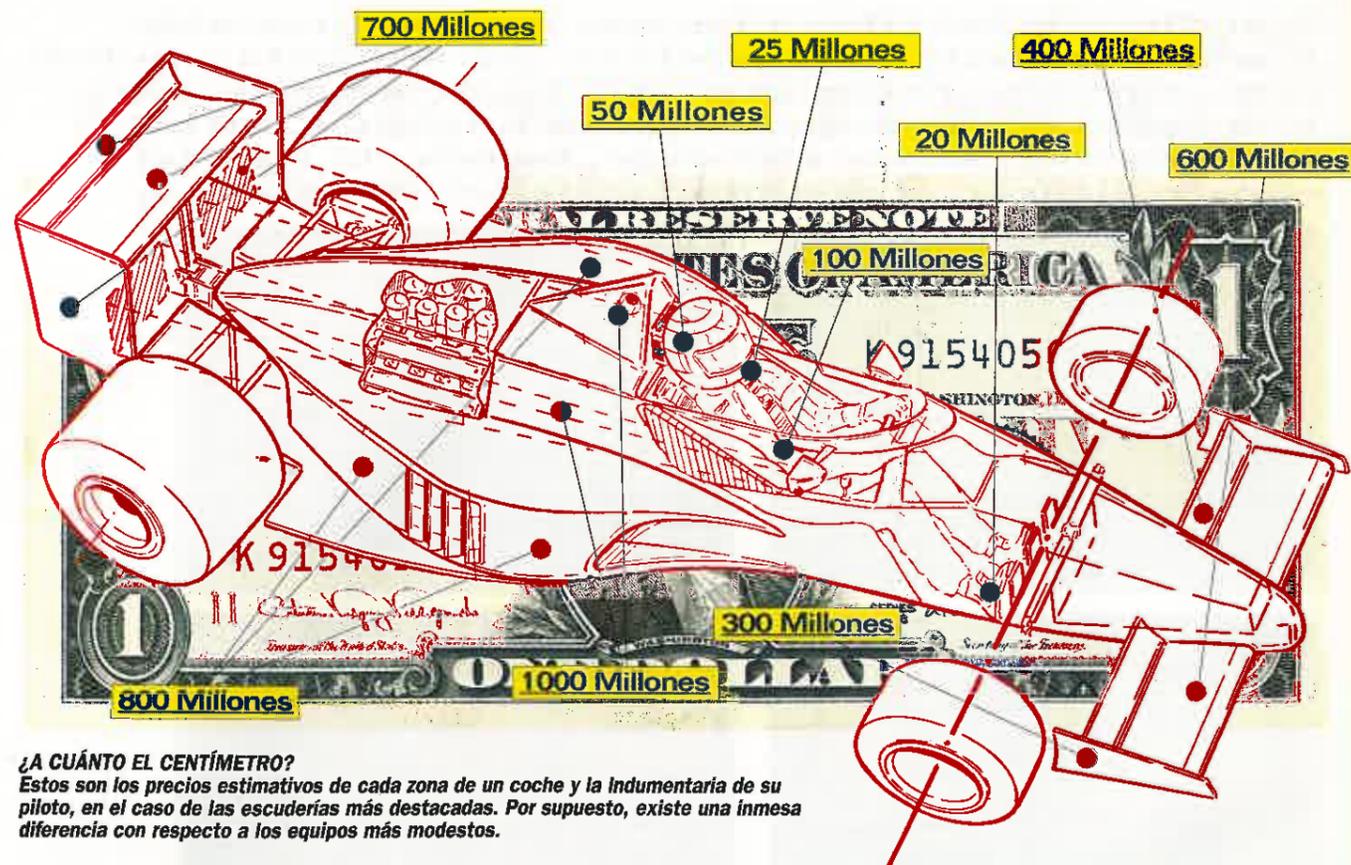
G.P. DE PORTUGAL (Estoril) 27 de septiembre.
Longitud: 4,350 metros. Tipo de asfalto: semirrugoso no abrasivo. Récord: Riccardo Patrese, 1.13.001. Vel. Máx: Ayrton Senna, 300.67 km/h.



G.P. DE JAPÓN (Suzuka) 25 de octubre.
Longitud: 5,864 metros. Tipo de asfalto: semirrugoso no abrasivo. Récord: Gerhard Berger, 1.34.700. Vel. Máx: Gerhard Berger, 307.07 km/h.



