

1992-1995 NUEVOS COCHES

Belleza y economía para despedir el Siglo



BMW SERIE 2



MERCEDES 190 SLK



CITROËN X1 COUPE



MINIVAN FIAT/PEUGEOT



PEUGEOT 106 CABRIO



PRUEBA EXCLUSIVA
VW VENTO,
CON AIRE DE GOLF



PREMIO MEJOR PROVEEDOR ABSOLUTO SEAT.

Tudor

La mejor forma de arrancar el año.



La mejor forma de arrancar este año es, sin ninguna duda, recibiendo el reconocimiento de nuestros clientes, y en especial de uno de los más grandes y exigentes de todo el mundo. El grupo Seat-Audi-Volkswagen. El altísimo nivel de calidad que demandan se ha traducido en acuerdos de suministro

de baterías para el conjunto de la organización Seat-Audi-Volkswagen, incluido el mercado alemán. Este reconocimiento de la calidad de nuestros productos coincide con la filosofía de calidad total de Tudor. Un compromiso cuyo único objetivo es poner todos nuestros recursos y

esfuerzos para la consecución de mejores productos, en definitiva: para seguir disfrutando de su confianza.

Grupo  Tudor

1.º Premio absoluto al mejor proveedor del Grupo Seat-Audi-Volkswagen.

LA
ME
J
O
R
F
O
R
M
A
D
E
A
R
R
A
N
C
A
R
E
L
A
Ñ
O



VOLKSWAGEN VENTO PÁG. 16



AUDI 80 TDI PÁG. 56



LOS COCHES DE FIN DE SIGLO PÁG. 44



RAYMOND LEVY PÁG. 70



LA MOTO DE CARLOS MAS PÁG. 96

- 6 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 16 A FONDO VOLKSWAGEN VENTO
- 27 PRECIOS COCHES NUEVOS
- 41 MAGAZINE
- 44 LO ÚLTIMO LOS COCHES DEL FIN DE SIGLO
- 49 A FONDO
- 56 AUDI 80 TDI
- 61 MITSUBISHI ECLIPSE
- 70 LOS HOMBRES RAYMOND LEVY
- 75 FUERA DE SERIE VECTOR VTECH WX-3
- 79 PRECIOS COCHES USADOS
- 92 VETERANOS RALLYE DE SITGES
- 96 MOTO YAMAHA CARLOS MAS
- 100 OCIO CAMEL TROPHY
- 104 DEPORTE CAMPEONATO DE RALLYES DE ASFALTO
- 112 A TODO GAS

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 490 escudos

NUEVO PRECIO, 350 PESETAS. Esta es la noticia que no nos gustaría dar nunca a nuestros lectores. Sin embargo, todos los medios de comunicación, de vez en cuando, se ven obligados a hacerlo, por esas «exigencias del guión» que imponen los entramados económicos en los que se mueven las empresas. En

el caso de MOTOR 16, pensamos que el esfuerzo informativo que supone cubrir todos los frentes automovilísticos, sumado a los conocidos incrementos en los costes de producción, son dos poderosas razones para convencer a nuestros muchos y queridos lectores. A todos, una vez más, muchas gracias.

Nuevo Corrado VR6.



Líneas Aéreas Privadas.

No es más rápido que un jet supersónico. No necesita pista de aterrizaje. Ni permiso para despegar. No tiene hora de embarque, ni hora fija de salida.

Es el Corrado VR6. La más alta expresión deportiva de Volks-

wagen. Sus líneas aéreas privadas.

Un club exclusivo donde sus pilotos se destacan por esa innata habilidad en gestionar una maquinaria de fuerza y precisión de 190 CV de potencia.

Y no perder nunca la sangre fría gracias a su sofisticado tren de rodaje

deportivo. A su dirección asistida. A la acertada combinación de frenos ABS y diferencial EDS.

Su diseño potencia al máximo el espíritu deportivo que lo distingue.

No es casualidad que su alerón posterior se levante automáticamente

a los 120 Km/h. No es un ejercicio de estilo su línea aerodinámica. No se ha renunciado a un confortable interior, ni a un equipamiento de primera clase: aire acondicionado, computadora de a bordo, dirección asistida, volante deportivo en cuero, preinstalación

de radio con 6 altavoces, etc.

En un coche así nada es fruto del azar.

Quienes lo conducen lo saben.

Por eso a veces pueden presumir de ser pilotos más que conductores. Pero eso, siempre lo harán en privado.

Gama Corrado

1.8 l. 16 V 136 CV desde 3.310.000 pts
1.8 l. G60 160 CV desde 3.615.000 pts
2.8 l. VR6 190 CV desde 4.080.000 pts

En su concesionario Volkswagen.



VOLKSWAGEN



Volkswagen
recomienda

E

CONDUCTORES DE IZQUIERDAS

ENTRE los conductores de automóviles no debe haber partidos políticos. Podría haber uno grande, único, que defendiera sus intereses, pero aún no se ha formado. Al tiempo...

Entretanto, vaya nuestro rechazo a los **conductores de izquierdas**, entendiendo por tales a los que desconocen la utilidad del tercer carril y se empeñan en circular por el del medio.

Hace ya bastantes años, cuando se inauguraron en España los primeros kilómetros de autopistas, era un **defecto generalizado** el de los conductores que, teniendo libre el carril de la derecha, circulaban por el de la izquierda sin motivo. Costó trabajo erradicar esa manía y la verdad es que aún hay quien la practica, pero se va mejorando en términos generales.

Sin embargo, con la aparición de un **tercer carril** en determinados tramos (la mayoría de los casos autopistas que aprovechan el trazado antiguo de una carretera con carril para vehículos lentos), el problema se ha recrudecido. Prácticamente ninguno de los conductores se **rebaja** a circular por el **carril de la derecha**. Van tranquilamente por el del medio, inutilizando el de la derecha, ya que por él está prohibido adelantarlos. En cuanto van a ser rebasados por dos vehículos que circulan a velocidad diferenciada, anulan con su presencia la **indudable utilidad** de ese tercer carril.

No estaría de más que la **Dirección General de Tráfico** pusiera en marcha una campaña para recordar a los conductores que hay que circular por el carril de la derecha, reservando los de la izquierda para los **adelantamientos**. Debería ser una **campana** más a añadir a aquellas ya existentes o inexistentes. Solucionar ese problema llevará su tiempo, pero será menor si se basa en una campaña orquestada por la autoridad competente.

Alberto Mallo.



Expo-Ocio: el placer del tiempo libre

UN año más, y van dieciséis, la tradicional Feria del Tiempo Libre, Expo-Ocio, abrió sus puertas en Madrid. La feria, que ha ocupado los pabellones 1, 3, 5 y 7 del recinto ferial de Ifema, ha dispuesto de una superficie de 50.000 metros cuadrados en los que se han podido contemplar todas las actividades relacionadas con el ocio. Una de las parcelas más importantes de esta edición ha sido la dedicada al sector del Camping-Caravana y el Motor Show; dos parcelas

respecta a la participación de marcas de automóviles y todo terreno, prácticamente han concurrido las primeras firmas del mercado, destacando los stands de Seat, Audi, Volkswagen, Nissan, etc... Como es lógico, las marcas de motos también han estado presentes y en las instalaciones de Ifema se han podido contemplar las últimas novedades de Honda, Suzuki y Yamaha.

Gasolina para el Norte

VARIAS empresas internacionales negocian en estos días la crea-



que se distinguen por la amplia oferta, ya que en materia de Caravaning prácticamente han estado presentes todas las marcas principales que han aprovechado la feria para presentar sus novedades. Entre los stands más atractivos destacaban los de Boss, Pilote, Clip Car y Caravelan, que ofrecían al numeroso público una selección de sus modelos más atractivos. Por lo que

ción de una red de comercialización y distribución de combustible, cuyo ámbito sería la cornisa Cantábrica, Castilla-León, Navarra y La Rioja. Junto a estas empresas internacionales, entre las que se encuentran la italiana Saras y la estadounidense Conoco, participará la filial española Du Pont y un grupo de inversores privados. La nueva compañía dispondrá de varias estaciones de servicio.

PRIMER PUENTE

El noble esfuerzo de la Dirección General de Tráfico, al preparar minuciosamente el primer «puente» del año, deberá verse recompensado con unas bajas -bajísimas mejor- cifras de siniestralidad. Las precauciones están tomadas, la palabra la tienen ahora los conductores... Y las carreteras, el señor Borrell (¡Que Dios reparta suerte, hermanos!)

COCHES EMPAPELADOS

Ya son ganas de incordiar. Un fabricante anuncia sus coches empapelados en periódicos: «Lo hemos visto en portadas y artículos de revistas... Se escribía antes de su aparición...» Efectivamente la penosa y atípica estrategia de comunicación ha obligado a los periodistas a buscar el vehículo en los concesionarios de cualquier pueblo. Eso, a los periodistas que los «zorzan», don Enrique.

CINTURÓN CON REMIENDOS

Se lo merecen los automovilistas madrileños que, después de 28 años, verán próximamente colocar el «último ladrillo de la M-30». Tres avenidas cerrarán este primer cinturón de circunvalación; un cinturón con remiendos, eso sí, porque esas tres avenidas tienen otros tantos semáforos para hacer sufrir a los automovilistas.

El Opel Astra ya es húngaro

LA cadena de montaje que General Motors tiene en Hungría, situada en Szentgotthard, dio salida en la pasada semana al primer Opel Astra montado en aquel país. La filial húngara de GM pondrá así mismo en marcha hasta junio una unidad de producción de motores con capacidad para 200.000 unidades por año. Según diversos analistas del sector, existen dudas sobre la viabilidad del proyecto, ya que se argumenta que GM Hungría no podrá vender en el país los 15.000 Opel que va a fabricar. Además, la nueva empresa se enfrenta a amenazas procedentes de los países de la Comunidad Europea que han protestado por la exención de impuestos sobre beneficios y derechos aduaneros durante diez años, obtenidos a condición de que los beneficios se reinviertan en el país.

El MOPT se gastará más dinero

JAL y como adelantamos hace escasas fechas, el ministerio de Obras Públicas y Transportes ha llegado a un acuer-



do con el de Economía y Hacienda para que éste eleve del 70 al 85 por ciento su nivel de endeudamiento en 1993, con relación al presupuesto de Inversio-

nes en nuevas carreteras de 1992, fijado entre 350.000 y 370.000 millones de pesetas. Según ha anunciado el titular del MOPT, José Borrell,

este acuerdo permitirá a su departamento incrementar, en este año, la licitación de obras en nuevos tramos de carreteras y concluir, este mismo año, la ejecución en su 90 por ciento del Primer Plan General de Carreteras, que lleva dos años de retraso con relación a las previsiones realizadas por sus redactores. El ministro se ha comprometido a poner en servicio durante este año 1.032 kilómetros de nuevas autopistas, a acondicionar 713 kilómetros de carreteras y a ejecutar 74 variantes en distintos medios urbanos.



EATON SUSTITUIRA A IACOCCA

Al final se despejó la incógnita: Robert Eaton, máximo responsable de las operaciones en Europa de General Motors, será el sustituto de Lee Iacocca al frente de la Chrysler. Esta decisión no parece haber sorprendido a los analistas que esperaban esa nominación en detrimento de hombres de dentro de la compañía. Eaton llega en un momento de enormes dificultades financieras para la compañía, que perdió 79.000 millones de pesetas en el pasado año y que tiene unas deudas de un billón de pesetas. La presencia de Eaton en la cúpula de Chrysler se interpreta también como un



apoyo a la política de abrir nuevos mercados foráneos a los productos de la compañía.



Crece el costo de la siniestralidad

La siniestralidad en el ramo del automóvil aumentó un 25 por ciento durante 1991 con respecto al año anterior, mientras que el volumen de primas creció el 15 por ciento. Estos datos han sido expuestos con preocupación por el sector en el curso de unas jornadas sobre prevención, seguridad vial y siniestralidad en el seguro del automóvil, en las que también se anunció que la patronal

Unespa está preparando una serie de medidas conjuntas con la Dirección General de Tráfico para tratar de reducir la alta siniestralidad viaria de nuestro país.

RVI vuelve a los números negros

La filial de vehículos industriales del grupo Renault, Renault Vehículos Industriels, alcanzó unos beneficios de 41.5 millones de pesetas en el pasado año, frente a los «números rojos» de 1.836

millones de pesetas en el ejercicio anterior, y ello pese a que su facturación se redujo en un 7,6 por ciento. Según el presidente de la compañía, Jean-Pierre Capron, la drástica reestructuración llevada a cabo ha colocado a la empresa en una fuerte posición que le permitirá beneficiarse de la previsible recuperación del mercado.

Nissan también carroza

Nissan Motor Ibérica acaba de presentar una interesante novedad. Se trata de la comercializa-

ción bajo pedido de diversos vehículos carrozados. La gama de vehículos industriales, que comercializa el fabricante nipón en nuestro país, está compuesta por cuatro frigoríficos que pueden montarse en la Vanette Practic, larga o corta y en las Trade. También hay cuatro modelos isotermos, dos grúas palas y dos ambulancias. Estos vehículos podrán entregarse a los usuarios en un plazo que oscile entre 7 y 10 días, disponiendo además de la garantía Nissan que cubrirá la entrega del vehículo, listo para ser matriculado, con la documentación ITV incorporada y el certificado de reforma incluido.



CONTANTE Y SONANTE

GENERAL

Motors ha iniciado sus exportaciones a Tínez con un primer envío de 1.500 unidades del modelo Opel Corsa.

ENATCAR

la empresa de transportes, ha constituido una sociedad con la compañía del sector Agreda Automóvil, denominada Transporte de Viajeros de Aragón, al 49 y 40 por ciento, respectivamente. El uno por ciento restante de las acciones está en manos de la familia Fausto Ieza.

REPSOL

ha firmado un acuerdo con la filial inglesa de Chevron para la compra de su participación del 33,3 por ciento en dos bloques de exploración petrolífera en el sector británico del Mar del Norte, operación en la que se estima que invertirá entre cuatro mil y seis mil millones de pesetas.

EL MINISTRO DE DEFENSA

Julian García Valverde, ha afirmado esta misma semana que el 75 por ciento de los accidentes de tráfico en los que se ven involucrados soldados se produjeron dentro de la provincia de residencia de los fallecidos.

EN FRANCIA

los coches más vendidos durante el mes de enero han sido el Renault Clío y Renault 19, igual que en el mercado español, con incrementos de sus ventas del 14 y 45 por ciento, respectivamente.

LOS SINDICATOS

de la factoría de General Motors en Figueruelas han rechazado la propuesta de la empresa de trabajo en equipo como nueva forma de organización.

Cataluña: libro blanco

El Instituto Catalán de Seguridad Vial acaba de presentar su «Libro Blanco», en él se recoge todo lo que el Ente autonómico catalán tiene previsto hacer durante los próximos años en materia de seguridad vial, y que según el responsable del Instituto, José Luis Pedragosa, constituye una invitación a todos los estamentos para erradicar los altos niveles de siniestralidad. En él, se recogen, así mismo, numerosos estudios llevados a cabo



tanto en España como en otros países, dado que se pretende una equiparación, por lo menos a niveles más internacionales, puesto que «en España» según

NUEVOS THEMA CON MOTORES ALFA V6

Cuando la tercera generación de Lancia Thema aparezca en otoño, sólo enseñará una pequeña parte de las profundas modificaciones y mejoras de las que ha sido objeto, ya que los cambios apenas afectarán a la carrocería. Los ingenieros de Lancia se han centrado sobre todo en la mejora del confort, la calidad y las prestaciones. Entre las novedades que el nuevo Thema esconderá bajo su capó destaca el motor V6 Alfa Romeo de 3 litros, que debería entregar 190 caballos, y que también estará disponible con cambio automático. Los nuevos Thema seguirán teniendo las suspensiones inteligentes de la segunda generación e incorporarán los últimos avances tecnológicos presentes en el resto de las versiones tope de gama del grupo Fiat Auto. El grupo, presidido por Agnelli, ha invertido recientemente 200 billones de liras en su planta de Arese donde son fabricados los motores V6 en las versiones de 2 litros turbo, y de 2,5 y 3 litros atmosféricos. Se espera que la producción total alcance las 300 unidades al día, para llegar



a las 60.000 en un año completo. Fiat alcanzará el ritmo de producción más alto después de que el 38 por ciento de IVA que el Gobierno italiano impone a los coches por encima de los 2.000 c.c. sea reducido al nivel normal de los demás coches. Alfa Romeo seguramente presentará en el Salón de París un Alfa 164 de carrocería actualizada y con motor Alfa Romeo V6 de 24 válvulas, que se espera proporcione entre 210 y 220 caballos. Este mismo motor llegará a entregar 240 caballos en el Alfa 164 Q4, con tracción integral permanente, que se presentará a principios del año próximo y que dispondrá de las innovaciones técnicas desarrolladas en el Alfa Proteo.

palabras del presidente de la Generalitat de Cataluña, Jordi Pujol, invitado de honor en el acto de presentación, «no somos precisamente modélicos en todo lo relacionado con los accidentes».

Corredor sin retomo

La M-40, segundo cinturón periférico de Madrid, se encuentra paralizada en una de sus fases por una sentencia que ratifica la suspensión de las obras que atravesaban la urbanización Montecarlo.

Esta sentencia, que supone un nuevo retraso en la finalización de las obras de la polémica vía, será recurrida por la Comunidad de Madrid, según acaba de asegurar Francisco Peiró, Secretario General Técnico de la Consejería de Transporte.

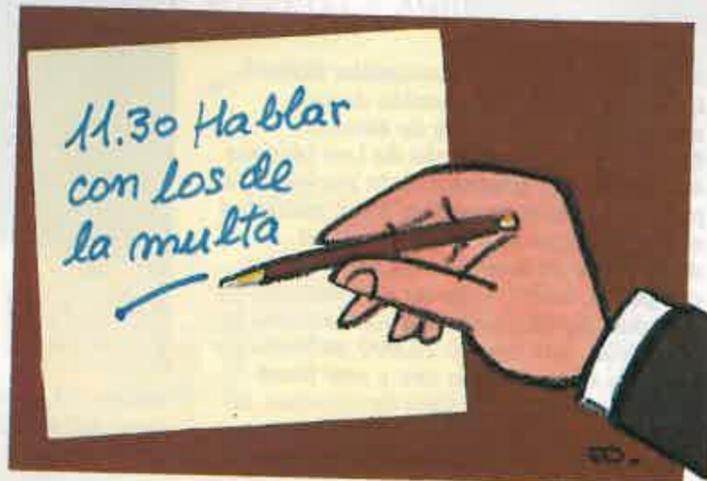
Los vecinos de la urbanización, situada en el eje Majadahonda-Pozuelo, llevan dos años reivindicando la construcción de un túnel para enterrar los 2 kilómetros de autovía, a lo que la Comunidad de Madrid se ha negado, por lo que comparativo a otras zonas, y ha declarado que este tramo es, precisamente, uno de los mejor tratados a lo largo de

MULTAS EN BARCELONA: CITA PREVIA

El Ayuntamiento de Barcelona está enviando cartas a sus conductores en la que se les insta a facilitar el horario en que se les puede localizar en sus domicilios, según ha denunciado el presidente del grupo municipal del Partido Popular, Enrique Lacalle. En la mencionada carta, donde el Ayuntamiento de la Ciudad Condal pretende informar a sus conductores del cobro del nuevo «Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica», que sustituye al de Circulación, se incluye un párrafo en el que señala

que «si ha detectado algún error en el recibo que le hemos enviado rellene el cupón adjunto indicando sus datos personales, así como su teléfono y el horario en que podemos localizarlo». En opinión de Enrique

Lacalle, con esta actuación sólo se pretende conocer cuándo se puede localizar a los barceloneses en sus domicilios para proceder al cobro de las multas municipales que puedan tener pendientes.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE



TOYOTA utilizará el refrigerante HFC134, que no daña la atmósfera terrestre, en vez del CFC12, en su nuevo sistema de aire acondicionado. Las emisiones de clorofluorocarbonos son consideradas las más dañinas para la capa de ozono. El nuevo sistema quedará incorporado en toda la gama de modelos a finales de 1994.

LA FILIAL norteamericana de Honda ha empezado a enviar, a Australia, Accord Wagons con volante a la derecha fabricados en la planta de Marysville (Ohio), a fin de aumentar sus exportaciones al hemisferio austral. El Accord es el modelo más exportado de todos los coches construidos en Estados Unidos.

NISSAN tiene preparados ya en Estados Unidos sus nuevos Infinitis. A partir de este mismo mes, la berlina 1993 J30 y el turismo J30 estarán

disponibles a un precio cercano a los 3,5 millones de pesetas.