G.P. DE AUSTRALIA (Adelaide) 8 de noviembre.
Longitud: 3,780 metros. Tipo de asfalto: liso algo abrasivo. Récord: Ayrton Senna, 1.14.041. Vel. Máx: Gerhard Berger, 297.17 km/h.



¿A CUÁNTO EL CENTÍMETRO?

Estos son los precios estimativos de cada zona de un coche y la indumentaria de su piloto, en el caso de las escuderías más destacadas. Por supuesto, existe una inmensa diferencia con respecto a los equipos más modestos.

El precio de la Fórmula 1 CORREDOR SIN RETORNO

Después de una carrera desenfrenada hacia la perfección, la Fórmula 1 ha desembocado en una situación económica de difícil solución. No se encuentran patrocinadores y las compensaciones publicitarias no son suficientes.

A partir de los comienzos de la década de los ochenta, el sistema financiero sobre el que la Fórmula 1 se apoya, cambió de repente.

A velocidad de vértigo, se arrinconó el espíritu romántico del piloto o el constructor que, por arte de magia y con un toque de suerte, lograba alcanzar los más altos laureles de victoria con pocos medios.

Allá por el año 1980, McLaren y Ferrari intuyeron que el camino de la F-1 tenía que ser distinto de cara a un futuro. Había que enterrar a los técnicos «geniecillos», los santo-

nes que se guiaban por el «olfatómetro» y la infraestructura de una escudería competitiva tenía que ser similar a la de una empresa de altísimo nivel tecnológico. En resumidas cuentas, era preciso convertir los equipos en fábricas de coches de carreras.

Tanto Ferrari como McLaren apartaron paulatinamente a los viejos ingenieros, los mecánicos chapados a la antigua y, de paso, la tecnología tradicional se sustituyó por otra directamente derivada de la aeronáutica.

Repentinamente, se emprendió la caza de ingenieros aeroespaciales,

expertos en la manipulación de los materiales compósitos y, al mismo tiempo, el sistema de trabajo pasó a ser esquematizado, individualizado y computado. Era imprescindible saber quién fallaba y quién acertaba entre mecánicos y técnicos.

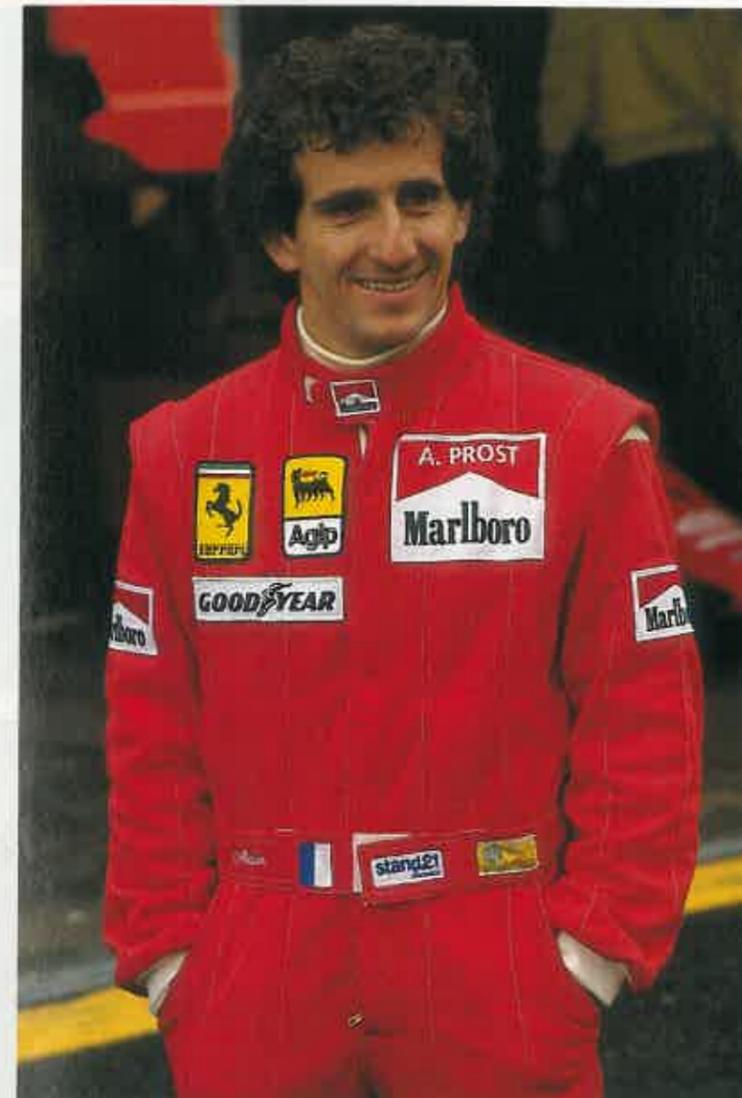
Los ingenieros fueron arrinconando escuadras, cartapacios y compases, para dar paso a los modernos ordenadores CAD-CAM que permitían diseñar y comprobar lo realizado en las tres dimensiones. En consecuencia, ingenieros aeronáuticos, expertos en aerodinámica y en las estructuras de materiales compósitos, fueron contratados por las mo-

dernas escuderías, a cambio de suculentos sueldos.

John Barnard hizo el primer chasis en nido de abeja de aluminio revestido con fibra de carbono, Ferrari contrató a Harvey Postlethwaite para que colaborara con Mauro Forghieri en la realización de nuevos chasis en fibra de carbono, unión de la cual nació el C2 y C3. Por otra parte, empresas como General Dynamics, Hércules, Hughes, Mc Donnell Douglas, Aerospatial, Bell y otras, vieron como algunos de sus ingenieros elegían el camino de la F-1, mucho mejor pagado y mucho menos complicado que el campo aeroespacial. Incluso, destacados científicos, como Arthur Weeb, abrieron una oficina de «consulting» sobre estructuras en materiales compósitos, a la cual recurrió infinidad de veces Barnard.

Todo esto, ha servido para mejorar la seguridad de los pilotos, elevar las prestaciones de los coches, aplicar soluciones técnicas inviables antaño y, por último, vender una imagen publicitaria del más alto nivel. Al mismo tiempo, Bernie Ecclestone puso en marcha un programa de retransmisión televisiva de todos los Grandes Premios que ha terminado por emitir la F-1 en casi cincuenta países.

Toda esa parafernalia o amalgama de tecnología combinada con televisión y publicidad, ha desembocado en una frenética carrera hacia unos costos insostenibles de la F-1. Equipos de la talla de Ferrari, McLaren, y Williams precisan unos ocho mil millones de pesetas por cada temporada y, sin lugar a dudas, la repercusión publicitaria que los patrocinadores obtienen en compensación, es satisfactoria. Un piloto como Ayrton Senna, Nigel Mansell o Alain Prost, aportan infinidad de apariciones en las pantallas televisivas de todo el mundo, figuran en toda clase de revistas, especializadas y de información general. Pagarles mil o mil quinientos millones de pesetas como contrato anual, resulta rentable. Por el contrario, un equipo de nivel medio necesita unos cuatro mil millones de pesetas por temporada, y la compensación publicitaria que recibe el patrocinador, es considerablemente inferior al valor de su inversión. Un piloto de media talla, logra esporádicas y fugaces apari-



EL EJEMPLO MÁS CLARO Alain Prost es un perfecto ejemplo de las increíbles sumas de dinero que puede llegar a ganar un piloto de su talla. Cada centímetro cuadrado de su mono y de su casco se cotiza a precios astronómicos. En el caso de las escuderías, los valvenes son imprevisibles. Benetton, que hasta el año pasado era una de las poderosas, se encuentra ahora con problemas.





TODO O NADA
Mientras las escuderías punteras como McLaren se permiten el lujo de rechazar publicidad, los más modestos como Coloni llevan el coche casi limpio de logotipos publicitarios. Las marcas más poderosas puján por lograr un espacio en un coche como el de Senna, que tiene asegurada una gran cantidad de minutos de audiencia en todas las televisiones del mundo.



ciones en la televisión, y casi no aparece en el papel impreso; con lo cual, la necesidad económica de la escudería para hacer frente a la carrera tecnológica del momento, no está relacionada con lo que reciben a cambio su patrocinados.

Pero lo más dramático ocurre con las escuderías de tercera clase. Aunque sus aspiraciones son modestas, se enfrentan a unas necesidades técnicas que cuestan una verdadera fortuna.