MAZDA ha puesto a la venta en Japón su nuevo Efini MS-8. El coche, equipado con motor V-6 de 24 válvulas y doble árbol de levas en cabeza, estará disponible en seis versiones con cilindradas de 2.000 y 2.500 centímetros cúbicos. Su precio rondará los 2,2 millones de pesetas al cambio y Mazda espera obtener unas ventas de aproximadamente 2.000 unidades mensuales.

Lo que algunos consideran la tecnología más avanzada, para nosotros tiene 77 años.

► Algunos fabricantes de automóviles están convencidos de que la técnica multiválvulas es un "gran salto adelante en su tecnología" o su "innovación más vanguardista". Podemos entender muy bien este entusiasmo porque a nosotros nos pasó lo mismo hace 77 años. Cuando salieron a la luz nuestros primeros motores multiválvulas en una carrera de automóviles: el gran Premio de Francia de 1914.

► No obstante, hubo un inconveniente que nos impidió incluir esa nueva tecnología en nuestros coches de serie de forma general. Fuera de los circuitos de carreras, el motor multiválvulas era muy poco elástico. Tal como estaba diseñado presentaba dificultades especialmente en las revoluciones bajas y medias. Sin embargo,

era un motor fuerte y poco contaminante.

► Los ingenieros de Mercedes-Benz no se resignaron a aceptar esta debilidad y se pusieron a trabajar tal y como se hace todo en Mercedes, concienzudamente. Así consiguieron fabricar motores con mando de válvulas variable: esto quiere decir que las válvulas de entrada se abren y cierran siempre óptimamente. Y para llegar a esto, el árbol de levas se ajusta automáticamente siguiendo las distintas demandas de carga del motor.

► Tampoco vamos a aburrirle con una explicación demasiado prolija de este invento, porque preferimos explicarle las ventajas de estos motores de forma directa:

1. Su Mercedes está propulsado por un motor que

consume menos gasolina en relación con su potencia, además de conseguir una combustión menos contaminante.

2. En comparación con otros motores multiválvulas, los motores Mercedes-Benz no funcionan solamente de forma elástica y fuerte en altas revoluciones sino también en la zona baja del cuentarrevoluciones: "Como un buey delante del arado". Así lo describió de forma poco ortodoxa un experto anónimo. Realmente, pensamos que después de esta comparación no tenemos nada más que añadir.



Mercedes-Benz
Nadie más construye coches así.

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES



Xavier O'Callaghan

Me siguen escribiendo cartas dirigidas a este Corresponsal en relación con MOTOR 16, cuyos lectores alaban y felicitan constantemente; son cartas juveniles, llenas de entusiasmo, algunas veces sin remite y sin firma;

son anónimos que se aceptan por su contenido grato y sugerente; pero en la carta de este domingo día 8 de marzo se arremete violentamente contra los anónimos y, para ser consecuente, debo pedir a los lectores que tan amablemente escriben a MOTOR 16 que firmen y se identifiquen: muchos gracias por ello y por las cartas.

Empezamos por sugerencias, siempre interesantes. Juan Rivero Muños, de Almería, propone que se cree un apartado para los que son aficionados al dibujo, y especialmente de coches, para que muestren sus habilidades sobre los modelos próximos a salir; también propone que entrevistasen al dibujante Packard.

Toni Mino, de Sabadell, observa que **en la revista no hay información sobre lo que saldrá en los próximos números:** es una buena sugerencia, muy útil para los lectores, y pregunta si se publicará un especial «Novedades 92-93», otra buena su-

turo Range-Rover que tiene entendido saldrá el año próximo. La lectora (¡Bravo, escribe una chica!) Sill-

en secciones como «punto de mira». Angel nos dice que ha probado dos modelos del Toyota y con uno de ellos mantiene la velocidad de 260 kilómetros por hora, y comenta que se debería comprobar si verdaderamente se puede ir a estas velocidades por nuestras carreteras



via Fradera Bresa, de Barcelona, recuerda que hace unos años MOTOR 16 hizo un reportaje dedicado al «Art Center College of Suiza» y propone que vuelvan a hacer otro con los nuevos diseños de coches de estos alumnos; por último, hace un comentario en el que tiene razón y gracia: los



nuevos modelos que aparecen, pierden originalidad y muchos son casi idénticos, por lo que pronto tendremos que mirar el número de matrícula para saber si un coche es el nuestro o el del vecino.

Después de las anteriores sugerencias, vamos a ver algunos comentarios, también interesantes: David Mayorgas Villar encuentra **magnífico el trabajo realizado sobre el Rallye de Montecarlo** y espera que se publiquen trabajos de este tipo sobre cada Rallye del Mundial; comenta, por último, que no le han gustado los últimos dibujos de PB y OE aparecidos



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

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

Autoedición: José M^o Gómez-Morán. (jefe) Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suarez. **Jefa de publicidad:** Eivira Arichas. **Automecánico:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguez. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calista Rué. **Automecánico:** Loles Perra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 4^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 98. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impreme: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 61, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

Nueva Gama Delta
LA TRANSFORMACION DEL MITO



Para Lancia, renovar al mítico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallies. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c., hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado. La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	c.c.	C.V.	P.V.P desde*
Delta 1.5 LX	1.498	82	1.523.000
Delta 1.6 GT i.e.	1.585	111	1.723.000
Delta HF Turbo	1.585	143	2.146.000
Delta HF Integrale 16 v.	1.995	210	4.432.000

* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

NUEVAS VERSIONES
SEAT TOLEDO 2.0 i
**DIRECCION ASISTIDA,
 INYECCION Y ABS ELECTRONICOS
 DE SERIE.**

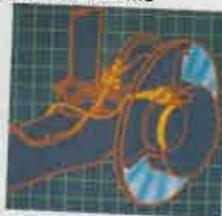


PARA UN MUNDO EXIGENTE
2.0i CL : 1.998.000 Ptas.

Si quiere disfrutar de la más alta tecnología, del máximo confort y la más elevada seguridad. Si quiere todo en un automóvil de serie, el nuevo SEAT TOLEDO es la respuesta más actual a todas sus exigencias.

ABS DE SERIE: CUANDO LO EXCEPCIONAL SE CONVIERTE EN NORMA.

En el TOLEDO 2.0i encontrará la última generación en Sistemas Antibloqueo de Frenos, el ABS electrónico Mark IV. A través de un sofisticado sistema computerizado decide en cada momento la presión más apropiada. Permitiendo una frenada más eficaz, sin deslizamientos, reduciendo la distancia de frenado y manteniendo el control de la trayectoria.

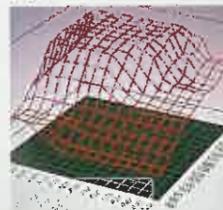


Seguridad activa y también pasiva: con tren delantero autoestabilizante, tren trasero semidireccional, suspensión de ruedas independientes y habitáculo formado por una estructura integral de 5 anillos de máxima rigidez que lo hacen prácticamente indeformable.

DIRECCION ASISTIDA DE SERIE: LO QUE EN OTROS ES UN EXTRA.

Para disfrutar de una mayor comodidad y precisión. Un confort que se ve realizado con un completo y exclusivo equipamiento: elevallunas eléctrico, cierre centralizado en las cuatro puertas y maletero, aire acondicionado,

ordenador de a bordo (MFA), llantas de aleación, techo deslizante, volante y asientos deportivos regulables en altura... (según versiones). Y un gran número de opciones y combinaciones con toda una gama de acabados donde elegir: CL, GL, GLX y GT.



INYECCION ELECTRONICA DE SERIE: TECNOLOGIA CON TODA LA GAMA.

En todas sus versiones. Por principio. Su motor de 2 litros, con 115 CV, lo impulsan a casi 200 Km/h. Su inyección con "Digifant",

un sofisticado sistema electrónico para la alimentación-encendido, consigue maximizar el rendimiento y la economía del motor.

Y todo con un excepcional coeficiente aerodinámico que le proporciona una mayor penetración y adherencia, a la vez que mejora sensiblemente su consumo.

DEPORTIVO Y FAMILIAR: UNA GAMA DE DOBLE RESPUESTA.

La funcionalidad de su maletero, el de mayor capacidad en su categoría (550 l.), y sus prestaciones, propias de una gran berlina, le configuran hoy por hoy como un nuevo

concepto de automóvil que ha hecho realidad la idea del deportivo-familiar.

DISFRUTE DE LA GAMA TOLEDO DESDE 1.625.000 PTAS.
 PRECIO FINAL RECOMENDADO POR EL FABRICANTE (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS).

SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona'92

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO 2.0i GT: MOTOR DE INYECCION ELECTRONICA DIGIFANT. ABS ELECTRONICO MARK IV. DIRECCION ASISTIDA. LLANTAS 6J x 14". NEUMATICOS 185 / 80 R 14". TAPACUCHARS INTEGRALES. SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA. ELEVALLUNAS ELECTRICO EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADO EN CUATRO PUERTAS Y MALETERO. VOLANTE DEPORTIVO. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. ORDENADOR DE A BORDO(MFA). REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION. FAROS ANTINEBLA.

SEAT
 LA AMBICION DE SUPERARSE

VOLKSWAGEN VENTO 1.8 GL

JUGANDO AL GOLF

El Volkswagen Vento es, en realidad, un Golf con más capacidad de carga y más señorial. Todo ello gracias a la adopción de un tercer volumen, que le permite competir con vehículos de mayor prestancia sin penalizar apenas sus cualidades dinámicas.



VIRTUDES

- Comportamiento del motor
- Relación estabilidad / comodidad
- Acabado bien rematado

VOLKSWAGEN VENTO 1.8 GL
PRECIO APROX.: 2.100.000 Ptas.

- Visibilidad 3/4 traseros
- Espacio para las piernas en plazas posteriores
- Quinta velocidad muy larga

DEFECTOS



16/ Motor 16

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

SITUAR el Volkswagen Vento en el mercado no resulta fácil. Por un lado se trata de un vehículo de cuatro metros, el Golf, al que se le ha añadido un tercer volumen, circunstancia que en un primer momento le puede equiparar con otros modelos cuyo origen resulta similar, por ejemplo, el Renault Chamade o el Ford Orion. Pero está claro que las dimensiones del Vento le sitúan claramente por enci-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.781 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 kW) a 5.500 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Monotronic. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague Mando mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 38,4.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Diámetro de giro: 10,7 metros. Número de vueltas del volante entre topes: 3,1.

FRENOS: Delanteros: Discos (2390 milímetros de diámetro). Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulos inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Semindependiente, eje torsional con brazos tirados y muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60R14H. Llantas de chapa de 6JX14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.075 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,4
En conducción rápida	11,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,1
A 140 km/h de cruce	9,8
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	8,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilometros recorridos	600

18/ Motor 16



EQUILIBRIO PERFECTO
La forma de comportarse del Vento se parece a la del Golf. El motor de esta versión es brillante aunque está penalizado por unos desarrollos largos. En contrapartida, el consumo es bajo.

ma de este escalón. El Opel Vectra, Peugeot 405 o Nissan Primera son vehículos de dimensiones más parecidas y pertenecen al segmento del mercado en el que Volkswagen considera que está incluido el Vento.

Se encuentra este modelo en una situación similar a la del Fiat Tempra, un poco entre dos aguas. La imagen de ambos se asocia a la de un vehículo de cuatro metros, al Golf o al Tipo en estos casos, pero sus dimensiones son claramente superiores. Por lo que respecta a espacio interior, el Vento está penalizado por su reducida distancia entre ejes, idéntica a la del Golf y a la del Seat Toledo. El espacio interior es menor a la de los modelos que la casa considera rivales, pero a cambio dispone de un maletero superior al de todos ellos. Los pasajeros de las plazas traseras, si el conductor y el pasajero son altos, se quedan con poco sitio para las pier-

nas, situación idéntica a la de los BMW Serie 3, un vehículo de prestigio y que podría considerarse rival de la versión más potente del Vento, la del motor VR6 de 174 caballos. Esta característica, la carencia de amplitud en las plazas traseras, resulta muy similar a lo que sucede con el Seat Toledo, modelo que según la marca no compite con el Vento. Para reafirmar esta diferencia, el modelo de Volkswagen, a diferencia del Toledo, no cuenta con cinco puertas, configuración que le otorga mayor seriedad aunque pierda a cambio en el aspecto práctico. En realidad, el Toledo se encuentra también en terreno más directo y parece uno de los rivales más directos del Vento, tanto por configuración como por los motores que utilizan y el estilo de los interiores.

Pasando a los detalles, el conductor dispone en el asiento de todo tipo de regulaciones, altura e in-



**ENTRE DOS BMW IGUALES
PUEDE HABER TANTAS DIFERENCIAS
COMO USTED QUIERA.**



Sólo hay un placer de conducir: BMW. Y mil formas distintas de disfrutarlo: Accesorios Originales BMW.

Para resaltar el dinamismo, la seguridad y el confort de su BMW y facilitar su mantenimiento. Con estos objetivos y con la misma minuciosidad con que fue diseñado su

automóvil, BMW ha creado todo un mundo de detalles para su personalización.

Y también el lugar ideal donde elegirlos con amplitud: el nuevo Sistema de Exposición y Venta BMW, que facilita la elección de sus accesorios y que podrá encontrar en cualquier Concesión

BMW. Con los Accesorios Originales BMW descubrirá que hay tantas formas diferentes de disfrutar del placer de conducir como conductores de BMW.

Recambios y Accesorios Originales



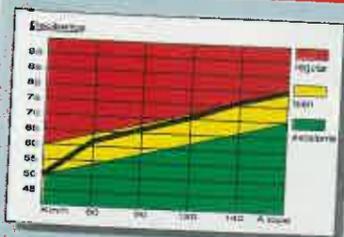
Algunos ejemplos: Sistemas de alarma y tornillos antirrobo, autorradios, alfombras, llantas de aleación, faros antiniebla, kits aerodinámicos M-Technic, elevalunas eléctricos, radiotelefonos, kits de madera, volantes deportivos, sistemas portaequipajes, sistemas de enganche para remolque, asientos para niños...

FRENOS



A 60 Km/h:	18,5
A 100 Km/h:	48,4
A 120 Km/h:	65,0

SONORIDAD



Al ralentí:	44,1
A 60 Km/h:	57,5
A 90 Km/h:	62,2
A 120 Km/h:	65,7
A 140 Km/h:	67,5
A Tope:	76,1

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	172,2
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	33,6
De 0 a 100 km/h	12,5
Recomiendo (metros)	210
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,9
De 90 a 120 km/h en 4ª	13,9
recomiendo (metros)	380
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,9
Recomiendo (metros)	470

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Seat S.A. C/ Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 951 puntos de asistencia en toda España.

clinación de banqueta incluidas. Gracias a ello, aunque el volante permanece fijo en su posición, cada uno puede adoptar la posición que más se acomode a su gusto. Además, los asientos sujetan bien la zona lumbar y lateralmente los cinturones de seguridad, tanto delanteros como traseros, tienen el anclaje superior regulable en altura. Por todo ello, el conductor y el copiloto, que también dispone de asiento desplazable verticalmente, gozan de

litando enormemente la operación. Con todo, por las características del Vento, convendría, si fuera posible, actuar en sentido contrario. Restar algo de volumen al maletero para ganarlo en las plazas traseras.

El punto a favor de los respaldos abatibles, es que se pueden bloquear para impedir el acceso al maletero desde el interior. Se da el caso de modelos que cuentan con bloqueo del cierre del maletero y después resulta que se puede acce-



TERCER VOLUMEN
Aunque el frontal del Golf y del Vento no son idénticos, ambos modelos se diferencian básicamente por la zaga. Esta, un poco alta, y el ancho montante trasero obstaculizan la correcta visibilidad trasera.

elevada comodidad. Para nuestro gusto, conviene situar el asiento en la posición más alta posible, ya que el ancho montante trasero y la elevada posición del maletero restan bastante visibilidad en los tres cuartos posteriores. Con el asiento alto, se domina mejor el panorama.

RESPALDOS ABATIBLES

De las plazas traseras ya hemos mencionado sus limitaciones de espacio para las piernas. Por otro lado, los respaldos de los asientos traseros se pueden abatir, para aumentar el tamaño del maletero, ya de por sí muy considerable. Para abatirlos completamente, hay que retirar los reposacabezas de éstos respaldos posteriores. En algún que otro vehículo de tres volúmenes, el reposacabezas va anclado sobre la bandeja situada detrás de los asientos traseros, y no se mueve de su fijación al abatir los respaldos, faci-

der a él desde el habitáculo a través de los respaldos abatibles. Por otro lado, la zona para equipajes del Vento, sin necesidad de abatir los asientos, es enorme y la altura de carga está situada a ras del paragolpes, a buena altura.

En cuanto al equipamiento de serie de la versión GL, aparte de los asientos multirregulables ya mencionados, se encuentra la dirección asistida, de serie en cualquier nivel de equipamiento en el Vento, paragolpes y retrovisores exteriores pintados del mismo color que la carrocería y cierre centralizado. Aunque no se conoce definitivamente, posiblemente en España la versión GL también incluya elevalunas eléctricos. Pero en el apartado de las opciones es donde se encuentran las mayores sorpresas. Volkswagen apuesta por la seguridad y en todos los Vento existe opcionalmente la posibilidad de montar *airbag*, tanto para el piloto como para el copiloto.

¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?



VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.

IDENTIDAD VOLKSWAGEN
El panel de Instrumentos del Vento es idéntico al del nuevo Golf. Ambos llevan impresa la sobria Impronta Volkswagen. Aunque sea aun salpicadero austero, resulta cómodo y los indicadores se leen con facilidad.



MÚLTIPLES POSIBILIDADES
Los asientos delanteros sujetan bien y se regulan en todas las direcciones posibles. Los traseros, abatibles, adolecen de espacio justo para las piernas.

Nuestro vehículo de pruebas lo incorporaba en ambos lados. En el volante apenas se nota su presencia, pero en el lado del pasajero el *air-bag* ocupa el espacio de la guantera, por lo que resta únicamente una bandeja inferior o el maletero para llevar la documentación del coche y los mapas, ya que las bolsas de las puertas son muy profundas.

El comportamiento dinámico del Vento se sitúa al mejor nivel entre sus competidores. Con respecto al Jetta, la anchura de sus vías ha aumentado tres centímetros, circunstancia que le proporciona un asentamiento sobre el asfalto todavía mejor que el de su predecesor, que ya era muy bueno. Un comportamiento noble, que responde perfectamente a las indicaciones del volante y la dirección, bien asistida, transmite a las manos las irregulari-

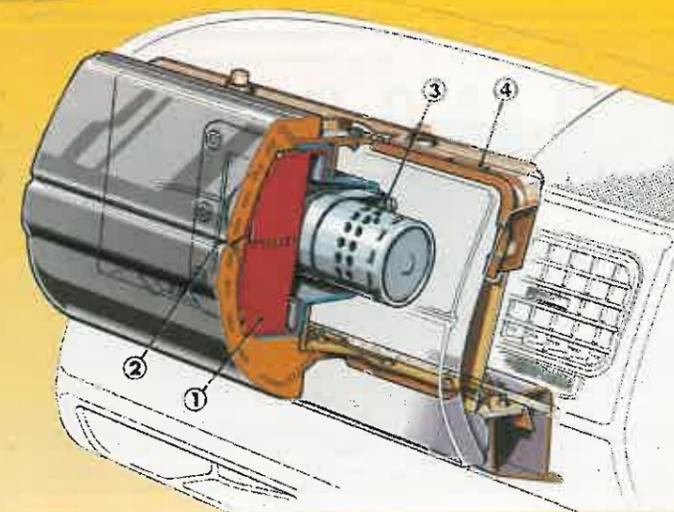
dades del asfalto. El motor de 90 caballos, tira bien de esta carrocería. Con él no se obtienen prestaciones deslumbrantes, pero es elástico y mueve al Vento con mucha agilidad. También los frenos responden bien, con buen tacto de pedal aunque algo esponjoso y el ABS, op-



ESTRUCTURA IDÉNTICA
El bastidor del Vento no difiere de aquél del Jetta, salvo por la superior anchura de vías, que se traduce en mejor asentamiento sobre el asfalto. La carrocería está más reforzada en las puertas contra impactos laterales.

Seguridad en ambos lados

VOLKSWAGEN ofrece opcionalmente en todas las versiones del Vento la posibilidad de montar *airbag*, tanto en la plaza del conductor como en la del acompañante. Con esta opción reafirma su intención de situar al Vento en una categoría superior a la de su predecesor, el Jetta, y la de apostar por la seguridad en todos sus modelos. La inclusión de *airbag* en el lado del conductor es inapreciable, sin embargo, montar este sistema de protección para el acompañante, como se puede ver en el dibujo, obliga a ocupar el espacio destinado a la guantera portaobjetos. Una mínima concesión a cambio del importante aumento de seguridad.



SU VITARA ESTÁ 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.