Con menos de mil millones de pesetas por temporada, equipos como Minardi, Brabham, March, y otros, no logran arrancar, y si su nivel disminuye levemente, las posibilidades de encontrar patrocinadores para la siguiente temporada se desvanecen totalmente.

Cuando las cosas se complican,

los patrones de dichas escuderías se ven obligados a pedir préstamos bancarios y a endeudarse de tal forma, que hipotecan su futuro con el riesgo de desaparecer como Coloni, Larrousse, AGS, Lambo y otros.

Aunque parezca desconsiderado, lo que ofrece a cambio de mil millones una de estas escuderías, es bien poco, ya que su aparición en televisión es nula. Sin embargo, para sobrevivir y para brindar la posibilidad a pilotos noveles de entrar en la F-1, se ven obligados a exigir a los pilotos la aportación de una dote, que generalmente se sitúa entre los cien y los trescientos millones de pesetas por año.

Esta fórmula económica da pie a que pilotos con experiencia y sin patrocinador, dejen el sitio libre a inexpertos con la cartera llena.

Aunque se mire bajo cualquier punto de vista, no es lógico que el deporte automovilístico por excelencia, tenga basado el noventa y tres por ciento de su economía en las aportaciones publicitarias, y que los premios que derivan directamente del deporte no alcanzan la posibilidad de pagar ni siquiera el hotel y la comida del equipo en cada Gran Premio.

Sería mucho más sensato y de sentido común, hacer un alto en el camino y ponerse a meditar sobre la posibilidad de reestructurar el planteamiento económico de la F-1. Sin embargo, eso parece inviable, ya que se ha emprendido una huída hacia adelante que nadie sabe con precisión como terminará.

Gigi Corbetta

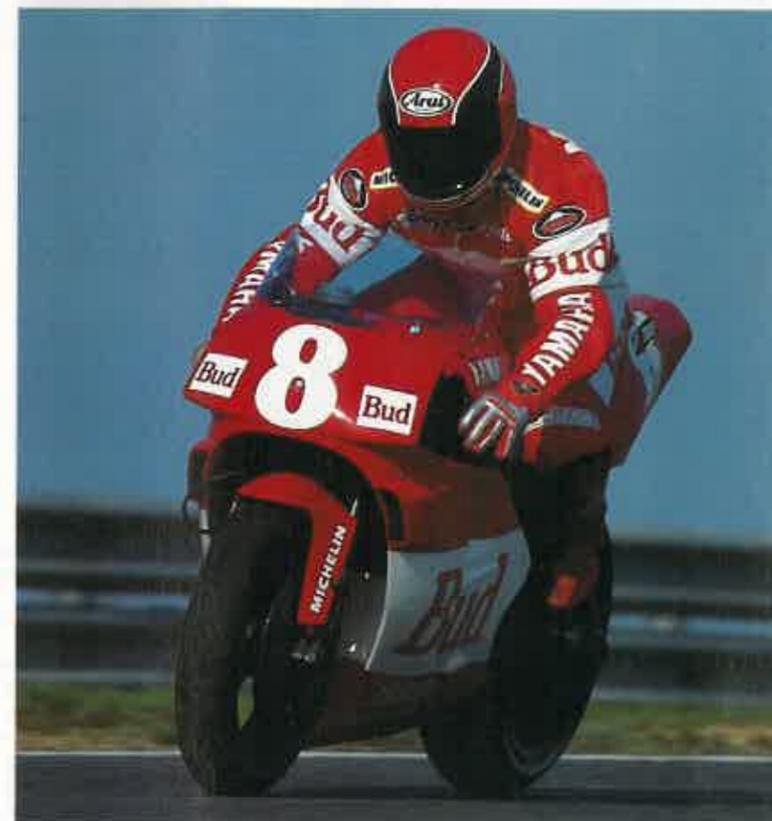
Estreno y despedida

LOS entrenamientos convocados en Jerez por el IRTA pueden considerarse como el estreno oficial de la temporada motociclista de velocidad. En este caso, sin embargo, han constituido la despedida del conocido trazado andaluz, puesto que cuando se dispute ahí el Gran Premio de España éste ya habrá sido modificado con la eliminación de la chicane. De este modo, los records obtenidos por Rainey y Bradl pasarán a la historia. El convaliente norteamericano pulverizó en casi un segundo el récord que ya poseía dejándolo en 1'46"71. Le siguieron su escudero Kocinski, Barros, Lawson y Juan Garriga. Este último alternó la moto nueva con la del pasado año. En el cuarto de litro la novedad eran las Honda monobrazo de Cardús y Bradl y las Gilera de Lavado y Ruggia. A la postre el más veloz sería el germano con un tiempo de 1'49"21, seguido por Cardús a dos décimas. Del resto de españoles destacaron Puig, noveno con su Aprilia y De Juan, décimo sexto con una Yamaha de serie. En 125 el más veloz fue Gresini, aunque no batió el re-