おはよう

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 [L] CASTELLANA, 132. TEL. 563 28 04 [L] SAN ANDRES, 2. TEL. 638 61 93. MAJADAHONDA.
TALLERES Y VENTA DE ACCESORIOS: [L] RIOS ROSAS, 11. TEL. 442 51 47 [L] SAN ANDRES, 2. TEL. 638 58 90. MAJADAHONDA.

cional, entra en acción en el momento adecuado, permitiendo al conductor dosificar bien la frenada. La caja de cambios tiene unos desarrollos de quinta largos. La velocidad máxima se alcanza con esta marcha pero a un régimen de motor bajo, lo que permite viajar constantemente a tope, o casi a tope, en un país como Alemania, con sus autopistas de velocidad ilimitada. Pero en España, con un desarrollo final algo más corto, debido a nuestras carreteras y autovías, se obtendrían promedios más elevados y mayor seguridad en las recuperaciones y curvas. En compensación, el manejo del cambio resulta suave, preciso y rápido, por lo que no cuesta en absoluto recurrir asiduamente a la palanca cambios, cuyo tacto resulta peculiar. Con todo, el motor de 90 caballos del Vento puede bien con esta quinta y no es necesario reducir en los repechos, salvo si son muy pronunciados.

Con esta carrocería de tres volúmenes, Volkswagen sustituye al Jetta y pasa a ocupar un escalón superior a su antecesor. Realizar un

A TODO VOLUMEN
El incremento de longitud del Vento revierte, prácticamente en su totalidad, en superior volumen del maletero, que dispone de una amplia abertura y adecuada altura de carga.



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

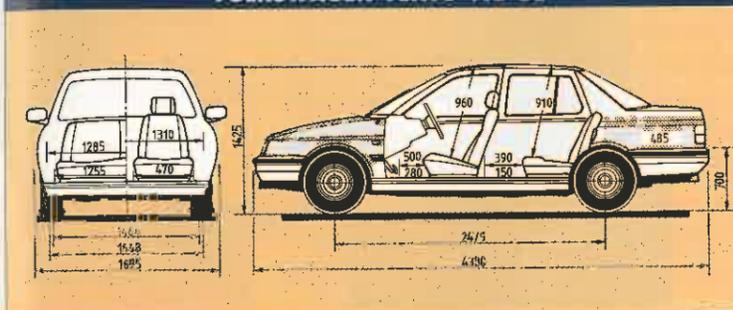
A FAVOR

- ▲ Los asientos traseros abatibles con bloqueo y los delanteros multirregulables son prácticos.
- ▲ La opción de airbag tanto en la plaza del conductor como del pasajero mejoran la seguridad.

EN CONTRA

- ▼ El parasol del conductor no lleva espejo de cortesía, elemento habitual en muchos coches.
- ▼ El botón para poner a cero el cuentakilómetros parcial está muy mal situado.

VOLKSWAGEN VENTO 1.8 GL



vehículo de tres volúmenes sobre la misma base del Golf, conlleva algunos problemas estéticos y técnicos, como habitabilidad. Pero permite reducir costes de producción, difícil-

mente reflejables en el precio final para que no se equipare al Vento con modelos de menor fuste.

Javier Moltó
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales directos del Vento serán el Fiat Tempra 1.8i SX (2.092.270 Ptas.) que tiene 110 caballos de potencia y un nivel de equipamiento parecido, el Ford Orion Ghia 1.8i 16V (2.137.000 Ptas.) con 130 caballos y un equipamiento más completo o un Rover 416 GSi (2.261.000 Ptas.) con 26 caballos más de potencia y un equipamiento al mismo nivel y el Seat Toledo 1.8i GLX (2.086.000 Ptas.) que recurre al mismo motor, tiene un nivel de equipamiento muy similar y también será algo más barato. Pero es cierto que el Vento abarca más y el Opel Vectra 1.8 GL, menos equipado que el Vento y seguramente algo más caro y el Lancia Dedra 1.600 (i.e. que tiene un equipamiento similar competirán con él. Todos ellos cuentan con una oferta de opciones relativas a la seguridad menos amplia.

VENTO Y JETTA



Mayor tamaño y superior potencia

SI BIEN EL VENTO sustituye al Jetta y cuentan prácticamente con la misma base, el nuevo modelo se sitúa en un segmento del mercado superior al de su antecesor. Exteriormente, el Vento mide, a lo largo y a lo ancho, 7,5 y 3,5 centímetros más que el Jetta. Estos incrementos de dimensiones repercuten en mayor anchura para los pasajeros, pero apenas mejoran en espacio longitudinal, ya que la distancia entre ejes de ambos modelos es idéntica y la ganancia de longitud sólo se traduce en mayor volumen de maletero. Con todo, la mayor diferencia se encuentra en la gama de propulsores: la versión más potente del Vento, el VR6, está dotada de un motor de seis cilindros en V de 174 caballos, que le permite ponerse a la altura de modelos inalcanzables para su predecesor.



DAN O'BRIEN
Campeón del mundo de decatlon Tokio 1991.

TU COMO YO «THE PUMP»



EN CUALQUIER TIPO DE ESFUERZO PREFIERO UNAS «THE PUMP». PARA CORRER, PARA SALTAR Y PARA LANZAR, SIENTO MI PIE MÁS PROTEGIDO Y SUJETO.



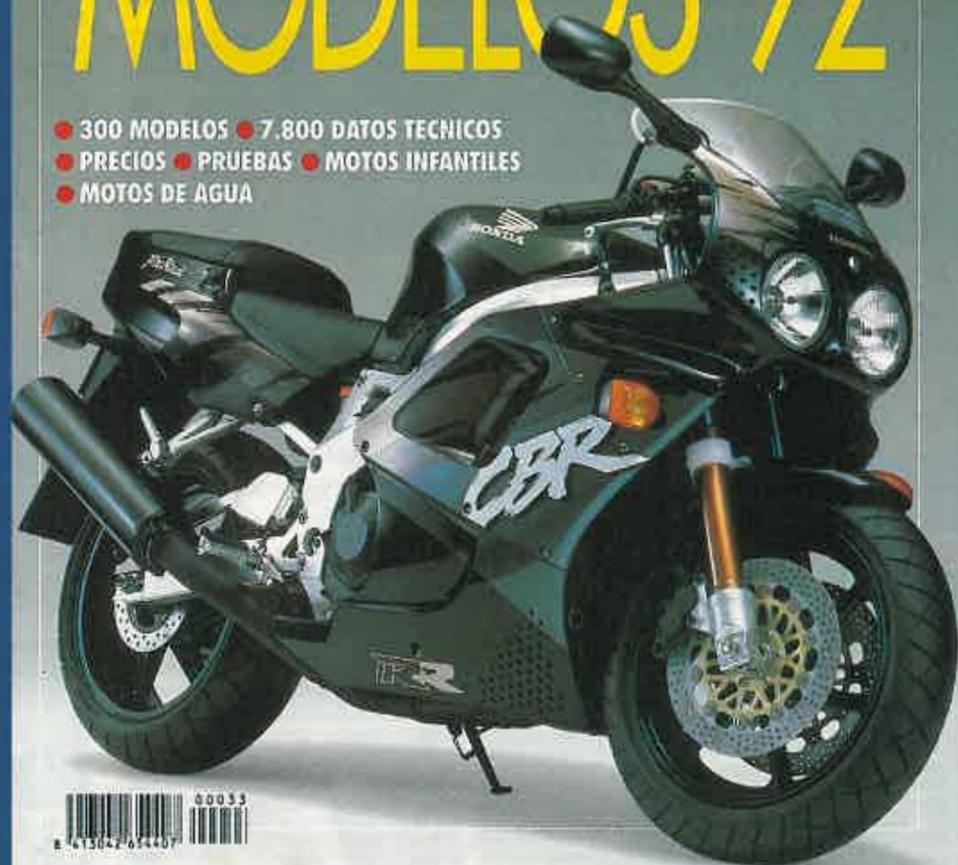
MOTOS

Núm. 33 • 1992 750 Ptas

CATALOGO
Motor 16

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.

MAGAZINE

SOBRE
RUEDAS

NUEVO NEUMATICO SEMPERIT M-701

LA firma austríaca Semperit, integrada en el grupo Continental, acaba de presentar en España una nueva cubierta, que presenta bastantes aspectos de interés.

En primer lugar, es una cubierta de las categorías S y T, es decir, las más «modestas», lo que es hoy día muy poco frecuente, ya que la mayoría de los fabricantes de neumáticos trabajan más en las categorías superiores, dejando el mercado de los neumáticos *standar* un poco obsoleto.

Como muchos lectores saben, los neumáticos se agrupan en diferentes categorías, en función de la velocidad máxima a que pueden rodar, en la condición de carga máxima. Las categorías S y T definen neumáticos de 180 y 190 kilómetros por hora de velocidad máxima.

La nueva cubierta M-701 Top-Life recurre a una tecnología de cubierta de categorías superiores, con profundas huellas longitudinales y canales transversales en forma de Z, que favorecen la evacuación del agua.

Tuvimos oportunidad de realizar una toma de contacto con esta nueva rueda en el Circuito del Jarama, y las primeras impresiones han sido francamente positivas. Es una rueda muy noble de comportamiento; no es de un agarre excepcional, pero su deslizamiento es muy progresivo, lo que en la mayoría de los casos es mejor que otra más adherente pero más brusca en la pérdida del control.

Esperamos poder tener la oportunidad de efectuar una prueba más intensa para confirmar estas primeras impresiones. La



nueva cubierta comenzará a venderse en España a partir del próximo mes de abril.

CONTINENTAL Y PIRELLI

HACE pocos días estuvo en España el doctor Dieter von Herz, director de Relaciones Exteriores del grupo Continental, para mantener una reunión con los medios informativos, a los que, entre otras cosas, explicó algunos pormenores de la fallida fusión Continental-Pirelli.



cio, que han motivado el que prefieran consolidar su propia organización antes de iniciar un proceso de expansión.

BRIDGESTONE NO PINCHA

EL fabricante japonés Bridgestone acaba de presentar un nuevo sistema de seguridad, compuesto por unos detectores de pérdida de presión que avisan al conductor.

Mediante unos sensores situados en el interior de la llanta metálica, se advierte al conductor, por avisadores en el salpicadero, que en una de las ruedas se ha producido una pérdida de presión. Estos sensores no necesitan fuentes de alimentación concretas, sino que funcionan con la energía de la batería.

Por otro lado, el diseño de la llanta se ha modificado, añadiendo un saliente en forma de cuña, lo que evita que, cuando se pierda por completo el aire, la goma se separe de la garganta metálica. Con el neumático totalmente desinflado, puede rodarse a muy baja velocidad. Los neumáticos también han sido reforzados en el flanco para evitar su destrucción si tienen que rodar en estas condiciones.

VREDESTEIN TRABAJA POR LA ECOLOGIA

EL fabricante de neumáticos holandeses Vredestein, uno de los pocos europeos independientes, ha llegado a un acuerdo con la firma DSM, para iniciar estudios sobre el reciclado del caucho. Es un ejemplo más del interés de los fabricantes de neumáticos, incluso de los más pequeños, por la mejora de las condiciones medioambientales.



MERCADO

DE NUEVO SUBIDA EN FEBRERO

Las ventas de automóviles de turismo subieron un 25,96 por ciento el pasado mes de febrero, confirmando así la tendencia alcista de los últimos me-

ses, aunque sin alcanzar la espectacular subida experimentada en el mes de enero.

Durante el mes de febrero se matricularon 85.489 turismos, frente a los 67.863 del año pasado, mientras las ventas acumuladas en los dos primeros meses del año alcanzaron la cifra de 171.656 unidades, lo que supone un incremento del 28,66 por ciento con relación al mismo período del año anterior.

Por marcas, FASA Renault, con 15.976 turismos vendidos y un incremento de casi un 10 por ciento sobre el mes anterior, sigue figurando a la cabeza, con una cuota de penetración del 18,65 por ciento. A continuación se sitúa Ford, que, con

VENTAS POR MARCAS				
Marcas	Feb. 92	Feb. 91	91/92	Cuota
Renault	15.976	14.532	9,94	18,65
Ford	12.469	9.996	24,74	14,59
Citroën	9.863	3.948	149,82	11,54
Peugeot	9.572	6.124	56,39	11,19
Opel	9.227	6.942	32,92	10,79
Seat	8.776	9.361	-6,25	10,27
Volkswagen	4.239	5.460	-22,36	4,96
Fiat	3.471	3.083	12,59	4,06
Audi	1.575	848	85,73	1,84
Rover	1.462	1.025	42,63	1,71
BMW	1.452	1.174	23,68	1,71
Nissan	1.420	726	95,59	1,66
Lancia	1.171	868	34,91	1,37
Mercedes	1.104	802	37,66	1,29
Volvo	802	602	33,22	0,94
Alfa Romeo	535	835	-35,93	0,63
Lada	457	309	47,91	0,53
Otras marcas	1.908	1.228	55,37	1,07
TOTAL	85.479	67.863	25,96	100,00
PSA	19.435	10.072	92,96	22,74
Seat/VW	14.590	15.669	-6,89	17,97
Fiat/Lancia	5.177	4.786	8,17	6,06

VENTAS POR MODELOS	
Renault Clio	6.318
Renault 19	5.752
Seat Toledo	4.652
Citroën ZX	4.644
Ford Fiesta	4.294
Citroën AX	3.976
Ford Escort	3.956
Peugeot 205	3.524
Opel Astra	3.264
Seat Ibiza	3.243
Ford Orion	3.074
Opel Corsa	3.051
Renault 21	2.647
Peugeot 405	2.525
Volkswagen Golf	2.117
Peugeot 309	2.097
Opel Vectra	1.880
Fiat Tempra	1.298
Peugeot 106	1.183
Fiat Uno	1.170
Nissan Primera	1.124
Ford Sierra	1.049
Citroën BX	1.028
Volkswagen Polo	998
Renault 5	977
BMW Serie 3	943

tacular, del 150 por ciento, se coloca Citroën, seguida muy de cerca por su asociada Peugeot, que ve aumentadas sus ventas en un 56,39 por ciento y ambas superando a Opel, con un incremento del 36,92 por ciento, Seat (que baja un 6,25 por ciento) y Volkswagen, que también ha registrado una caída, del 22,36 por ciento, antes de la

gada del nuevo Volkswagen Golf.

El Renault Clio figura a la cabeza del ranking de los modelos más vendidos, con 6.318 unidades, seguido de otro Renault, el R-19, y el Seat Toledo, que se coloca en tercera posición, por delante del Citroën ZX y del Ford Fiesta.

De los 85.479 turismos vendidos en el pasado

mes de febrero, 49.935 unidades son de fabricación nacional, mientras que 35.544 fueron importados, lo que representa una cuota de mercado del 41,58 por ciento y de éstos, 13.782 (un 16,12 por ciento total), corresponden a importadores «puros», que, exceptuando Alfa Romeo, registran un notable incremento en sus ventas.

AGENDA

MOTOR EN TELEVISION

La primera prueba del Campeonato de España de Velocidad, que se disputa en el circuito del Jarama, será retransmitida en directo por La 2, en la mañana del domingo día 22, dentro del espacio «Domingo Deporte».

Esta misma cadena emitirá un amplio resumen del Gran Premio de Méjico de Fórmula 1, segunda prueba del Mundial, en la madrugada del domingo al lunes, a la 1:30 horas.

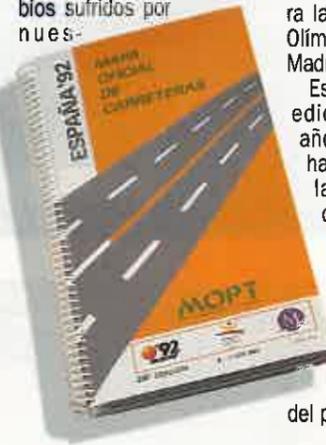
El motociclismo también será objeto de atención por parte de TVE, que el martes día 24 ofrecerá a las 20:30 un programa especial previo al inicio del Campeonato del Mun-

do. El primer Gran Premio, desde el circuito japonés de Suzuka, será retransmitido en directo, por La 2, en la madrugada del sábado al domingo 29 de marzo, a partir de las 5:15 horas. **Ojo a la hora, porque esa misma noche se producirá el cambio a horario de verano, y la programación anteriormente citada se adecuará al nuevo horario.**

En la mañana siguiente, en «Domingo Deporte», se ofrecerán estas mismas carreras, en diferido.

NUEVO MAPA DEL MOPT

Los españoles ya podemos ponernos al día en todos los cambios sufridos por nues-



tras carreteras, ya que el MOPT acaba de sacar a la venta una nueva edición de su popular «Mapa Oficial de Carreteras».

En él se incluye información, actualizada al mes de enero de este año, sobre la Red de Interés General del Estado, carreteras autonómicas e informaciones complementarias tales como teléfonos de emergencia, peajes y áreas de servicio, fronteras, diferencias horarias, distancias kilométricas, información turística y los planos de las capitales españolas más importantes.

Además, al tratarse de una edición especial sobre los acontecimientos del 92, destina 26 de sus páginas a los actos y acontecimientos programados para la Expo 92, los Juegos Olímpicos de Barcelona y Madrid, Capital Cultural.

Este mapa, que hace la edición 26, en sus 30 años de existencia, se ha realizado en la escala 1:400.000; encuadernado con el tradicional sistema de espiral y plegues. Su precio es de 1.550 pesetas y puede encontrarse en la mayoría de las librerías y quioscos del país.



IGNACIO SAMPER
Concepciones que lo que se mueve sobre las manos sobre de mano en mano, en posita o en nassa y obtener equitativo sobre la mano y lo expone y además se crea visuales unido a capos de resmasse, guido de los de éllo que es audencia y que es arte. Esto es lo que sufre el arte y como en lo que existen nuevas.
MARIA MARTIN DE ARGILA
Juan Ortega y Gasso, 22-74

MATRICULA DE HONOR

NOMBRAMIENTO EN NISSAN

Rafael Blanco Sánchez-Barroso ha sido nombrado nuevo director general de Finanzas de Nissan Motor Ibérica.

Economista, graduado en dirección de empresas y profesor mercantil, el nuevo director ya había desempeñado las mismas funciones dentro de la compañía, y tras su paso por Seat, como director de Administración y Finanzas, se reincorpora a Nissan.



GUINDAS DE LA SEMANA

Madridauto, concesionario oficial de Fiat, dispone de una sección de automóviles de ocasión en constante crecimiento. Para esta semana hemos elegido dos modelos de representación que se distinguen por su excelente equipamiento y perfecto estado. Madridauto se encuentra en la madrileña calle de Julián Camarillo número 7. Teléfono (91) 304 66 05.

Mercedes Benz 190 2.3 16v. Un vehículo de altas



prestaciones que dispone de un amplio equipamiento en el que destacan, airbag, aire acondicionado, cuero, etc... El Mercedes es de color gris metalizado, se matriculó en 1989 y tan sólo ha recorrido 60.000 kilómetros. El precio de venta de este modelo es de 3.000.000 de pesetas.

Lancia Thema 2.0i. El Lancia recibió su matrícula en el año 88 y desde entonces se han recorrido con él un total de 74.000 kilómetros. Su equipamiento es de máximo nivel y dispone de elementos como ABS, climatizador, etc... La garantía con que cuenta es de tres meses y el precio de venta es de 1.600.000 pesetas.



PESOS PESADOS

Diez años después de que se firmase entre Fiat y el INI el acuerdo de compra de Pegaso, la marca transalpina, representada por su filial Iveco, acaba de inaugurar la pri-

mera de sus instalaciones en España.

En estas instalaciones, situadas en la antigua factoría que Pegaso tenía en Valladolid, se fabricará

la gama Daily de industriales ligeros para los mercados español y francés.

La nueva factoría, que ha sufrido una profunda remodelación, se verá bene-

ficiada por un plan de inversiones que superará entre los años 92 y 93 los 5.000 millones de pesetas. La inauguración contó con la presencia del presi-



dente de la Comunidad de Castilla y León, Juan José Lucas y del consejero delegado de Iveco, Giancarlo Boschetti.

Durante la rueda de prensa que precedió a la inauguración Boschetti hizo hincapié en «la importancia que para el grupo Iveco tenía la nueva planta de Valladolid, dentro de la estrategia de empresa global que sigue este fabricante». Así mismo, el consejero delegado de Iveco matizó el tema de la absorción de Pegaso, reiterando que en ningún momento su empresa se ha planteado la posibilidad de que desaparezca el nombre de la marca española.

Ahora que ya hemos alcanzado la barrera imaginaria del '92, aparecen en el futuro nuevos logros que alcanzar. Desde este momento hasta 1995, van a aparecer una gran cantidad de novedades en el mundo automovilístico. Coches fantásticos, como el Lamborghini V10 P410, con aspiraciones a ser el coche más rápido del momento, o el Ferrari 348 Roadster, todavía más exclusivo que su predecesor. También veremos el nacimiento de un pequeño BMW, el Serie 2, un alemán de lujo al alcance de más bolsillos. Fiat y Peugeot entran en el mundo del monovolumen de la mano y Mercedes ya trabaja en el 190 SLK. Por otra parte, el Grupo Peugeot y Citroën ponen la exclusividad al alcance de cualquier bolsillo con su 106 Cabriolet el X1 Coupé.

MERCEDES 190 SLK

Cuando todavía se ultima el lanzamiento de la segunda generación del Mercedes 190, ya tenemos noticias, o al menos dibujos, del atractivo y esperado 190 SLK. A la conocida denominación SL de los cabrios más grandes de la marca, se le une en este caso la K de «Kurz» que quiere decir corto.

En efecto, se trataría de un roadster compacto de medidas muy contenidas y obviamente comercializado a un precio más asequible que los actuales SL.

El calendario de lanzamiento del 190 Serie W-202, Berlina en 1992, Break en 1993 y Coupé en 1994,



marca claramente la aparición de esta versión no más tarde de 1995.

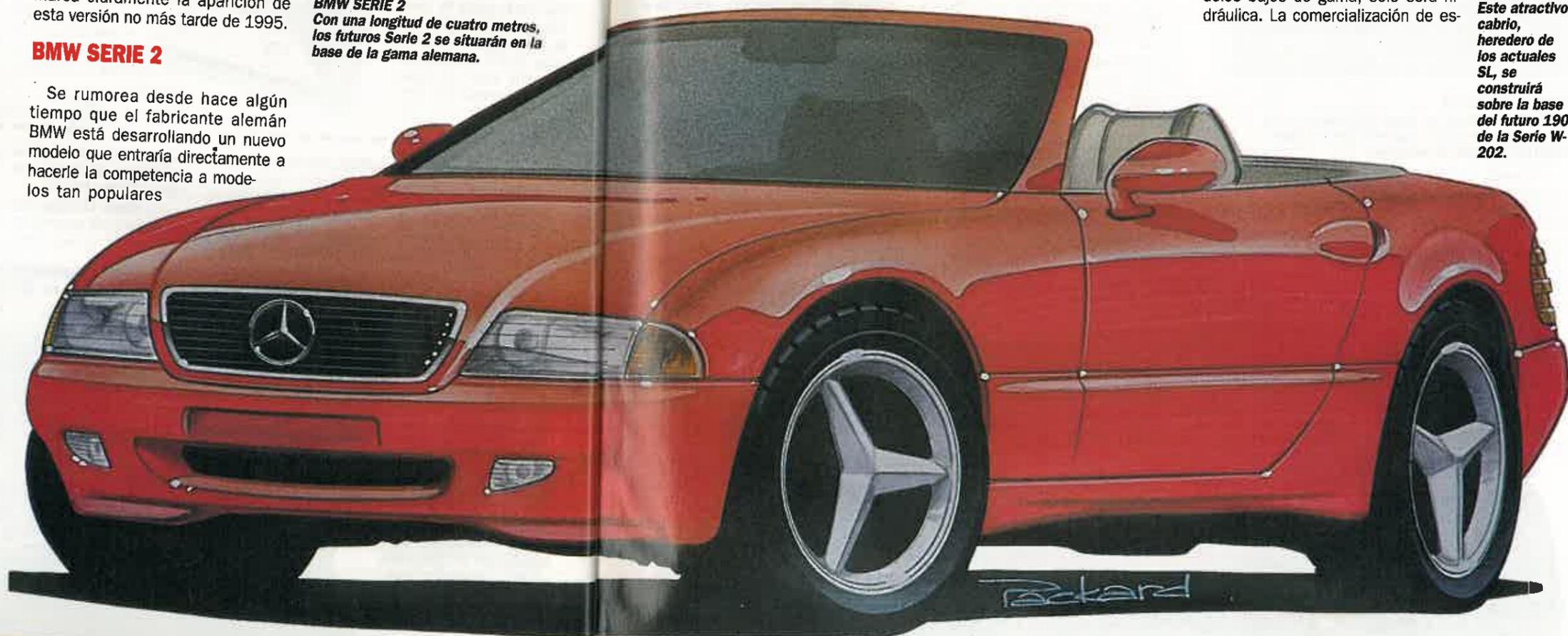
BMW SERIE 2

Se rumorea desde hace algún tiempo que el fabricante alemán BMW está desarrollando un nuevo modelo que entraría directamente a hacerle la competencia a modelos tan populares

BMW SERIE 2
Con una longitud de cuatro metros, los futuros Serie 2 se situarán en la base de la gama alemana.

como el VW Golf, el Renault 19 o el Opel Astra.

El BMW Serie 2 está planteado sobre una base en torno a los cuatro metros de longitud, con carrocería de dos volúmenes y tres o cinco puertas, una mecánica de cuatro cilindros situada en disposición transversal y tracción delantera. El motor utilizado podría ser el mismo que se monta en el BMW 315, comercializado únicamente en determinados mercados, pero vería su cilindrada desinflada hasta los 1.400 centímetros cúbicos.



CITROËN X1 COUPÉ
Con la base del futuro BX, Citroën se dispone a lanzar al mercado un Coupé potente y muy sofisticado.



Aunque el proyecto se mantiene todavía en secreto y se desconoce la fecha de comercialización del nuevo Serie 2 de BMW, es posible que éste haga su aparición antes de 1995 pero, de momento, no existe ninguna confirmación al respecto.

CITROËN X1 COUPÉ

Dentro del programa X1, que es como se denomina al proyecto que sustituirá al BX y que verá la luz a

principios de 1993, habrá sitio para una versión coupé.

El coupé, que derivará del futuro Citroën BX, contará con lo mejor de la firma francesa, que echará mano de las motorizaciones altas de gama, o sea, básicamente motores de seis cilindros en V, capaces de desarrollar un buen número de caballos.

La suspensión también estará a la altura de todo el conjunto, será hidroactiva, mezcla de electrónica e hidráulica, mientras que en los modelos bajos de gama, sólo será hidráulica. La comercialización de es-

MERCEDES 190 SLK
Este atractivo cabrio, heredero de los actuales SL, se construirá sobre la base del futuro 190 de la Serie W-202.



FERRARI 348 ROADSTER
Los técnicos del Caballino Rampante ya trabajan en la versión cabrio del 348. Sobre todo se piensa en reforzar la estructura.

te nuevo modelo se llevará a cabo en 1994.

mecánica permanecería idéntica a la actual.

FERRARI 348 ROADSTER

Ferrari y Pininfarina están trabajando duramente en el sustituto del Mondial, tanto en la versión coupé como en la descapotable, pero todavía falta mucho tiempo para tenerlo a punto y parece que sube la demanda de descapotables.

A causa de ello, Ferrari está preparando un cabrio sobre la base del Ferrari 348. No está decidido si el nuevo modelo contará con capota blanda o si se tratará más bien de un techo duro extraíble que deje un amplio espacio abierto sobre las cabezas. En ambos casos, los mayores problemas derivarán del refuerzo de la estructura del 348, mejoras de las que se beneficiarían los otros modelos de la gama. La

CITROËN ROADSTER

De momento el roadster de Citroën no es más que un proyecto plasmado en el papel del estudio de diseño del grupo PSA. Pero se materializará pronto, presionado, en parte, por los proyectos de Renault en este campo. El roadster será exclusivamente un dos plazas, se montará en la plataforma del nuevo AX, que tendrá una longitud de poco más de 3,70 metros. Concebido como vehículo de diversión para disfrutar del buen tiempo, dispondrá de un motor de 1,5 litros, todavía inexistente, también se prevé una versión de dieciséis válvulas que podrá desarrollar 135 caballos de potencia.

PANDA TODO TERRENO

Fiat está a punto de empezar la producción de un pequeño todo terreno destinado a uso militar. Fiat ha desestimado, en princi-

FIAT TODO TERRENO
Este sería el aspecto del Panda 4X4 «de calle» que prepararían los técnicos de Fiat. Por el momento sólo se piensa en una versión para utilización militar.



pio, y por motivos económicos, la creación de una versión «civil», aunque esta posibilidad está siendo estudiada dado su atractivo. A pesar de basarse en el Panda 4X4, este nuevo vehículo es un verdadero todo terreno por lo que se ha procedido a rediseñar y reforzar su estructura.

Habrà una versión con techo de lona, y otra con techo duro, además de dos motorizaciones: el motor Fire

de 1,1 litros de poco más de 50 caballos y el de 1.372 c.c. montado en el Uno y el Tipo que entrega 71 caballos. La transmisión, en principio, será la misma (Integral engranable) que la del Panda 4X4.

MINI COCHE ELÉCTRICO

La casa francesa Renault y la sueca Volvo, están trabajando conjuntamente en un proyecto de mini

coche eléctrico, denominado X01. El X01 no aparecerá en el mercado de la automoción hasta finales de 1995 y será la respuesta de estas marcas para paliar los problemas de tráfico y contaminación de las grandes ciudades. El futuro de los coches eléctricos está claro, nos guste o no, serán los sustitutos de los actuales de gasolina, al menos en el vaivén de las grandes ciudades. Frente a la incomodidad de tener que recargar las baterías muy a menudo y de desarrollar poca po-

MINICOHE ELÉCTRICO
Renault y Volvo no se quedan atrás en los estudios sobre energías alternativas. Este minicoche eléctrico es la prueba.



MÁS NOVEDADES

Al siglo XXI en coche

LA ÚLTIMA DÉCADA del siglo nos va a traer una auténtica avalancha de novedades, impulsada por el afán de todos los fabricantes por ofrecer productos más seguros, menos perjudiciales para el medio ambiente y más agradables para el conductor. Pero lo que verdaderamente va a marcar las diferencias respecto a otras épocas, es la necesidad de ofrecer cada día coches diferentes. Este fin de siglo, será también el fin de las producciones masificadas de coches exactamente iguales. Habrá coches diferentes para personas y necesidades diferentes. Ante unas calidades y unas tecnologías cada vez más parecidas, el éxito recaerá en el que más imaginación aporte.

CITROËN ROADSTER
El estudio de diseño del grupo PSA trabaja en la creación de un roadster, aprovechando el tirón actual de este tipo de vehículos.



LAMBORGHINI V10
Es el sustituto del Jalpa
y se presentará a
mediados del 1993.



tencia, aportan la ventaja de ser diminutos, ágiles y de no contaminar.

LAMBORGHINI V10 P410

El desarrollo de este modelo continúa y su versión definitiva está prácticamente ultimada. El coche está diseñado por Marcello Gandini y ya los ejecutivos de Lamborghini han aprobado el proyecto como definitivo. Este modelo, el menor de Lamborghini, es el sustituto del Jalpa y será desvelado hacia mediados de 1993. Su motor de diez cilindros en V y cuatro válvulas por cilindro ofrecerá un potencia en torno a los 340 caballos, que permitirá a

este deportivo alcanzar los 300 kilómetros por hora. Se barajan dos nombres, aunque todavía no hay nada decidido. Diavolotto (Diablillo), palabra utilizada en Italia para designar cariñosamente a los niños traviesos, es una posibilidad. Pero también hay en Lamborghini quien lo denomina el Nuevo Miura, porque su atractivo e innovación técnica evoca a aquel modelo.

PEUGEOT 106 CABRIO

El sustituto del 205 cabrio será construido por el carrocerero Pininfarina, y se rumorea que se presentará en el Salón de Francfort de 1993.

Existe la creencia de que los ingenieros de Peugeot están estudiando la posibilidad de lanzar al mercado un 306 descapotable, aunque es el 106, en principio, el que primero verá la luz, conservando la identidad y el carácter de su predecesor e incorporando las mecánicas más potentes de la gama. Con la futura ampliación de la oferta del 106 y la aparición del 306 se dará el relevo al veterano 205, que es posible se siga fabricando, de forma limitada, como ya lo han hecho otras marcas con modelos exitosos pero con muchos años a sus espaldas.

MINIVAN FIAT PEUGEOT

La moda de los *minivans* se extiende al grupo francés PSA y al italiano.

PROYECTO CONJUNTO
En los comienzos de 1994, el proyecto de monovolumen del Grupo Fiat y PSA se hará realidad.



liano Fiat, que están trabajando en un proyecto común para comercializar en un futuro próximo este tipo de vehículos. Estos vehículos dispondrán de algunos elementos comunes, pero conservarán otros afines a la marca a la que pertenecen. Los *minivans* son pequeñas furgonetas con una estética muy cuidada para el transporte de personas. Son monovolúmenes en donde la imaginación manda a la hora de viajar y en los que se puede combinar de forma distinta la disposición de los asientos. Se puede viajar mirando de frente al compañero o desplegar una mesita para jugar a las cartas, además se dispone de un

gran espacio para todo tipo de equipajes. El grupo PSA irrumpirá en el mercado de los monovolúmenes a principio de 1994. Los *minivans* del grupo francés Peugeot y Citroën, y los de Fiat, Lancia y Alfa Romeo del grupo italiano, se distinguirán, exteriormente, por el frontal, las llantas y los pilotos; por dentro, los motores y los revestimientos interiores serán los elementos diferenciadores. Los motores que moverán los *minivans*

serán los mismos que encontramos bajo el capó del grande de Citroën, el XM. Habrá una versión de cuatro cilindros en V de doce válvulas y una diésel, también de doce válvulas. *Roadster*, vehículos monovolúmen, coupés potentes, coches eléctricos y vehículos todo terreno. El ocio, la ecología, la conducción al aire libre y la pasión por las cuatro ruedas se podrán más de moda. El mundo del automóvil está vivo. ○

FUTURO PRÓXIMO
La moda de los monovolúmenes no ha quedado fuera de grupos importantes como Fiat o Peugeot. Juntos pretenden ultimar una oferta interesante.



PEUGEOT 106 CABRIO
Será el sustituto del 205 Cabriolet y prácticamente tendrá el mismo diseño sin arco de seguridad.



Para hacer deporte, hay que tener un corazón sano.



Bassat, Ogilvy & Mather

* Precio recomendado en Península y Baleares. Oferta válida este mes para vehículos en stock. I.V.A., transporte y promoción incluidos.



Nuevo Escort XR3i. 16V.

Un corazón en perfecta forma es imprescindible para llegar a una combinación excitante de tecnología y prestaciones. Por eso, el nuevo XR3i

16V. presenta un cambio importante de planteamiento, no sólo en los rendimientos de los propulsores multiválvulas, sino por su comportamiento diná-

mico. Pero aún más interesante que hablar de él, es saber qué opinan los críticos automovilísticos:

"Los motores muestran un funcionamiento intachable, con una brillante respuesta en alta y rápidas subidas de régimen". (Coche Actual)

"El resultado es una espectacular mejora en comportamiento". (Autopista)

"La posición de conducción está muy conseguida y los asientos de serie son casi perfectos". (Motor 16).

"Esta línea muestra un prioritario respeto por el medio ambiente al ofrecerse solamente acompañada por el necesario catalizador". (Coche Actual).

"El XR3i, encaja perfectamente en lo que se exige a un deportivo de tipo medio. En cualquiera de sus dos versiones, ofrece unas prestaciones



brillantes". (Motor 16).

Sólo tú puedes descubrir el placer de conducirlo. Ven a sentir su nuevo corazón.

Escort XR3i desde 1.801.000* ptas.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

AUDI 80 TDI

COMO UN MECHERO

DISENO	***
ACABADO	****
PRESTACIONES	***
CONFORT	****
SEGURIDAD	****
CONSUMO	*****

POCOS modelos han sufrido tantas modificaciones, en tan poco tiempo, como el actual Audi 80. Esta última versión es la cuarta en ocho años. Y es curioso

que esto suceda en un coche que, desde 1986, es un modelo *redondo*, muy honesto en su oferta. Es verdad que algún que otro *pero* si se le podía poner, pero, en general, el 80 y el 90 (que eran las versiones altas de la gama, hasta su reciente unificación) son coches que gustan. Y con razón.

Nos toca hoy probar una de las versiones más interesantes del nuevo Audi 80: la equipada con el mo-



VIRTUDES

- Consumos excepcionales
- Motor muy elástico
- Buena seguridad

AUDI 80 TDi
2.787.473 Ptas.

- Asientos poco cómodos
- Corte de inyección brusco
- Interiores poco atractivos

DEFECTOS



FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.896 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,5 mm. Carrera: 95,5 mm. Compresión: 21,0 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 Kw) a 4.000 rpm. Par máximo: 18,6 mkg (182 Nm) a 2.300 rpm. Alimentación: Inyección mecánica diésel, directa. Turbo accionado con los gases de escape e *intercooler*. Catalizador. Combustible: Gasóleo A.

TRANSMISIÓN: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague. De accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª: 15,9 km/h. En 3ª: 25,6 km/h. En 4ª: 35,3 km/h. En 5ª: 43,3 km/h.

DIRECCIÓN: Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 11,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Sistema antibloqueo de frenos opcional, equipado en la unidad probada.

SUSPENSIÓN: Delantera: Independiente, de tipo McPherson con brazos inferiores triangulares y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, con barra de torsión y barra estabilizadora.

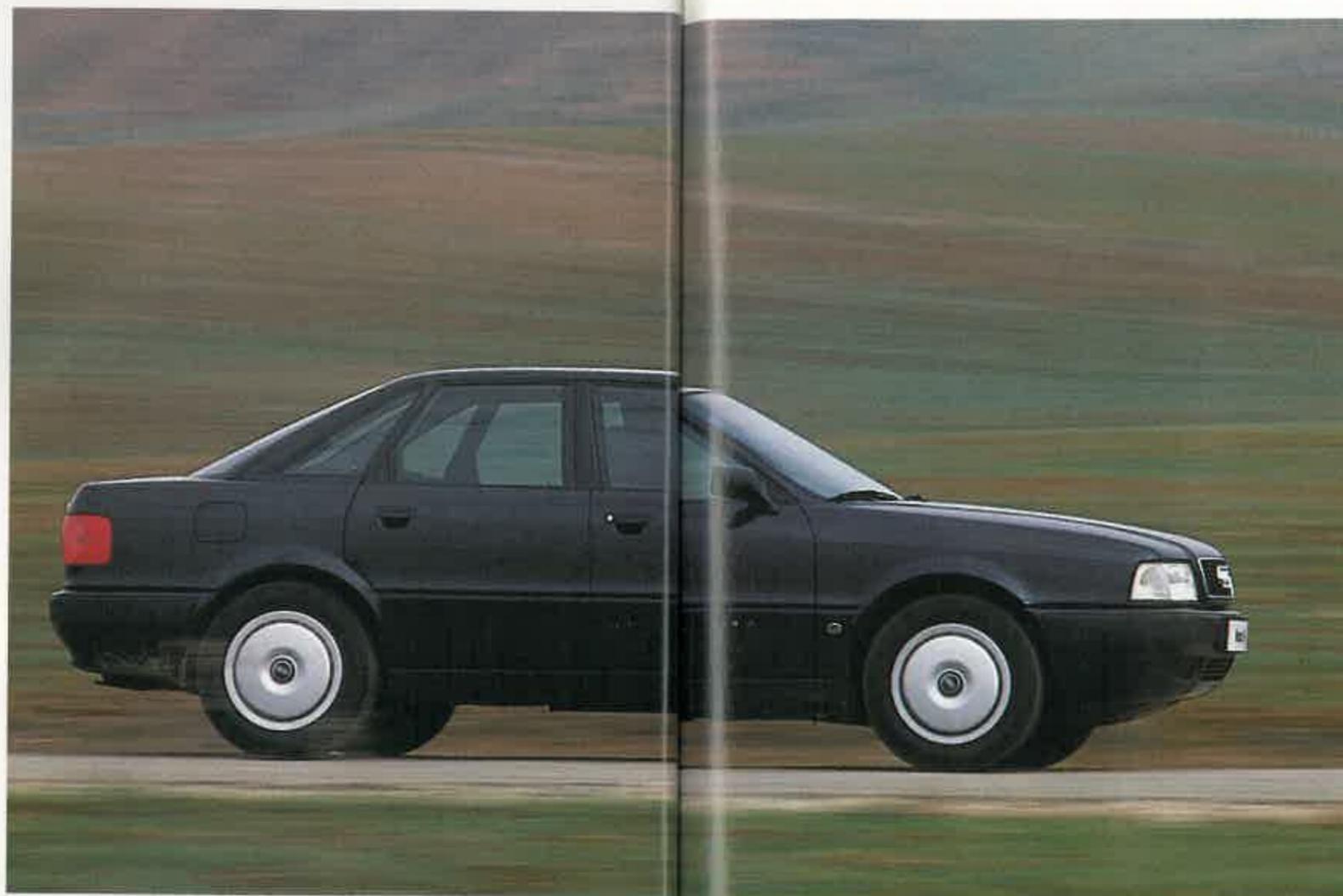
RUEDAS: Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de acero de 6,5 X 15 pulgadas. Rueda de respuesto con neumático idéntico al utilizado en las otras ruedas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.270 kg. Peso máximo autorizado, 1.370 kg. Carga máxima remolcable: 1.200 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros. Capacidad del circuito de refrigeración: 8,0 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 26,7 km/h de promedio	7,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	4,1
En conducción rápida	7,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	5,2
A 140 km/h de cruceo	6,1
CONSUMO MEDIO PONDERADO	
Litros 100/km	6,2
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	1.010

IMBATIBLE SOBRE EL ASFALTO
No por su forma de andar, que no está nada mal, sino porque sus consumos son, sin duda, los más bajos entre los coches de su categoría e incluso entre coches más pequeños. Exterlormente, el nuevo Audi es difícil de diferenciar respecto al anterior. El morro es el elemento más original.



tor diésel de inyección directa. Veamos primero qué es eso de la «Inyección Directa» y luego qué resultados se obtienen con ella.