COMENZÓ LA TEMPORADA
En Jerez se han podido ver novedades, como la Honda con suspensión monobrazo de Cardús (izquierda). Mamola (abajo) volverá a los circuitos en el 92.

gistro en poder de Gianola con la Derbi. Le siguen Gramigni y «Aspar». Este último todavía no ha estrenado el motor oficial y se encontraba muy esperanzado de cara al Campeonato en el que estrena diseño en el casco, cambiando el suyo, tan personal, por uno absolutamente anónimo impuesto por su nuevo patrocinador en este campo.



CINCO COPAS SEAT

EN el 92 se podrán ver los pequeños Seat Marbella compitiendo en muchos puntos de nuestra geografía. Seat Sport organiza cinco Copas Seat Marbella, a las que ha dotado de

importantes cantidades de pesetas en premios. La Copa de Rallyes de Tierra tendrá un montante de 20 millones de pesetas en premios, a repartir entre las ocho carreras, que componen el certamen y los premios finales. También, como en años anteriores, habrá ayuda para la compra del vehículo de 200.000 pesetas y ayuda en la compra del kit de preparación de otras 200.000 pesetas. Igualmente tendrán unos premios importantes las Copas Marbella de Asfalto que se disputarán en Asturias-Cantabria-País Vasco, Andalucía-Extremadura, Cataluña y Galicia. Todos los interesados en estos trofeos monomarca de promoción deben dirigirse a: Seat Sport, Avda. Can Amat, 7, 08630 Abrera (Barcelona). Telf. (93) 770 20 38. Fax (93) 770 01 31.





Sainz: «quiero ganar en Portugal»

VAMOS a probar todo. Eran las palabras de Carlos Sainz nada más llegar a la zona de Fafe, dispuesto a no sufrir ninguna sorpresa desagradable más, acompañado del equipo técnico del Toyota Team Europa. Junto al ingeniero Andy Basset, las pruebas iniciales tuvieron como primer blanco las transmisiones del nuevo Toyota Celica Turbo 4WD, para continuar a fondo con las suspensiones y su adaptación a los conocidos Pirelli asimétricos.

Esta era la meta principal de Sainz y los hombres del equipo de Ove Andersson, ya que la búsqueda de nuevas soluciones en el motor para encontrar esa potencia perdida, requiere mucho más tiempo, aunque se daba por segura la utilización de un nuevo mapa de la centralita electrónica. Carlos Sainz se mostraba satisfecho del comportamiento del Toyota en pisos de tierra,

así como de la labor realizada por los hombres de Pirelli en la puesta a punto de un nuevo neumático de tierra «racing» de 17 pulgadas para los tramos mixtos como el de Freita.

El piloto español continuó los entrenamientos en Arganil, mientras las pruebas sobre asfalto corrían a cargo de Armin Schwarz con uno de los coches de Montecarlo. No muy lejos de allí, el equipo Martini-Lancia, uno de los más directos rivales de Carlos Sainz, también desarrollaba nuevas soluciones para el último Lancia HF Integrale. Los pilotos del equipo italiano (Auriol en la foto inferior) estrenaron una nueva caja de cambios con distintas relaciones que se adecuaban mucho mejor a las llantas y neumáticos de 17 pulgadas, aunque no serán estrenadas hasta el próximo Rallye de Córcega.



Sony apoya a BMW

POCO a poco se va deshojando la margarita de los pilotos que estarán presentes en el Campeonato de España de Turismos. BMW y Sony han llegado a un acuerdo por el cual la marca de equipos electrónicos será el principal patrocinador del equipo. El piloto oficial

BMW será Josep Bassas, que intentará mejorar el subcampeonato obtenido en el 91. Según la tabla de pesos del nuevo reglamento, el M-3 deberá pesar como mínimo 1.100 kilos, esto significa 10 menos que el año pasado. Pero el peso del coche finalmente será de 1.120 kilos porque al montar llantas de 17 pulgadas es obligatorio suplementar al coche con un lastre de 20 kilos.