Por extraño que parezca, la inyección directa es un paso atrás en el tiempo. Era el sistema utilizado por los primeros motores diésel, perfeccionados luego con los sistemas de inyección indirecta, en los que la inflamación de la mezcla gasóleo-aire se produce en una precámara. Tradicionalmente, la inyección directa se consideraba ruidosa y humeante, por lo que fue desestimada para motores diésel de automóviles, quedando en los grandes motores de camiones y vehículos de obras públicas.

Como las ciencias adelantan que es una barbaridad, resulta que los técnicos han logrado reducir las emisiones de humos a niveles muy tolerables y los ruidos, con el aislamiento del vano motor, a una posi-

ción ventajosa. Los motores de inyección directa, con mejor rendimiento termodinámico, están llamados a conocer un periodo de esplendor.

Audi, sin ser pionero en este tipo de motores, lanzó al mercado hace dos años un excelente motor de 5 cilindros y 2,5 litros que, con su correspondiente turbocompresor, desarrolla una potencia de 120 caballos. Este motor lo ha venido utilizando en el Audi 100 TDi con muy buena aceptación.

Ahora, para los nuevos 80, se decide a incorporar esta técnica en su modelo más bajo. El reto no era del todo fácil, porque «encapsular» un motor para insonorizarlo, es tanto más complejo cuanto más pequeño sea el espacio disponible y evidentemente, un Audi 80 no es un Audi 100. Para que la operación resulte algo más fácil, parten de un cuatro cilindros, más pequeño, con lo que



la cilindrada se reduce a 1,9 litros. Se reduce incluso ligeramente la potencia específica, hasta 47,3 cv/l., lo que nos puede indicar el nivel de fiabilidad mecánica que se nos ofrece. Por si fuera poco, se limita a

4.250 vueltas el régimen máximo de giro, muy poco por encima del régimen de potencia máxima. Unas cifras más bajas que el otro motor 1,9 diésel de inyección directa que recordamos que se utilice, el del



Fiat Croma, más potente y con mayor régimen de giro.

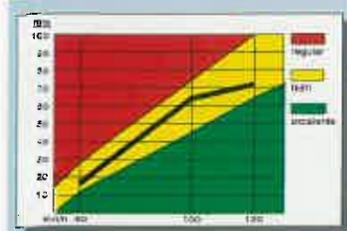
Pese al turbo y al *intercooler* (que se encarga de enfriar el aire a presión que el turbo introduce en la cámara de combustión), el motor del Audi 80 TDi es un motor tranquilo. ¿Dónde está su virtud? En los consumos. Aquí es donde los técnicos de Ingolstadt han puesto el énfasis.

Cuando cayó en nuestras manos la documentación del TDi, nos llamó la atención la cifra de consumo homologado: 3,8 litros a 90 kilómetros por hora. Es un valor récord para un coche de 1.300 kilos. Bajar de 4 litros, estaba reservado a coches pequeños, como el Citroën AX (3,6), Opel Corsa (3,9) o Peugeot 205 (3,9), con pesos en torno a los 800 kilos. Lo del Audi, con casi 500 kilos más, era difícil de creer.

Por ello, en cuanto iniciamos la prueba, nos lanzamos a verificar la realidad del dato que la documenta-

INYECCIÓN DIRECTA
En su versión de cuatro cilindros y 1.900 centímetros cúbicos, el motor Audi Turbodiesel de Inyección Directa mejora los resultados de la versión de cinco cilindros, presentada hace un par de años para el Audi 100.

FRENOS



A 60 Km/h:	17,4
A 100 Km/h:	63,6
A 120 Km/h:	71,8

SONORIDAD



A 100 Km/h:	51,8
A 60 Km/h:	63,9
A 90 Km/h:	67,5
A 120 Km/h:	69,9
A 140 Km/h:	71,5
A Tope:	76,2

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h:	176,0
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada:	19,1
1.000 m salida parada:	35,7
De 0 a 100 km/h:	13,9
Recorriendo (metros):	244
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª:	20,0
400 m desde 40 km/h en 5ª:	22,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª:	37,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª:	44,4
De 80 a 120 km/h en 4ª:	12,9
recorriendo (metros):	365
De 80 a 120 km/h en 5ª:	16,4
recorriendo (metros):	458

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Seat S.A. C/ Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 946 puntos de asistencia en toda España.

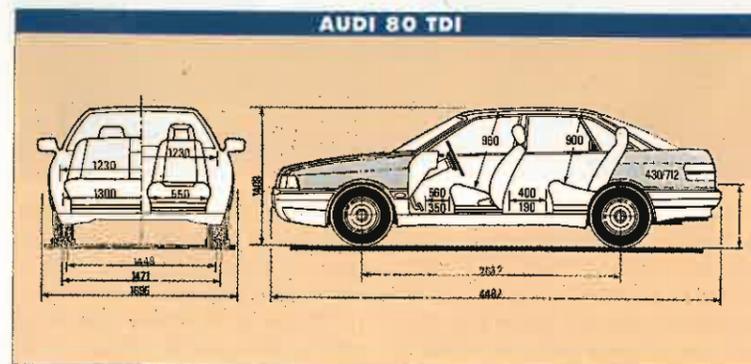


DISEÑO MONOTONO DE INTERIORES
Los responsables de diseño de Audi siguen confundiendo sobriedad con aburrimiento. Los asientos, aunque amplios, no son confortables, especialmente, los traseros, más duros de lo deseable.



ción nos ofrecía. Aunque los consumos ofrecieron valores realmente excepcionales, 3,8 no se llegó a alcanzar. Es algo normal, ya que las cifras de homologación casi nunca

se cumplen en la realidad del tráfico diario. Consumir sólo 4,1 en carretera a 90 kilómetros por hora y 7,0 litros en ciudad, será difícil de superar por cualquier coche de su cate-



goría. Con un depósito de 66 litros, que tampoco es nada del otro mundo, el Audi 80 TDi tiene una autonomía media de más de 1.000 kilómetros, que pueden llegar a 1.500 si no pasamos de 100.

Una de las razones de estos consumos (aunque la principal es la concepción del motor) es el uso de desarrollos de cambio muy largos: nada menos que 43,3 kilómetros por hora cada 1.000 vueltas en quinta. Sin embargo, la elasticidad del motor compensa y permite estos desarrollos, hasta el punto de

que la velocidad máxima, de 176 km/h (por encima de la que anuncia el fabricante) se obtiene en quinta y en el corte de inyección.

Otros aspectos complejos de resolver en los diésel de inyección directa son el ruido y los humos. En cuanto al ruido, el Audi, desde el interior, es similar a un gasolina; desde el exterior ya es otra cosa. Y en cuanto a los humos, no es peor que cualquier diésel actual, con dos aspectos: de una parte la presencia de un catalizador, que reduce las emisiones contaminantes (no con-

fundir con el humo) y de otra, la ausencia de tiempo de calentamiento para el arranque.

En resumen, esta versión TDi del Audi 80 es uno de los modelos más interesantes para quien recorra muchos kilómetros por carretera y busque la economía. Como, además, el coche está bien hecho, es noble de comportamiento, seguro y ahora dispone de un maletero capaz, la oferta del TDi va a ser difícil de mejorar.

José María Cernuda
Fotos: José Robledo

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El sistema Procon-ten, que hace retroceder el volante en caso de fuerte impacto, se ofrece de serie.
- ▲ La dirección asistida, también se ofrece de serie.

EN CONTRA

- ▼ El equipamiento es escaso, con ABS y elevalunas eléctricos como opciones.
- ▼ El aire acondicionado, opcional y caro, es de muy difícil regulación.

FRENTE A SUS RIVALES

Aunque berlinas diésel de similares características hay muchas en el mercado, pocas ofrecen las ventajas económicas del Audi. El BMW 325 TD, otro de los grandes diésel, cuesta 700.000 pesetas más y consume casi el doble (también anda más). El Fiat Croma TDi, el otro modelo de inyección directa, cuesta aproximadamente lo mismo (aunque ofreciendo más equipamiento) y también es excelente en sus consumos. Es el italiano un coche de un segmento superior, pero el alemán ofrece mejor calidad; en cambio, el Fiat, con su portón trasero, es más versátil. Finalmente, el Passat Turbodiesel, más barato, es menos potente.

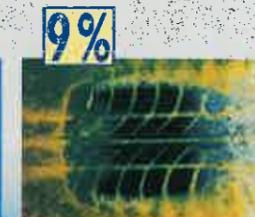
KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. En seco, en mojado, en curva, en frenada, durante miles de kilómetros, el MXT aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.

Nuevo
MXT
MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

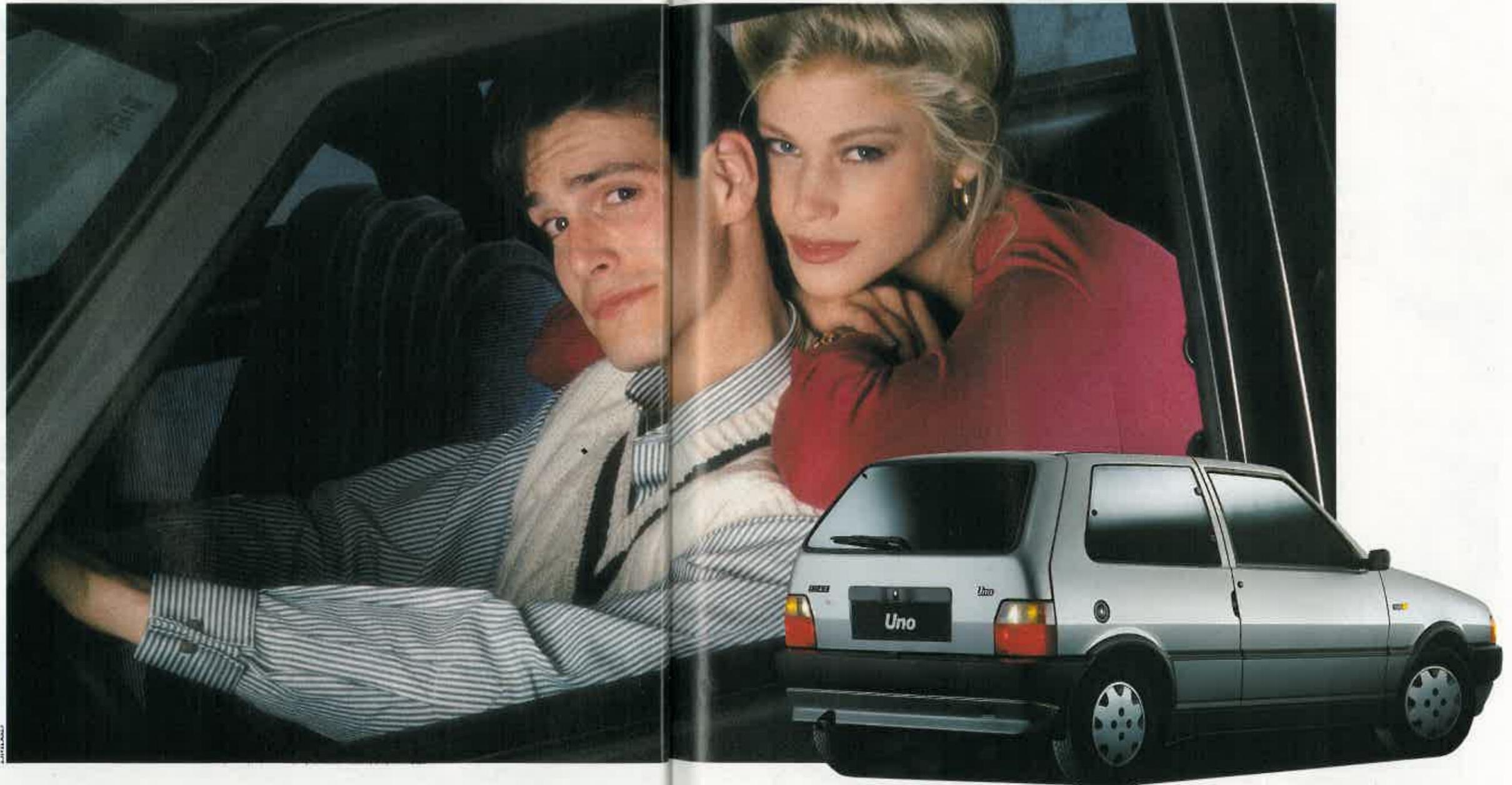
Hay a quien le encantan los detalles. Saber, por ejemplo, que el Fiat Uno 70 SX ofrece inyección electrónica. Que posee un altísimo equipamiento de serie. Con todo detalle. Por otra parte, hay quien sólo le pide a su coche diversión, lujo, sofisticación. Nos alegra poder decir que el Fiat Uno 70 SX satisface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

¿A QUIEN LE IMPORTA LA INYECCION ELECTRONICA?

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

cumentos y consola. Cuentarrevoluciones electrónico. Cierre centralizado con mando a distancia. Elevalunas eléctricos anteriores. Luneta térmica.

Espejo exterior derecho. Cristales atérmicos. Parabrisas laminado. Maletero con luz y apertura y cierre centralizados. Asiento posterior partido. Limpia-lavaluneta. Cinturones de seguridad regulables en altura. Check panel. Fiat Uno 70 SX 3P, 1.345.000 Pts. Fiat Uno 70 SX 5P, 1.401.000 Pts. Precios llave en mano.



 **LLAVE EN MANO:** IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal, placas de matrícula, gastos de gestión, IDENTI FIAT y 2 AÑOS DE FIAT ASSISTANCE.

FIAT UNO 70 SX i.e. 



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

DMB&B

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.

A FONDO

MITSUBISHI ECLIPSE GSX TURBO 4WD

CREADOR DE SOMBRAS

DISÑO	★★★★
ACABADO	★★★
PRESTACIONES	★★★★★
CONFORT	★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★

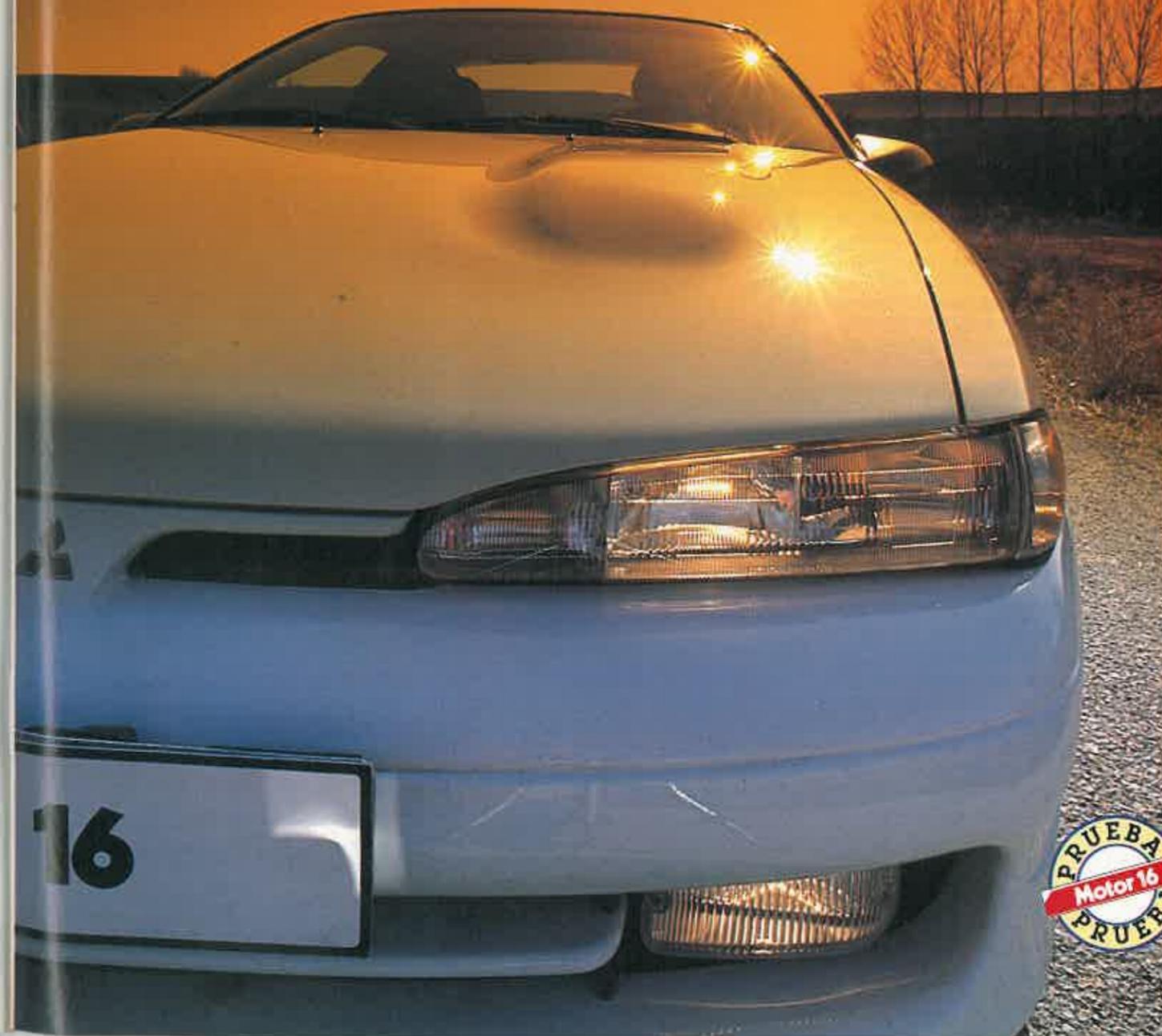
Agresivo, potente y sobre todo, muy rápido, el Mitsubishi Eclipse GSX es capaz de ensombrecer a más de un deportivo de raza. Su diseño impactante y un equipamiento de primera se encargan de poner la guinda en este producto tan exclusivo.

AUNQUE hasta el año que viene Mitsubishi no se plantea la posibilidad de vender oficialmente el Eclipse en España, a través de la importación paralela pode-

mos llegar a disfrutar de uno de estos coches. De esta forma, el carácter de exclusividad es todavía mayor y conducir un coche del que hay muy pocas unidades en nuestro

país hace todavía mucho más atractiva y tentadora la compra.

Gracias a uno de estos importadores paralelos hemos tenido la oportunidad de probar el Mitsubishi



Eclipse GSX, el modelo más «gordo» de la gama, que cuenta con un motor de dos litros turboalimentado y tracción permanente a las cuatro ruedas.

Para situarse al volante de este coupé hay que realizar, prácticamente, un cursillo para conocer las pequeñas curiosidades que van aflorando antes de ponerse en marcha. En primer lugar, y nada más abrir la puerta, hay que tener mucho cuidado para no ser lesionado por el sistema automático de los cinturones de seguridad. El enganche, en el cual se ancla el cinturón, se desliza en una guía que está situada a lo largo del marco de la puerta. Cuando abrimos, ésta se desplaza hacia delante para permitir el acceso al interior y cuando se cierra la puerta vuelve hacia atrás colocando automáticamente el cinturón de seguridad al conductor. En el momento en el cual se mueve el enganche hay que tener cuidado de no poner la cabeza, pues de lo contrario nos podrá hacer daño. Un pequeño período de adaptación y algún que otro chichón bastarán para acostumbrarse.

Ya una vez sentados, resulta gracioso el encontrar fácilmente la postura ideal al volante, pues la posibilidad de regular este último en altura y los múltiples reglajes que tiene el asiento del conductor nos facilita el trabajo para situarnos correctamente.

Lo que nos sorprenderá a continuación es la necesidad de pisar el embrague para arrancar el coche, pues de lo contrario el motor no se pone en marcha. No es, ni más ni menos, que una medida de seguridad para que no se pueda arrancar con una marcha engranada.

Superado todo esto comenzamos a rodar. La mecánica está todavía fría y no conviene pisar el acelerador con fuerza. El motor de dos litros con culata de dieciséis válvulas procedente del Mitsubishi Galant recurre a un turbocompresor y a un intercambiador de calor para entregar 195 caballos de potencia a seis mil vueltas. A priori promete ser un cóctel explosivo y en la práctica no sólo no decepciona sino que impresiona. Cuando pisamos el acelerador sin contemplaciones y la aguja del cuentarrevoluciones llega a las cuatro mil vueltas, la «patada» del turbo es sorprendente y el tirón no decae hasta llegar a las 7.500 revolucio-



PREPARADOS PARA VOLAR BAJO
En el interior destaca el excelente puesto de conducción y un equipamiento sensacional. Los materiales empleados dan un ambiente excesivamente «plástico», pero están muy bien rematados.



ADAPTARSE AL CINTURÓN
El sistema del cinturón de seguridad requiere un cierto período de adaptación y cierta montañización al entrar y salir del coche. Los asientos delanteros sujetan perfectamente el cuerpo y el del conductor tiene infinidad de reglajes. Las plazas traseras están pensadas para niños.



VIRTUDES

- Prestaciones brillantes
- Equipamiento completo
- Comportamiento
- Precio atractivo

MITSUBISHI ECLIPSE GSX 4WD
PRECIO: 4.542.719 ptas.

- Tiempo de respuesta del turbo
 - Tacto del cambio
 - Consumo caprichoso
 - Plazas traseras mínimas

DEFECTOS

Estos son los tres puntos fuertes de un Stadio: Potencia, donde el sprint y la eficacia de un buen motor demuestra su capacidad para dominar hasta el final. Resistencia, otra de las pruebas donde el Tempra Stadio ha sabido

TODO UN RECORD

vencer al desgaste, gracias al proceso de galvanización al que han sido sometidas todas sus partes expuestas.

Seguridad, para abordar todos los obstáculos y todos los terrenos con firmeza. Pero en definitiva lo que

realmente importa en un estadio son las cifras y los tiempos. Estos son los del Tempra Stadio: Motor 1.400 c.c., 78 CV., 172 km/h. de velocidad máxima, de 0 a 100 km/h. en 13,4 seg. con un consumo de 5,6 litros. Todo un récord.



DMB&B

LLAVE EN MANO: IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal, placas de matrícula, gastos de gestión, IDENTI FIAT y 2 AÑOS DE FIAT ASSISTANCE.

TEMPRA STADIO 1.585.000 PTS.

FIAT

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 1.997 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 85 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 7,8 a 1. Potencia máxima: 195 CV (143 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 28,1 mkg (276 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica con turbocompresor e intercambiador de calor. Catalizado. Gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

TRANSMISION: Tracción permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central con autoblocante de tipo viscoso y un reparto motriz del 50 por ciento en ambos ejes. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 11,3 m.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados (264 m m de Ø). Traseros: Discos (263 m m de Ø). Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantero: Independiente, de tipo McPherson, con doble triángulo transversal. Trasero: Semi-independiente, con doble triángulo transversal. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 VR 16. Llantas de aleación de 6J X 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.405 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,1
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	6,7
En conducción rápida	15,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,6
A 140 km/h de crucero	12,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	535

nes por minuto, momento en cual el corte de inyección entra en juego.

Las aceleraciones son fulgurantes y el Mitsubishi Eclipse GSX es capaz de acelerar de cero a cien por hora en medio segundo menos que un Porsche 968, que tiene 45 caballos más de potencia.

TRACCIÓN TOTAL

Hace exactamente un año tuvimos la oportunidad de probar al protagonista de esta prueba pero con tracción delantera, el Eclipse GS. Ahora, al volante del Eclipse GSX con tracción a las cuatro ruedas corroboramos una vez más la increíble eficacia de este sistema. Mientras que con el GS debíamos tener cuidado con la entrada del turbo en las curvas de pequeño radio, con el GSX podemos entrar acelerando a «cuchillo» y, sólo cuando ya se va muy fuerte, el morro tiene cierta tendencia a escaparse de frente. La capacidad de tracción es excelente y el reparto equitativo en ambos ejes contribuye a que el comportamiento sea muy noble.

Gracias al sistema motriz, la entrada brusca del turbo no plantea problemas y el Eclipse entrega toda la potencia sin dar sustos al conductor. Aquí también las suspensiones ponen su granito de arena y aunque son bastante enérgicas lo cierto es que no resultan del todo incómodas.

Los frenos son muy eficaces y cuentan con un sistema antibloqueo que tarda bastante en entrar en funcionamiento cuando el piso es bueno, pero alarga la frenada cuando el pavimento es algo más bacheado. Lo cierto es que son muy potentes y permiten apurar mucho la frenada, pero toman excesiva temperatura cuando se les exige un poco más de la cuenta y pierden eficacia.

Tampoco el cambio nos permite engranar las marchas con toda la velocidad que requiere una conducción deportiva, resultando algo lento y ruidoso cuando se solicita de sus servicios con energía. Con un cambio más rápido se podría sacar un mayor partido a las posibilidades deportivas del Eclipse GSX porque, además, el escalonamiento entre



las marchas es acertado y el desarrollo es bastante cerrado. La dirección asistida, por su parte, está a la altura de las circunstancias, siendo bastante directa y precisa.

«FULL EQUIPE»

Como no todas las virtudes de un coche las configuran sus cualidades dinámicas, el Eclipse GSX recurre también a un equipamiento de primera. Partiendo sobre la base de que el puesto de conducción es muy bueno y todos los elementos se encuentran al alcance de la mano, el contar con un forro de piel en el volante y en la palanca de cambios transmite ya de por sí una agradable sensación que invita a conducir. Reglar los retrovisores exteriores, subir las ventanillas o cerrar todas las puertas lo haremos sin esfuerzo, apretando un simple botón. Mantener el habitáculo del Eclipse a la temperatura más agradable lo hace posible el aire acondicionado y un equipo de alta fidelidad con seis altavoces se encarga de la recreación sonora. Además de todo esto, el equipo de serie incorpora un control de crucero automático para facilitar los viajes largos y una instrumentación con seis relojes que permite conocer en todo momento el estado del motor.

Pero si los ocupantes delanteros son tratados con exquisitez, de los traseros ni se han acordado al diseñar el Eclipse. También es cierto que las pretensiones de este coche no son precisamente familiares y para llevar a dos niños hay espacio suficiente. No es éste el caso del equipaje ya que el maletero ha visto mermado considerablemente su volumen para alojar la transmisión trasera y la pequeña rueda de repuesto, que sólo sirve para sacar del apuro en caso de pinchazo.

El importador oficial de Mitsubishi no cubre la garantía de estos coches, pero sí ofrecen asistencia técnica en sus instalaciones. Son los importadores paralelos los que dan garantía de un año y aportan el servicio técnico necesario, con una reserva de piezas para reparar prácticamente todo y con un personal cualificado para la manutención del Eclipse.

Victor M. Fernández
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

Al Eclipse GSX es difícil encontrarle rivales. Quizás el Audi Coupé 2.8E Quattro sea el que más se le acerca. Es un gran coche, pero cuesta medio millón más que el Eclipse, es menos potente y no está a la misma altura en prestaciones. El VW Corrado VR6 podría ser otra buena opción. Cuesta medio millón menos pero no está al nivel de prestaciones del Mitsubishi, ni tiene tracción integral, ni es tan exclusivo. Otros coches como el Opel Calibra 4X4 o el Mazda MX-6 podrían ser otras opciones interesantes, pero no se ajustan realmente a las características del Eclipse.

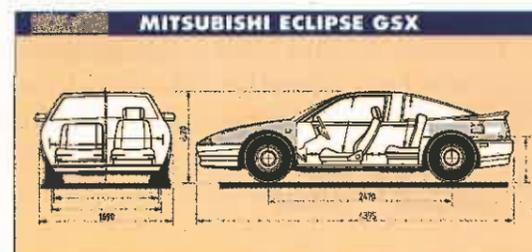
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Equipo de serie completísimo y buen acabado.
- ▲ Toda la consola central es de material mullido y aumenta considerablemente la seguridad pasiva.

EN CONTRA

- ▼ El respaldo del asiento del conductor no tiene memoria cuando se abate.
- ▼ Rueda de repuesto de «emergencia» que dificultará el viaje en caso de pinchazo.



FRENOS



A 60 Km/h:	16,5
A 100 Km/h:	45,3
A 120 Km/h:	64,6

SONORIDAD



Al ralentí	46,4
A 60 Km/h	64,1
A 90 Km/h	66,6
A 120 Km/h	70,3
A 140 Km/h	72,3
A Tope	81,2

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	229,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,7
1.000 m salida parada	27,2
De 0 a 100 km/h	6,5
Recorriendo (metros)	110
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	35,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,2
recorriendo (metros)	170
De 80 a 120 km/h en 5ª	8,7
recorriendo (metros)	239

DATOS DEL COMPRADOR

Import-Dir S.A., C/ Antonio Leyva, 23 de Madrid. Telf: (91) 269.34.15
Varosa Motors, Polígono Industrial Varosa, km 4 de la ctra. de Fuenlabrada a Moraleja. Humanes-Madrid. Telf: (91) 606.51.49

MADE IN USA

Un japonés con nacionalidad americana

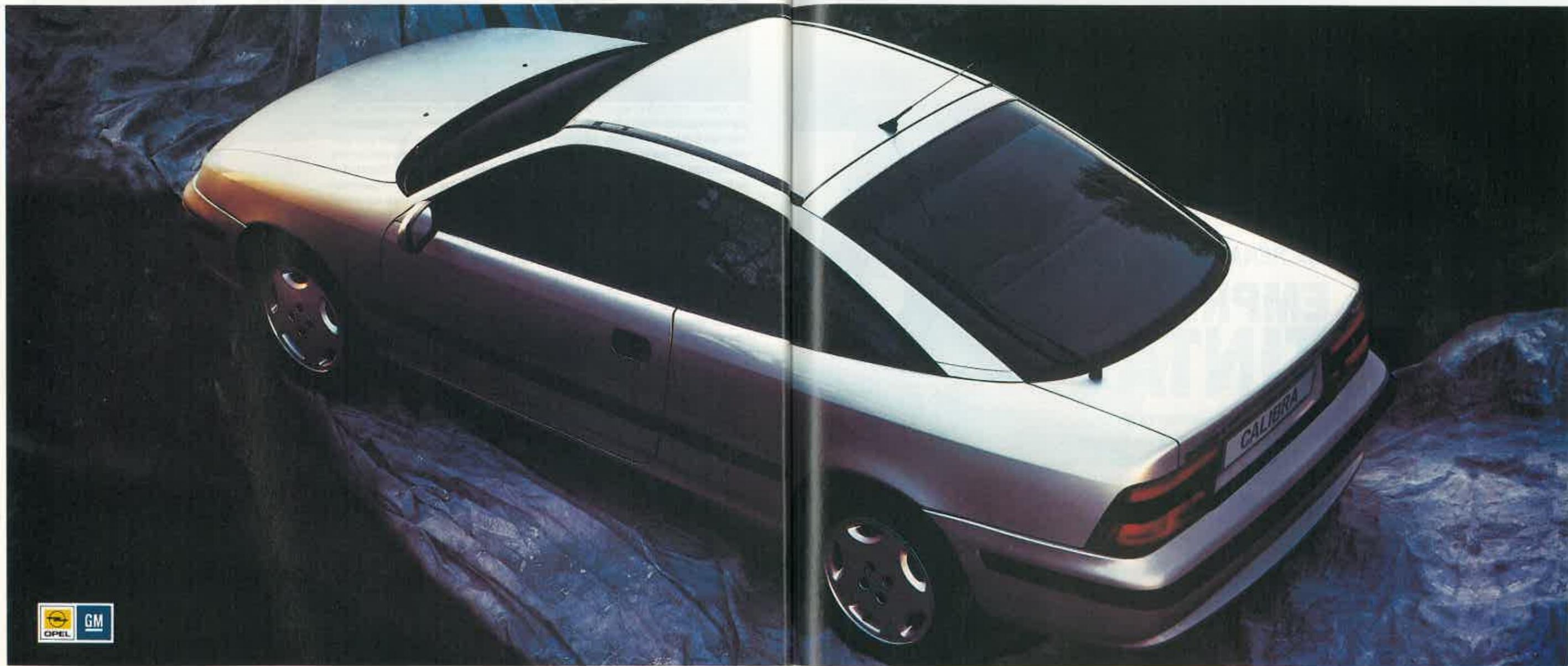
EL Mitsubishi Eclipse, a pesar de ser de origen japonés, se fabrica en Estados Unidos por la Diamond Star Motors, una firma nacida del acuerdo entre Mitsubishi Motors y Chrysler Corporation. No por ello es de menor calidad, ya que los americanos realizan el producto atendiendo a un severo control de calidad. Prueba de ello es que la prestigiosa revista

americana «Car and Driver» situase al Eclipse entre los diez mejores coches de América. En España se vende a través de importadores paralelos que, en algunos casos, ofrecen también asistencia técnica y repuestos. En cualquier caso, también los concesionarios oficiales de Mitsubishi se pueden encargar del buen funcionamiento mecánico.



OPEL CALIBRA

LA INGENIERIA Y EL ARTE



Entre la ingeniería y el arte existe una perfilada línea. Una línea que une la técnica y la belleza. Que viste de etiqueta la ingeniería y transforma lo deportivo en arte.

Es la línea del Opel Calibra. El coupé por excelencia. Aerodinámico. Spoilers integrados. Faros elipsoidales. Cx = 0,26. Deportivo. Tracción delantera. 4 x 4. 150 CV. 16 Válvulas. Inyección. Ecológico. Catalizador 3 vías. Gasolina sin plomo.

Calibra. Equipado en serio. Dirección asistida. Llantas de aleación. Frenos de disco delanteros y traseros. Elevalunas eléctricos. Cerradura centralizada.

Radiocassette estéreo. Alarma antirrobo. Check control. Aire acondicionado. ABS. Todo de serie. Opel Calibra. La línea entre la más avanzada ingeniería alemana, el arte más exclusivo del diseño y un equipamiento de serie excepcional.

Opel Calibra. Ingeniería alemana por excelencia.

		*
CALIBRA	2.0i	P.V.P. 2.966.000
CALIBRA 16 V	2.0i	P.V.P. 3.519.000
CALIBRA 16 V 4 x 4	2.0i	P.V.P. 3.979.500

¡Opel mejor que nunca!

OPEL 

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.





LOS HOMBRES

**RAYMOND LEVY,
PRESIDENTE DE RENAULT S.A.**

«UNA EMPRESA DISTINTA»

Raymond Lévy cumplirá 65 años el próximo 28 de junio, con lo que deberá dejar su puesto, al frente de Renault, a otra persona, la cual todavía no ha sido designada. Se irá una vez presentado el «Safrane», cuyo promotor fue Georges Besse, pero no podrá presentar sus dos «hijos», los proyectos impulsados por él: el pequeño X06 (otoño de 1992) y el sustituto del R-21 (primavera de 1993).

Una entrevista de

Edouard Seidler

SIN embargo, esto no le preocupa y se encuentra, según él, «muy relajado» y convencido de que Renault «va bien, y desde luego mucho mejor que antes».

«La mejor prueba de esto» nos dice al comienzo de esta entrevista en exclusiva: «es que la empresa ha seguido dando beneficios a pesar de las crisis sufridas en 1991: en primer lugar, la crisis comercial de principios de año, durante y después de la Guerra del Golfo; nuestros concesionarios no tenían clientes. En segundo lugar, la crisis social del último trimestre, quizás debida a un progreso demasiado rápido. Hemos comenzado 1992 con

una buena cartera de pedidos y todas las previsiones indican, por lo menos en el caso de Renault, que no vamos hacia atrás en el mercado alemán. Buena parte de los excelentes resultados que estamos teniendo en el mercado alemán se deben a la visión de futuro de L.A. Ménard, hace poco nombrado «hombre del año» en Francia, y que nos ha distinguido de los demás constructores latinos».

«La huelga que usted ha mencionado, y que comenzó en la fábrica de Cléon, paralizó todo el sistema. ¿Esto ha hecho que se revise el mismo?»

«Una empresa no se reforma en contra de la lógica de la industria y en función de un riesgo, sobre todo cuando se trata de un riesgo típica-



mente francés, y que puede poner en peligro a todo el país».

«Según usted, Renault marcha bien, pero en el mercado francés están sufriendo una pérdida constante.»

«El año pasado perdimos cerca del 1 por ciento del mercado a causa de la huelga. Sin embargo, estoy satisfecho de que este accidente en nuestro camino no haya afectado prácticamente al ritmo de nuestros pedidos. Venderemos unos 80.000 coches que en su momento habían dejado de producirse. El barco ha salido ileso de la tempestad».

«¿Así que está contento con tener algo más de un cuarto del mercado nacional?»

«Lo más importante para mí, en primer lugar, es la intención de compra».

«¿Tiene la impresión de que la imagen de Renault ha cambiado?»

«Llevamos cinco años tratando de mejorar. La transformación es lenta. La imagen es fundamental en una época en la que ya no hay coches malos. Ahora bien, a pesar de todos nuestros esfuerzos, es evidente que se dicen y se escriben muchas cosas que no son ciertas sobre nosotros, y sobre todo, de nuestra dependencia financiera del Estado».

«¿Se encuentra Renault en condiciones de programar un período de desarrollo de los vehículos lo suficientemente corto como para poderse igualar con sus rivales más directos, manteniendo al mismo tiempo el costo y la calidad?»

«Todavía no, pero avanzamos muy deprisa. Podemos ir más rápidos, como en el caso del pequeño X06, por el cual yo me arriesgué personalmente, contra el consejo de mis adjuntos».

«No será un nuevo R-4, pero se

EL HOMBRE **Raymond Lévy**

Raymond Lévy, 64 años.
 •Presidente-director general de Renault.
 •Licenciado en la Politécnica de Minas y doctorado en ciencias en el MIT. Su vida profesional comienza de ingeniero en «Hulleras del Norte» y se especializa en el petróleo desde 1957. En 1975 se convierte en presidente-director general de ELF Aquitania. Presidente de Usinor en 1982, presidente de Cockerill-Sambre en 1985 y presidente-director general de Renault desde diciembre de 1986.

comenta que va a ser un tanto caro.

«Exacto».

También se ha comentado que, cuando abandone Renault, le gustaría quedarse dentro del grupo que forma la asociación Renault-Volvo.

«No. En el comité de dirección todo el mundo tiene un carácter ejecutivo. Desde luego, me gustaría encontrar la forma de seguir dentro del automóvil, aunque sea desde lejos, pero no sé cómo. De todas maneras, no me crea ningún problema».

«Eso sucederá pronto».

«Es de suponer que sí...»

¿Qué tal marchan las cosas con Volvo? ¿Cuánto tiempo habrá que esperar todavía para poder compro-

bar los resultados de su asociación?

«Nuestra colaboración es la mejor posible. Habrá motores Volvo en los Renault para 1993. Dicho esto, hay que tener en cuenta que el mundo del automóvil requiere su tiempo, y no olvide tampoco, que la colaboración entre Renault y Volvo sólo data de enero de 1991».

¿Por qué cree que Volvo Cars tiene futuro?

«Por cuatro razones. Primera, por su clientela y su estabilidad. Segunda, porque la bajada actual de Volvo se ha debido a la bajada brutal en sus tres mercados principales y por su cambio de modelo. Tercera, por la calidad de su nuevo modelo. Cuarta, la notable tenacidad en la actual gestión de Volvo Cars».

¿No le hubiera gustado más que la primera negociación, que tenía en cuenta la fusión de RVI y Volvo, y la continuación de los coches por Renault, hubiera acabado bien?

«No. Los dos socios estamos interesados en este acuerdo».

El Gobierno le critica su gestión y prefiere otro responsable para Renault que no sea el que usted propone.

«Respecto a eso, sólo conozco la opinión de un consejero del Primer Ministro».

Se le critica por cómo llevó el conflicto social de 1991, y también por el acuerdo con Volvo. Se barajan otros nombres para sustituirle, aparte de su director general, Schweitzer.

«Que yo sepa, el Gobierno no me ha criticado nada. Es más, algunos me han dicho que cuento con el apoyo de la más alta autoridad del país (N.R.: el presidente de la República). En cuanto a los ministros de quienes dependo directamente, el de Economía y Finanzas y el de Industria, nunca me han criticado, tal y como dice usted».

Sin embargo, se le ataca y se le rechaza la elección de su sustituto...

«Respecto a la evolución experimentada por Renault desde 1985, creo que todo el mundo está de acuerdo en cuanto a los progresos realizados. Sobre nuestra crisis social, si se analiza bien, no hay razón alguna para avergonzarse. En cuanto a mi sucesor, no adelantaré nombres».

Pero a usted le gustaría que fuese «alguien de dentro», como ya lo ha indicado en alguna ocasión.

«Totalmente».

Así pues, Schweitzer.