MONTMELÓ: CLÁSICOS A MANTA

El Circuito de Cataluña fue escenario de la I Concentración de Clásicos convocada por el Clasic Motor Club de Samalús. A ella acudieron centenar y medio de automóviles, con lo cual es muy probable que se haya batido el récord de asistencia en un evento de esta clase. Los participantes pudieron dar varias vueltas al circuito después de que Joan Arnella les diera unos didácticos consejos sobre conducción deportiva. La calidad de los automóviles presentes fue muy elevada y no faltaron ninguna de las marcas y modelos de mayor prestigio. Si este primer intento tuvo tan magnífica respuesta, no cabe duda de que en el futuro la expectación será todavía mayor.



Los últimos dos mil millones

LA temporada que ahora comienza puede ser la última en la que Tabacalera y las demás empresas de tabacos patrocinen el deporte, si prosperan las iniciativas de la Comunidad Europea, pendientes únicamente de una última votación. La firma española invertirá dos mil millones de pesetas. De ellos 1.100 como patrocinio directo a sus equipos motociclistas, de vela y golf. Mientras que 860 de publicidad estática irán a parar a otros deportes como el ciclismo, fútbol, etc.

En el mundo de las dos ruedas las estrellas son Juan Garriga y Jordi Tarrés, además se apoyará a los trialeros Amós Bilbao, Marc Colomé y Angel García. En velocidad estarán Alberto Puig y Charly Giró. También tendrá apoyo el equipo de la Federación, que tomará parte en el Europeo de 250 con Maurel, Sainz y Vázquez.

Javier Díaz probó en Bugatti

EL joven piloto madrileño, Javier Díaz, realizó unas sesiones de

entrenamientos en el circuito Bugatti de Le Mans. Tras dar unos giros con el Fórmula Renault con chasis Alpa, que pilotará en el Campeonato Español de la especialidad, el ingeniero de la marca de chasis apreció las buenas cualidades de nuestro piloto y no dudó en afirmar que Javier tiene un enorme potencial. Javier Díaz demostró una gran seguridad de pilotaje y fue rebajando paulatinamente en cada vuelta sus tiempos. Sus esfuerzos los tendrá que realizar en el aprendizaje de los reglajes aerodinámicos.



McLaren con Major

EL Primer Ministro Británico, John Major invitó a su residencia en el número 10 de Downing Street al equipo McLaren. A la invitación acudieron Ron Dennis y sus colaboradores económicos. Tanto Senna como Berger, se excusaron a causa de los entrenamientos que estaban realizando en Silverstone, con una meteorología poco propicia.



SELECCIÓN DEL CAMEL TROPHY

Cincuenta mil solicitudes han tenido que ver este año los responsables del Camel Trophy para llegar a los 10 finalistas nacionales, que emprenderán el 10 de marzo un recorrido similar al del Trophy 91 en la Guayana, pero esta vez por los Pirineos españoles. De estos 10 hombres y mujeres saldrán los 4 finalistas que competirán, en Gran Bretaña y Francia, por los dos puestos del equipo oficial español, a los que habrá que sumar el equipo canario, que tiene otro proceso de selección.

Los nombres de los 10 seleccionados son: Jaime Bourne, Carlos Bravo, Fernando García Colmeiro, Iñigo García-Ogara, Jordi Llovera Andrevi, Joaquín Muros, Belén Sanchez Cañas, Juan Seguí, Juan D. Fever, Enrique Tomás Seguera, Jorge Salvador (reserva) y Carlos Martínez Armas (reserva).



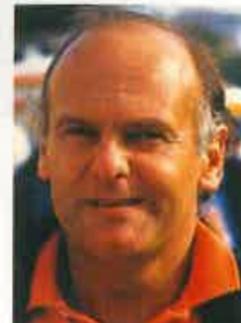
BOXES

La VIII Edición del Raid Montes de Cuenca se celebrará los días 24, 25 y 26 de abril. La prueba será de carácter internacional y tendrá un recorrido aproximado de 850 kilómetros dividido en dos etapas.

Mercedes-Benz ha hecho un comunicado público ratificando su decisión de no participar en el Campeonato de Turismos. La drástica decisión se debe a que estiman que el reglamento no les favorece y sus coches serían poco competitivos. Consideran oportuno esperar un año, y que un futuro «Euro-reglamento» les permita competir en condiciones más igualitarias.