«Sólo sé que cuando tenga que irme sabré recomendar bien al Gobierno para que mi sustitución quede asegurada».

¿Cuándo será eso?

«Más adelante».

Hablemos un poco sobre su competidor francés, el señor Calvet, Pdg. de PSA. Sus disputas con él son lamentables.

«Nunca me he peleado con él. ¿Es que alguna vez le he atacado?»

Lo último que yo recuerdo es su desavenencia en cuanto a la posible sucesión del señor Ravenel, como Presidente del Comité de Fabricantes.

«Lo único que pedimos es que se respete la regla que hasta ahora se ha venido respetando».

La jubilación a los 65 años.

«Nunca se ha hecho de otra manera».

A pesar de la rivalidad entre usted y el señor Calvet, la colaboración entre Renault y PSA continúa.

«En lo que respecta a las Compañías, sí, y me gustaría que fuese aún mayor».

Entre las críticas del señor Calvet, está la referente a su papel en el acuerdo entre la Comunidad Europea y el Japón, dado que usted es el presidente de ACEA, Asociación de Fabricantes Europeos.

«Sólo habrá que atenerse al acuerdo».

Pero, por ejemplo, no se ha previsto nada sobre los «transplantes». ¿Uno puede ver a Europa haciendo lo que Bush en Tokio!

«Sí, como algunos creen, los «transplantes» se produjeran más de lo previsto, siempre quedaría la posibilidad de reducir el número de coches importados desde Japón. Dicho esto, no tenemos intención alguna de ir contra los japoneses. Personalmente, tampoco creo que ellos quieran perjudicar a Europa».

Ya se importan sin limitación y en todas partes los Nissan fabricados en Inglaterra. También, los japoneses han empezado a exportar a Europa algunos de sus modelos fabricados en Estados Unidos.

«Las importaciones de Nissan son anteriores al acuerdo. Respecto a las importaciones japonesas desde Estados Unidos, son cantidades irrisorias».

De momento...

«La CEE nos ha prometido que se respetará el acuerdo, siendo las leyes europeas las que son, ¿qué más podemos esperar? La única crítica coherente de los que están disgustados con el acuerdo hubiera sido la de suprimir el Acta Única. ¿Quién habría querido eso?»

Ustedes mismos ya han anunciado que deberán reducir el personal un 40 por ciento de aquí al año 2000...

«No. Lo que yo he dicho es que los japoneses trabajan con un 40 por ciento menos de personal que nosotros. Ahora bien, más nos valdrá ser competitivos para vender coches fuera de Europa. La CEE será, a corto plazo, un mercado solamente de sustituciones».

¿Podrá evitar Europa los cierres



LA VOZ DE LA EXPERIENCIA. En la fotografía, Edouard Seidler y Raymond Lévy en un momento de la interesante entrevista que mantuvieron.

de fábricas y las reducciones de personal anunciadas recientemente en Detroit?

«No lo creo, pero el acuerdo CEE-MITI está para algo».

La mayoría de sus competidores, por lo menos en privado, piensan que el acuerdo debe renegociarse.

«Lo dudo, significaría que algunos gobiernos han cambiado de opinión y me alegraría. Pero un día habrá que hacer que la política europea se alinee

con las de Estados Unidos y Japón. Pero no afectarán al acuerdo sobre el automóvil. ¡No se puede impedir que los japoneses inviertan en Gran Bretaña!»

¿Qué pasará en el futuro con Renault?

«El grupo Renault-Volvo tendrá el cuarto lugar en volumen de negocios a nivel mundial. Renault será, en el peor de los casos, la cuarta marca europea, y en el mejor, la segunda. Y será la primera en coches utilitarios. Nuestra empresa se reformará más deprisa que las otras».

¿Por qué habrá entrado antes en crisis?

«No, porque será más rápida y porque la Renault de hoy en día, por su reglamento, sus productos, su calidad, su organización social, su gestión, ya no se parece en nada a la Renault de ayer».

SU OBRA. Antes de abandonar su cargo, Lévy ha presentado el sustituto del Renault 25, el revolucionario Safrane.

Sólo sé que cuando tenga que irme sabré recomendar bien al Gobierno para que mi sustitución quede perfectamente asegurada».

ÚLTIMO COCHE

EL ÚLTIMO COCHE que usted presentará será el «Safrane». ¿Qué resultados esperan? «En los años 70, Renault quiso entrar en el terreno de los «grandes», no tanto para especializarse, sino para generalizarlos, tal y como ocurrió con los Renault 30 y 20. Pero todavía les falta imagen. Con el 25, siempre a la cabeza de su segmento desde hace ocho años, ya se ha conseguido algo más. Habría llegado hasta lo más alto de no haber sido por sus crisis de calidad. Con el «Safrane» esperamos que se olviden estos defectos».

Ningún fabricante de coches masivos ha triunfado a la hora de exportar sus coches de la gama alta. «Es cierto, pero esperamos ser los primeros en conseguirlo. Y también esperamos superar a todos nuestros rivales. No trabajamos para un mercado nacional, nuestro país es Europa. El R-25 todavía se vende bastante bien».

¿No llega un poco pronto el «Safrane»? «Respecto al R-19 lo retrasamos voluntariamente y lo hicimos público. Había que provocar un «shock» en la empresa, y esto ha dado sus frutos. Ahora, ya no hace falta «retrasar» un modelo: automáticamente se pone al nivel de calidad que exigimos desde que se empieza a vender el primer coche».

Renault Safrane



LA EMPRESA

Renault S.A.

- Producción 1991: 1.791.000 coches y 57.000 camiones.
- Exportaciones 1991: 929.000 coches y unos 38.000 camiones.
- Volumen de negocios 1990: 163,3 miles de millones de francos.
- Beneficios (aproximadamente) 1991: más de 1.000 millones de francos (3 billones, veinte mil setecientos diez millones de pesetas).
- Personal contratado a finales de 1991: 63.644 empleados (frente a los 68.713 de antes).



VECTOR AVTECH WX-3

LA LOCURA AMERICANA

El Vector Avtech WX-3 se coloca entre la élite de los súper coches. A una carrocería muy espectacular hay que sumar una increíble mecánica V-8, que puede llegar a 1.200 caballos de potencia. Con este motor la marca declara una velocidad máxima de 400 kilómetros por hora.

VECTOR Aeromotive Corporation, es la marca que se encarga de replicar desde Estados Unidos a los constructores de súper deportivos europeos y japone-

elaboración ha colaborado directamente la NASA con todo su potencial tecnológico.

Tanto en su carrocería como en su chasis, se han utilizado materiales muy avanzados. Prolifera la utilización de la fibra de vidrio, fibra de carbono, Kevlar y Nomex. Estos materiales requieren una enorme tecnología para una perfecta manipulación, y unidos entre sí consiguen una mezcla imposible de superar en cuanto a resis-

En líneas generales, la carrocería del Vector Avtech WX-3, mantiene la filosofía de los coches de Grupo C. Podríamos decir que estamos ante un Sport Prototipo del futuro. Las puertas se abren hacia arriba y en su carrocería llaman la atención las numerosas entradas y salidas de aire, necesarias no solo para lograr una buena ventilación de su mecáni-

ca, también para evacuar el enorme calor que se produce en el compartimento del motor. Por supuesto, entre los diferentes aditamentos aerodinámicos, destaca un enorme alerón trasero. Otra curiosidad son sus espejos retrovisores. El anterior modelo de Vector el W8, contaba con dos espejos exteriores, siguiendo la normativa vigente en Estados Unidos al respecto. Para el Avtech WX-3, han tenido que solicitar unos cambios en esta disposición legal. Dispone de dos espejos exteriores, que se utilizan en una conducción normal; en el caso de circular a elevada velocidad, el conductor, por medio de unos motores eléctricos, puede hacer que se introduzcan en el habitáculo, de forma que no interfieran en la aerodinámica del conjunto.

Si su exterior causa admiración, el interior no desmerece en nada.



INTERIOR LUJOSO RESERVADO PARA TRES PASAJEROS. El interior de esta increíble criatura está cuidado al máximo. Los asientos, con espacio para tres pasajeros, están tapizados en cuero. La instrumentación muy completa es de origen militar.



ses. La última criatura que ha salido de sus factorías, en California, es el Avtech WX-3. Un auténtico monstruo, desarrollado con la tecnología más avanzada en aeronáutica. Para darnos una idea de su sofisticación y de los materiales y electrónica que han utilizado en su construcción, basta decir que en su

tencia se refiere. La carrocería, con un diseño muy futurista, tiene un perfil muy aerodinámico. Aquí la colaboración con la NASA ha resultado decisiva y su desarrollo en los túneles de viento, que sirven para configurar las naves espaciales, es muy difícil de superar.

Dispone de tres asientos en línea, y sus ocupantes pueden disfrutar de un habitáculo muy lujoso y espectacular. El cuadro de mandos, muy completo, está construido con elementos militares muy sofisticados y todos los circuitos electrónicos pro-

FICHA TECNICA

V. AVTECH WX-3

MOTOR	
Disposición	Central longitudinal
Nº de cilindros	8 en V
Cilindros (e.c.)	7 000
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	1 Elect. + 2 Turbos
Combustible	Gasolina sin plomo
Potencia máxima	800-1 200 CV
Par máximo / r.p.m.	57,1 mkg/4 900 r.p.m.
TRANSMISION	
Traacción	Trasera
Caja de cambios	Automática
FRENOS Y DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	
Sistema(Del/Tras)	D vent./D vent-ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	De Dion
PESO Y DIMENSIONES	
Largo/ancho/alto (mm)	4 674/2 032/1 078
Via delantera/trasera (mm)	1 600/1 702
Capacidad del depósito (l)	
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	3,0
Velocidad Máxima (km/h)	400
Consumo Urbano (l/100 km)	
A 90 km/h (l/100 km)	
A 120 km/h (l/100 km)	

VECTOR W8

Técnica aeroespacial

VECTOR es una marca que se dedica única y exclusivamente a construir súper coches. Antes de dar vida al Avtech WX-3, realizó el W8. Un coche que ha marcado la pauta en la realización del Avtech, en el que la marca se ha superado. El W8, también cuenta con un diseño muy espectacular

y una mecánica poderosa. En su desarrollo también colaboró directamente la NASA. El motor del W8, dotado también de una tecnología de vanguardia, es un ocho cilindros en V de seis litros con una potencia de 600 caballos, que es capaz de lanzar al W8 a 320 kilómetros por hora.



POR CABALLOS QUE NO QUEDE El motor V-8 del Vector Avtech WX-3, de siete litros de cilindrada, tiene una potencia que puede llegar al máximo de rendimiento, con los dos turbos a tope a 1.200 caballos. Lógicamente, las prestaciones son de vértigo: 400 kilómetros por hora de velocidad máxima lo dice todo.

vienen directamente de la NASA. En algo en lo que está también a gran altura es en su equipamiento. Los asientos están tapizados de cuero y además sus ocupantes pueden disfrutar de un sofisticado y revolucionario equipo de sonido en miniatura. Sus cuatro amplificadores, con una potencia total de 800 vatios, emplean circuitos digitales, similares a los utilizados en los amplificadores de los satélites.

Pero si a simple vista el Vector Avtech WX-3 es súper espectacular, su mecánica no lo es menos. El motor V-8 de siete litros de cilindrada, construido íntegramente de aluminio, está dotado de los últimos avances tecnológicos. Dispone de



¿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. • CARROCERIA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA. TECHO METALICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA.



SÚPER ESPECTACULAR
El Avtech WX-3 tiene un diseño muy espectacular que recuerda mucho a un coche de Gr. C. Podríamos decir que nos encontramos ante un 'Sport Prototipo' del futuro.

cuatro válvulas por cilindro y de dos turbos. El desarrollo del motor es obra de Hans Herman, que trabajó anteriormente para BMW, Aston Martin y Opel, y que con una gran experiencia en motores multivalvu-

las y turboalimentados ha conseguido sacarle una increíble potencia, al máximo de rendimiento, de 1.200 caballos. Con todo esto nos podemos imaginar que sus prestaciones son escalofriantes. Vector anuncia

por su precio, también por su producción, que será muy limitada. La marca prevé construir entre seis y doce coches al año, estando prevista la primera unidad para septiembre de este año.



una velocidad máxima en torno a 400 kilómetros por hora, siendo capaz de acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora en tres segundos.

El resto de apartados mecánicos están a la altura que requiere una máquina de estas características. La caja de cambios, que es automática, tiene una concepción muy moderna. Los frenos son similares a los de un Fórmula 1 y cuentan con un sistema ABS diseñado, especialmente, para este coche. Las suspensiones están realizadas en materiales ligeros y son similares a las de un vehículo de Grupo C, con triángulos transversales y un eje trasero De Dion. Otra cosa curiosa es el enorme tamaño de sus neumáticos, desarrollados por Michelin para la ocasión: 245/40 ZR delante y 325/30 ZR detrás.

El Vector Avtech WX-3 es un coche de ensueño, que con un precio de unos 80 millones de pesetas, lo pone al alcance de unos pocos privilegiados. Pero no sólo es exclusivo

USADOS

Copyright Motor 16, 1992. Reservados todos los derechos.

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 TI	—	960	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	1010
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 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	940
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 R	—	—	—	—	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 Quattroglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1730	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1980	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	960
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
300 Quattro	3580	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316i	—	1350	1220	1060	990
316i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318i	1620	1530	1400	1200	1060
318i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318i S	1900	1710	—	—	—
318i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320i	1890	1780	1630	1450	1260
320i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320i Touring	2730	2460	—	—	—
320i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2190	1890	1710	1540	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325i	2400	2230	2060	1890	1760
325i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520i	—	—	—	—	980
520i (nuevo)	2800	2360	2170	2000	—
525i	—	—	—	—	1270
525i V530i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528i	—	—	—	—	1440
M536i	—	—	—	—	2120
535i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730i	4150	3700	3330	2970	2670
735i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750i A	6990	6320	5860	5270	—
635 CSi	—	3790	3420	3100	2650
M635	—	5020	4640	4070	3510
850i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	810	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	780	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	880	740	630	570	—
AX 14 TZS	880	750	680	580	520
AX 14 TZS 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	990	830	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 TRC	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa II Club y GS	—	—	—	—	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 Style	—	—	—	—	380
Visa GTI	—	—	—	—	730 580
Visa 17 D, RD, Sty y Crahan	—	—	—	—	480 350
BX	—	—	—	—	810 430
BX 14 E, PE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRS y TGE	1090	870	790	670	570
BX 16 TS	1090	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	580
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	1360	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 RD Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2350	2110	—	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	2980	2680	—	—	—

FERRARI

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

FORD

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 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Siseley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Seng 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	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 60 S 5p	870	780	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	580
Uno 70 SL/SX 5p	990	860	770	640	540
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASMD	1260	1080	920	530	—
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	710	—
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	770	—
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	920	830	—
Tipo 1.800 DGT	1300	—	—	—	—
Tipo 16V	1350	1220	—	—	—
Tipo TD DGT	1450	1240	1060	950	—
Tempra 1.400	1140	1030	—	—	—
Tempra 1.400 SX	1250	1130	—	—	—
Tempra 1.600	1270	1140	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1380	1220	—	—	—
Tempra 1.600 SX	1500	1350	—	—	—</

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2i	1180	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	800	440	—
Escort Xtra 1.4	—	—	640	510	—
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	560
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 XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	780
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	510	370	—
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D 1.8 D	1000	900	810	730	680
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 XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Milto. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion GLD y GLD 1.6	—	—	880	590	—
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Mikonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	800	720	—
Sierra CL 1.8 5p	—	—	850	770	—
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra CL 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 GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	850	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

JAGUAR					
MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4480	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3900	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Delimier 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

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

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo E	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 1.6 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	—	—	—	1460	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 1.6 V	2180	1860	1670	1500	—
Thema Turbo IE 1.6 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	—	—	4330	3700
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	—	—	2450	2200
Debra 1.600 ie	1480	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ					
MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 CD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2680	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	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	6590	5730	4840	4360	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	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	590	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	870	790	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	1480	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 1.8 4p GL, Bea, Fria	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1030				

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TXI	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1960	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1780	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam	1820	1540	1290	1150	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 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2890	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TXE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE Quadra	2400	2050	1850	1570	1340
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	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GH	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	760	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitese	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 Max/air	—	—	—	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 GTI	1250	1100	1010	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

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

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	380
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	810	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 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	590
Ibiza Inyeccion 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 GLD 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 Bn	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.6	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyeccion	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	310	—
Horizon GL	—	—	—	340	—
Horizon GT	—	—	—	370	—
Horizon GLD	—	—	—	350	—
Horizon EHD 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 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	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	1080	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	580
Golf GTD 2 p	1390	1180	1090	820	630
Golf GTD 4 p	1460	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 GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 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 1.6 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GL 5	—	—	—	—	660
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	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	1260	1070	850
244 GJT	1950	1660	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	850	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
396 GLE	—	1420	1230	950	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GJT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
480 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1390	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	—	1440	1230	1060
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2280	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 i Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 1.6V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—

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

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

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

CORRADO G60, mod. 92, cuero, teléfono, oculador, llantas BBS, techo eléctrico, ABS, aire, full equip, 1.000 km., 4.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

FERRARI Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

ALFA 75, año 87, 43.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y BBS. Tel. (91) 549 57 88.

BMW 535i, año 90, extras. Tel. (91) 549 64 71.

BMW M-3, serie limitada, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

BMW 745i Executive, año 85, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 549 64 71.

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

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. (91) 549 64 71.

FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. (91) 549 57 88.

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

SUBARU Coupe 4WD, todos extras, 1.650.000 ptas, garantía. Azcona, 62.

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

MERCEDES 300 CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 280 SE 24V, full equip. Tel. (91) 549 64 71.

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

PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

RENAULT 21 TXE, A.A., 48.000 km., año 88. Tel. (91) 549 57 88.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 64 71.

VOLKSWAGEN Polo Belair, año 89, blanco. Tel. (91) 549 57 88.

MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante. Admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

PORSCHE 911 Carrera, 1987, estrenado en España, 50.000 km, aire, cuero, llantas, alerón, etc. Tel. (91) 255 86 21.

ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras, B-HV, 1987, increíble estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo Descapotable, última generación, 1979, 1.900.000 ptas., buen estado, C.A.N.S.A. Tel. (91) 255 86 21.

SUZUKI Samurai 413, Suzuki SJ 410, buen estado. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

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

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

F. TOME, S. A. Opel Kadett 1.6 S, año 87, 18 meses de garantía, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Ford Orion 1.6, año 87, 18 meses de garantía, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

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

F. TOME, S. A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Alfa 33, acondicionado, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Suzuki Vitara, todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.

F. TOME, S. A. Audi 80 1.8 Inyección, MLD, 29.000 km., rojo, impecable, 1.900.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana GXJ, 5 cilindros, B-IK, buen estado, 950.000 ptas, garantía. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

F. TOME, S. A. MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

F. TOME, S. A. MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

AUTOMASER

Volkswagen Golf GTi, 89	1.125.000
Ford Sierra XR4i, A.A., seminuevo, 91	1.600.000
Opel Kadett GSi 16 V, 90	1.790.000
Audi 90 2.2 F, A.A., D.A., etc., 89	2.175.000
Mercedes 190 2.6, full equip, 88	3.200.000
Mercedes 300 E, full equip, 87	3.300.000
Jeep Cherokee, nuevo	3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silveo, 35 - 28002 MADRID - Tel 519 35 77

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

F. TOME, S. A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Alfa 33, acondicionado, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Suzuki Vitara, todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.