Carlos Solé, que se proclamó Campeón de la Copa de España de Raids en la categoría T-1 y de la Copa Suzuki, contará con el apoyo de la marca en esta disciplina en el 92. Este equipo de carácter semi-oficial utilizará un Vitara T-2 preparado por Accesorios Manresa.

Stig Blomqvist es un piloto muy activo. Además de los rallyes, siempre que puede participa en pruebas de rallye-cross, rallyes clásicos, etc. Este año tomará parte en la Copa de Europa FIA de Camiones. Pilotará un MAN Phoenix de 1.300 caballos de potencia. Este camión que lucirá los colores de la firma petrolera Q8 se está construyendo en Alemania.



Mujeres al volante

ME encuentro en estos días con una polémica en nuestras páginas sobre la capacidad de la mujer conductora. Todo arranca de un hecho irrefutable: sólo el 7 por ciento de las personas a las que se ha retirado el permiso de conducir, son mujeres.

Lejos de mi ánimo analizar comportamientos, examinar conductas o establecer jerarquías en eso tan habitual como es el manejo de una máquina; pero sí que me gustaría hacer algunas reflexiones, especialmente dedicadas a quienes tan frecuentemente perdonan a un conductor torpe pero insultan a una mujer con mejor formación.

Conducir, es una actividad tan normal como escribir a máquina, usar un cajero automático, guisar unas angulas en su punto o jugar al dominó.

Es posible que eruditos en la materia nos digan que no hay jugadores negros de pelota vasca. Pero, de ser cierto, nadie sacará la conclusión de que la raza negra no es adecuada para este astuto juego. Es también posible que algún experto sea capaz de decir que, estadísticamente, hay muy pocas mujeres que conduzcan con rapidez, pero nadie con dos dedos de frente puede llegar a la conclusión de que hay alguna causa física por la que se justifique.

Las mujeres no son ni mejores ni peores conductoras.

cocineras, jugadoras, periodistas o empresarias.

Lo sorprendente es que esto aún haya que escribirlo en nuestros días; que no sea algo absolutamente admitido por toda la sociedad.

Otra cosa diferente es el «sentido» de la tarea. Cualquier padre de familia es capaz de peinar a sus hijos antes de salir para el colegio; pero, normalmente, una mujer aplicará a esta tarea un «sentido» difícil de asumir por un hombre. Psicólogos y sociólogos habrá que lo expliquen.

En la conducción, intervienen dos aspectos; uno puramente de manejo, mecánico, en el que no tiene por qué haber diferencias entre un hombre o una mujer, entre un blanco o un negro, entre un suizo y un venezolano. Otro, de comportamiento. Aquí sí que hay diferencias, entre una persona formada y otra incívica; entre un novato y un experto; entre un apacible y un iracundo... probablemente, en su conjunto, entre un hombre y una mujer. Porque, en esta sociedad que nos toca vivir, la educación entre varones y hembras es diferente. Nos guste o no, el hombre es más agresivo, más impaciente y esto se refleja en todos los actos de su vida; la conducción no iba a ser ajena a esta diferencia de comportamiento. Dicho esto, con la seguridad de haber cabreado a la mayoría de los conductores y conductoras, sigo pregonando por la buena educación, la cortesía y el sentido común; al volante, en la cola del autobús, en un campo de fútbol y en el salón de nuestras casas.

José María Cernuda



BALLESTA



PRECIO ANTERIOR 485.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 441.400 PTAS.



NSR 125F

IRRESISTIBLES



NSR 125R

PRECIO ANTERIOR 545.000 PTAS.
NUEVO PRECIO 495.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.

ACUSTI & PARTNERS



OF THE PUREST
 TCH WHISKIES
 AND BOTTLED IN
& BROOKS LTD
et, London, England
 T TO THEIR LATE MAJESTIES



SCOTLAND

MIENTRAS UNOS VAN,
 OTROS YA VUELVEN



SCOTCH **J&B** WHISKY

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

3 de marzo de 1992

Núm. 437 • 325 ptas.



**NOVEDADES
 SALON DE GINEBRA**



BMW 325 i COUPE **PRUEBAS** FORD ESCORT XR3 i



00437
 8 413042 641506