F. TOME, S. A. Audi 80 1.8 Inyección, MLD, 29.000 km., rojo, impecable, 1.900.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana GXJ, 5 cilindros, B-IK, buen estado, 950.000 ptas, garantía. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

F. TOME, S. A. MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

F. TOME, S. A. MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

F. TOME, S. A. Citroën BX 1.4, año 87, 18 meses de garantía de 825.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Citroën BX 1.4, año 87, 18 meses de garantía, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

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

F. TOME, S. A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Rekord, impecable, con aire

F. TOME, S. A. Renault 11 Turbo, con garantía de 12 meses, por 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Volkswagen Golf GTi, año 89, garantía 24 meses, con pocos km., por 1.450.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Suzuki Samurai precioso, año 90, por 990.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Kadett GSi, año 85, con garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME, S. A. Opel Rekord, impecable, con aire

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

F. TOME, S. A. Suzuki Vitara, todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.

F. TOME, S. A. Audi 80 1.8 Inyección, MLD, 29.000 km., rojo, impecable, 1.900.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana GXJ, 5 cilindros, B-IK, buen estado, 950.000 ptas, garantía. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

F. TOME, S. A. MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

F. TOME, S. A. MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

F. TOME, S. A. BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

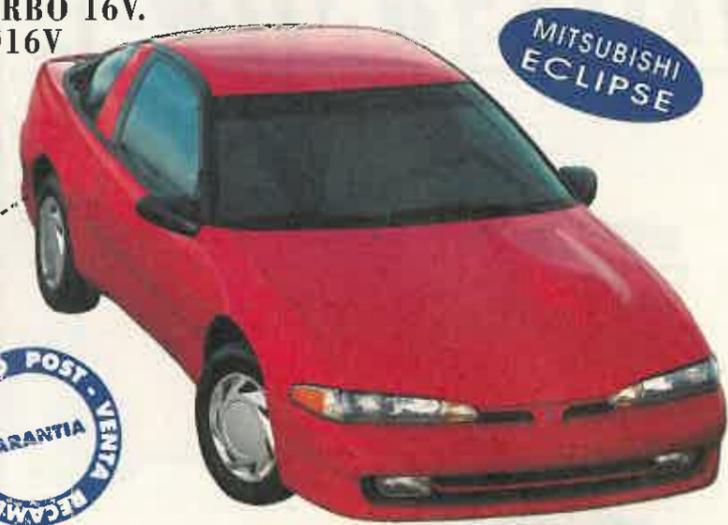
F. TOME, S. A. VW Golf, tracción Cuatro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

F. TOME, S. A. PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800i. Tel. (988) 88 03 06.

F. TOME, S. A. Mercedes 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

- 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



TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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 _____



AUTO RADIO UNION ALARMAS

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNK
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Tels. (91) 248 42 26/247 71 88
28005 MADRID

ALARMAS **GT Y GEMINI** PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
- TELEMANDO 28.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

DITECNICA



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER LE BARON CABRIO



DAYTONA



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ 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

SE VENDE
COCHE
**BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

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

FIAT Uno Turbo I.E. Antid-
kid, B-JW, impecable, alar-
ma, Michelin MXV, hi-fi
Blaupunkt 100W, garaje,
blanco, bocinas. Tel. (93)
634 06 44.

MINIMOKE M-MU,
20.000 km., muy buen
estado, vendo por no
usar. Tel. (91)
630 30 89, 500.000
ptas.

FORD Fiesta CLX 1.4,
dos años, 24.000 km.,
garantía dos años, garaje,
fenomenal, azul metaliza-
do, 750.000 ptas. Llamar
noches. Tel. (91)
766 94 59 Madrid.

RENAULT 5 GT Turbo,
suspensión Bilstein, llan-
tas Braid, sin carreras, mo-
tor y turbo nuevo, M-GZ.
Tel. (91) 407 27 00, ext.
689, Jaime.

PEUGEOT 605 SV 3.0,
27.000 km., julio-90, per-
fecto estado, gris metali-
zado, asientos eléctricos
con calefacción, alarma,
cortinilla trasera eléctrica,
equipo hi-fi, con antena
eléctrica, climatizada, llan-
tas, garaje, 3.850.000
ptas. Teléfonos (91)
442 85 11/22 33, horas
oficina.

VENDO Rover Vitesse,
modelo único 103 CV,
7.000 km., motor nuevo,
1.400.000 ptas. Tel. (91)
553 95 29.

SUZUKI Santana SJ-413,
20.000 km., perfecto es-
tado, 50-C, vendo por no
usar, 850.000 ptas. Tel.
(91) 319 57 34, noches.
Alfonso.

AUTOMOBILH
Ast/MBM Steindamm,
51, 2000, Hamburgo 1.
Tel. 49-40-24 13 46. Fax
280 31 30. Comercializa-
mos: Mercedes (incluida
nueva serie SE/L), BMW,
Porsche, exposición conti-
nua de 50 coches con se-
guro avería, ofrecemos
servicio de importación
listos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia, importa-
do desde Alemania.

¡BENEFICIESE! Nueva
bajada de impuestos, co-
nozca los trámites para
importar toda clase de ve-
hículos y motocicletas, in-
cluimos precios, consejos,
direcciones, etc. Por sólo
2.800. Import-Automoci-
ón. Apartado 375.
30500 Molina de Segura
(Murcia). Tel. (968)
64 11 59. Fax (968)
64 11 78. Seriedad abso-
luta.

JAGUAR S 3.4, año 62,
perfecto estado,
2.700.000 ptas. Tel. (91)
633 24 11.

MERCEDES 280 SLC,
M-HG, rojo, cuero blanco,
impecable 3.000.000
ptas. Teléfonos (967)
22 98 18/52 00 21.

MALAGA DS, año 1988,
perfecto estado, gris me-
talizado, 400.000 ptas.
Tel. (91) 304 66 05.

VENDO Chrysler Le Ba-
ron GTC Cabrio, en buen
estado, 45.000 km.,
buen estado. Tel. (972)
51 17 11.

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

BMW 325i Coupe, M-JC,
40.000 km., perfecto,
2.300.000 ptas. Tel.
(967) 22 98 18 y
52 00 21.

BX GTi, años 88, aire,
ABS, llantas, elevallunas,
1.000.000 ptas.

BX TZD Turbo, 7 meses,
todos los extras,
1.750.000 ptas.

MERCEDES 300 D, au-
tomático, año 83,
1.275.000 ptas. Alcázar.
Teléfonos (91)
269 26 65/46 04.

SEAT Panda, 3 años,
3.000 km., color rojo,
325.000 ptas.

BX GTi, año 91, con to-
dos los extras,
1.650.000 ptas.

OPEL Kadett 2.0 16V,
89, 157 CV, particular
1.470.000 ptas. Tel.
(952) 46 87 72.

BX 16 TRS, año 87,
550.000 ptas.

RENAULT 21 TXE Neva-
da, 7 plazas, full equip,
año 87, 1.450.000 ptas.
Alcázar. Tel. (91)
26 26 65/460 49 00.

AUSTIN Montego GTi,
año 1990, A.A.,
900.000 ptas. Tel. (91)
304 66 05.

MERCEDES 190 2.3
16V, M-KT, equipo com-
pleto, 3.000.000 ptas.
Tel. (91) 304 66 05.

LANCIA Thema 16V Tur-
bo. Año 91. C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.

OPEL Ascona 1.8i, A.A.,
pintura metalizada,
850.000 ptas., pocos
kms. Tel. (91) 304 66 05.

RENAULT 21 TI, año 88,
full equip, 1.275.000. Al-
cázar. Tels. (91)
269 26 64/460 49 00.

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

AUTO SONIDO RONDA

KENWOOD
SONY
PIONEER
AIWA
SHERWOOD



• HIFI
• OCULTADORES
• ALARMAS

spy BALL



TELEFONIA MOVIL

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

RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.24.30
28012 MADRID

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

LAHORE

C/ Teatinos s/n. Nave GH
28820 COSLADA (MADRID)
TEL: 6 69 36 72

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

LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR»

En los mejores Establecimientos del Ramo

COMPRAR Y VENDER

DITECNICA

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



PONTIAC TRANS SPORT



CHRYSLER VOYAGER



JEEP WRANGLER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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



TALLER DE DISGNOSI DE MOTORS - CANVI D'OLI
MUNTATGE D'AIRE ACONDICIONAT - AUTO-RADIOS
ELEFONS DE COTXES - BOTIGA D'ACCESORIS
REVISIONS PER A ITV - ALARMES

ENTENÇA, 78 08015 BARCELONA
TFNO. 4 23 41 15 FAX: 4 23 03 50

IBIZA SXI, año 88, grafi-
to, 950.000 ptas. Alcá-
zar. Teléfonos (91)
269 26 65 y 460 49 00.

RENAULT 5 Turbo, año
87, negro, 890.000 ptas.
Alcázar. Tels. (91)
269 26 65/460 49 00.

ZX Volcane, 6 meses, con
todos los extras,
1.850.000, garantía. Te-
léfonos (91)
269 26 65/460 49 00.

AX 14 TRS, 5p., 7 meses,
A.A., elevaluna, cierre cen-
tralizado., garantía,
875.000 ptas.

MERCEDES 300 CE,
año 88, ABS, cuero, llan-
tas, 4.800.000 ptas. Al-
cázar. Tel. (91)
269 26 65/460 49 00.

VW Corrado G-60, año
89, extras, 2.900.000
ptas. Alcázar. Tels. (91)
269 26 65/460 49 00.

ALFA 75 Twing Spark,
año 88, full equip,
1.250.000 ptas. Alcázar.
Teléfonos (91)
269 26 65/460 49 00.

KADETT GSi 2.0, año
87, blanco, cuadro digital,
1.750.000 ptas. Alcázar.
Teléfonos (91)
269 26 65/460 49 00.

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

CAMBIO Renault-21 GTS
moderno, 35.000 km.
A.A., alarma, equipo Pio-
ner, muy cuidado. Por
Opel Calibra en buen es-
tado, diferencia a conve-
nir. Tel. (968) 64 05 26.

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

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

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

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.

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

BMW 635 CSI. Kit sus-
pensión, asientos, etc., im-
presionante. 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.

BMW 735 I MEJ. Unico
dueño. Climatizador, ter-
ciopelo, llantas, etc. Azco-
na, 62.

MERCEDES 350 SL. Im-
pecable. Revisado en ta-
ller oficial, pintado. Precio
interesante. Azcona, 62.
255 86 22.

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

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

CITROËN AX 1.4 RD,
año 90. C.A.N.S.A. C/ Az-
cona, 62.

CITROËN XM V6, full
equip, año 90. C.A.N.S.A.
C/ Azcona, 62.

FIAT Croma CHT, A.A.,
año 89. C.A.N.S.A. C/ Az-
cona, 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/ Az-
cona, 62.

FORD Orion 1.6i Ghia.
Año 88. C.A.N.S.A. C/ Az-
cona, 62.

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



JEEP CHEROKEE LIMITED



JEEP WRANGLER RENEGADE



PONTIAC TRANS SPORT GT
Nuevo modelo 165 CV ABS



CADILLAC SEVILLE
Full Equip.



DODGE STEALTH R/T TURBO 300 CV 4 x 4 Full Equip.



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON
Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



FORD EXPLORER EDDIE BAUGER



CHEVROLET BLAZER S-10 LT



CADILLAC ELDORADO
Full Equip.



MITSUBISHI 3000 GT VR4 300 CV 4 x 4 Full Equip.

Teo Martín
AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR, PARCELA C-3-A. SAN MARTIN DE LA VEGA 28330 - MADRID
TELEFONOS: 691 18 44-691 30 47-691 34 47-692 34 50-692 36 02 - FAX: 691 56 86

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	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Precio
Saab 900	89	Rojo	29.000	495.000	Renault 19 TSE, A.A.	89	Blanco 31.000 1.325.000
Opel Corsa	89	Blanco	30.000	610.000	Renault 21 TXE, A.A.	88	Gris 34.000 1.325.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 1.6 DGT.	90	Blanco 28.000 1.375.000
Ford Fiesta Diesel	89	Blanco	34.000	740.000	F. Escort Nomade,	91	Gris 12.000 1.475.000
Saab 900 1.5 GLX	89	Gris	21.000	845.000	BMW 318i 4p, A.A.	87	Blanco 53.000 1.525.000
VW Polo Coupe GT	88	Rojo	37.000	875.000	VW Golf Cabriolet.	88	Blanco 42.000 1.525.000
Renault Supercar 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Fiat Tipo 16 V.	91	Azul 16.000 1.575.000
Renault 5 GTL 5p.	91	Blanco	14.000	895.000	VW Golf GTI	90	Blanco 28.000 1.625.000
Saab 900 Chrono, A.A.	89	Gris	24.000	895.000	Audi 100 CD, A.A.	89	Azul 35.000 1.725.000
Lancia Y10 GTI	90	Gris	27.000	980.000	Peugeot 405 SRI, F.E.	89	Burdos 37.000 1.775.000
Citroën AX GT, A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	Lancia Delta, A.A.	91	Burdos 16.000 1.825.000
Peugeot 205 Diesel	90	Blanco	17.000	1.075.000	F. Scorpio 2.4i, F.E.	89	Gris 31.000 1.850.000
F. Escort 1.8, A.A.	90	Blanco	21.000	1.100.000	Renault 21 TXI Clim.	89	Rojo 17.000 2.100.000
F. Escort 1.8 D.	90	Blanco	28.000	1.125.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul 35.000 2.250.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	Rover 820 SL, 16 V, F.E.	90	Verde 21.000 2.250.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	Blanco	35.000	1.150.000	F. Sierra XR4i 4, A.A.	91	Blanco 12.000 2.275.000
Renault Clio 1.4 RT, A.A.	91	Gris	14.000	1.225.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Negro 38.000 2.350.000
F. Fiesta 1.8 D, 5p., A.A.	89	Blanco	15.000	1.225.000	Opel Calibra 2.0 I, F.E.	91	Blanco 15.000 2.525.000
Lancia Delta 1.6 GTE	89	Rojo	33.000	1.250.000	Ranger Rover TD, A.A.	88	Granate 44.000 2.650.000
F. Sierra 2.0i S, A.A.	87	Blanco	51.000	1.250.000	Opel Vectra 2.0i GT	91	Gris 15.000 2.350.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Alfa Romeo Turbo Diesel	89	Rojo 48.000 2.475.000
Peugeot 309 D, A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia	91	Gris 14.000 1.075.000
Alfa Romeo 1.7	89	Blanco	23.000	1.275.000	Ford Fiesta Turbo	91	Blanco 16.000 1.475.000
Citroën BX Diesel	90	Blanco	22.000	1.275.000	Renault 19 TXE	90	Blanco 28.000 1.375.000
Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000	Lancia Thema 832 Ferrari	86	Burdos 34.000 3.500.000

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas.)
- Toyota Celica 2.0 Gti 4 x 4 Turbo
- Toyota Celica 2.0 GTi Cabriolet
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GT-R, nuevos.
- BMW 320i/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.

Tel. (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

SAIER IBERICA, S.L. IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER



08860 CASTELLDEPÈLS (BARCELONA) TELS. (93) 636 00 88 Y 636 15 16 FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16

MODELOS ACTUALES: FIAT, COUNTACH, PORSCHE, SPEEDSTER, AC-COBRA, M-1, HIG, FORD STEEROD, MB-SSK, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B. (BUSCAMOS CONCESIONARIOS. P. F. HABLAR CON SR. EHLERT)

CONCESIONARIOS OFICIALES

- ALICANTE, ALBACETE, MURCIA: «DIESEL CAR» TEL. (968) 23 09 96/97 FAX (968) 23 09 94
- CANARIAS: SR. ROMERO TELS. (928) 33 27 54/33 28 82
- SANTANDER: SR. ZAMANILLO TELS. (942) 28 02 16/34 55 81
- SEGOVIA, MADRID: «DA CUNHA» SR. GERARDO DIAZ TEL-FAX: (911) 48 32 31
- ALCALA DE HENARES: SR. R. RODRIGUEZ TEL. (91) 883 08 78 FAX (91) 882 42 78

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...

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO NOVEDAD: SISTEMA HIDRAULICO

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



Calidad Krafft

El fabricante de productos químicos para el automóvil, Krafft, ha obtenido las dos homologaciones más importantes como fabricante del mercado europeo.

Se trata de la prestigiosa «Q1» otorgada por la marca Ford y la «AQF» de los franceses Renault y el grupo PSA. Según los representantes de Ford, la Q1 sólo es concedida a la élite de los proveedores europeos.

Por su parte, la AQF de Renault y PSA, otorgada recientemente a la empresa guipuzcoana, supone el más alto reconocimiento

por parte de las prestigiosas firmas de automóviles francesas.

Protección metálica

El producto protector de motores de gasolina y diésel, Metal 5, regala, gratuitamente, una útil y sencilla guía para en-

tender los secretos más indispensables de la mecánica de automóviles y su conservación. La guía Metal 5 consta de 50 páginas con multitud de consejos para la utilización correcta y segura del motor de su automóvil. Esta guía puede pedirse de forma gratuita en el teléfono (93) 570 46 95.



Nivea for Men

El afeitado es una agresión diaria que debe soportar la piel masculina y para que ésta sea mínima, Nivea lanza ahora la nueva gama de productos para hombre Nivea For Men. Esta completa gama se divide en dos categorías:

Shaving: Línea de productos para antes del afeitado que incluye espuma de afeitar y crema de afeitar con brocha,

ambas con una nueva fórmula mejorada y, además, el nuevo gel de afeitar.

After-Shave: Productos para después del afeitado, ahora con fórmula mejorada que incluye el nuevo factor protector APG.

Con estas características, los nuevos After-Shave de Nivea, en sus tres modalidades, Balm, Lotion y Cream, proporcionan a la piel el cuidado diario que la piel necesita.



Fotografía animal

Kodak se ha decidido a patrocinar el «II Concurso de Fotografía amateur» de la «Fundación Purina», cuyo tema central son los perros y gatos como mascotas.



HYUNDAI ESPAÑA

El poderoso grupo empresarial coreano Hyundai, llega a España a través de la filial de Hyundai Motor Co. (H.M.C.), una de la 20 filiales

presentes en los más variados sectores del mundo de los negocios, construcción inmobiliaria, construcción de buques, siderurgia, etc...

La producción anual de este fabricante coreano es de 1.160.000 vehículos sólo en su fábrica de Ulsan (Corea del Sur).

Actualmente, esta marca distribuye sus productos en los cinco continentes y, en España, acaba de comenzar su andadura la empresa independiente Hyundai España Distribución de Automóviles S.A., que pretende distribuir 2.000 coches a lo largo del presente año.



RALLYE BARCELONA-SITGES

CAMBIO DE PAPELES

Un año más ha tenido lugar el original Rallye Barcelona-Sitges, dedicado a los coches clásicos y de época. Cada edición es mayor el número de concursantes y público.

ESTE año tuve la fantástica oportunidad de participar en el Rallye de Coches de época Barcelona-Sitges al volante de uno de esos maravillosos automóviles, en lugar de seguirlo como periodista. Tras

como todo en la vida, siempre es cuestión de intentar hacer las cosas lo mejor posible. Por lo tanto, la prueba comienza varias semanas antes, puesto que hay que probar y poner a punto la mecánica, limpiarla y lustarla y preocuparse de los disfraces, perdón, de los trajes de época. En efecto, Sitges no es un Carnaval, y así los atavíos deben de estar de acuerdo con la edad de los vehículos, cosa no siempre fácil. Para complementar el atuendo y justificando mi profesión cogí, además de mi Canon habitual que tampoco ese día iba a tener respiro, una Zeiss Ikon de fuelle de los años veinte y en la solapa me prendí un escudito de la FIAT original de esos mismos años. Ese emblema era para hacer conjunto con el coche, un simpático retoño de la marca turinesa, un 509, modelo que inició su andadura en 1925.

El domingo amaneció gris, pero optimistas, la mayoría optamos por descapotar los coches. En el Ayuntamiento barcelonés, a las once en punto el alcalde Pascual Maragall dio la salida a los casi cien vehículos participantes. Ahí empezó la fiesta. Un recorrido por la ciudad, calle Fernando, Ramblas, etc..., en el que avanzábamos entre muros de gente que aplaudía, reía y animaba a los coches lanzándoles simpáticos piropos o bromas a los que las venerables *genovevas*, agradecidas, respondían con petardeos, humareda y bocina-zos afónicos. La caravana iba avanzando, a veces a duras penas por culpa del gentío. Por fin llegamos a las famosas «Cuestas de Garraf», unos repechos que hacen reír a las mecánicas actuales pero no a muchas de

tantas veces de estar en la plaza de San Jaime, coger luego la moto o el coche para hacer fotos en el recorrido y luego, por fin en Sitges, meterme entre el *maremagnum* de público que, acogedor y alegre, recibe a los participantes, me hacía verdadera ilusión cambiar de papeles. Tampoco ha sido una mutación radical, puesto que el ir como concursante no me libró de «trabajar», puesto que estas líneas y fotografías son fruto de ese feliz y excepcional pluriempleo.

No es ésta una prueba con la envidia de un rallye del Mundial pero,



¡EN MARCHA! La salida fue dada por el propio alcalde de Barcelona, Pascual Maragall, desde el mismo Ayuntamiento de la ciudad, donde ofrecieron un chocolate a los participantes antes de partir.



PASEO POR EL PUERTO En la fotografía podemos ver un elegante Hispano Suiza a su paso por el puerto de Aiguadolç.



las venerables, algunas de las cuales precisan de algún empujón benévolo, de cuidados en la cuneta, de un pequeño descanso, mientras que otros,



menos afortunados, deben terminar el recorrido rescatados por una grúa...

La llegada al puerto de Aiguadolç se convierte en un nuevo éxito popular que se multiplica, todavía más, cuando, tras el aperitivo, se hace el recorrido por la Blanca Subur hasta llegar al «parking» bajo la célebre estampa de su iglesia. Es impensable la expectación popular que rodea esta prueba, algo inimaginable si no se comprueba de cerca. Ya hemos hablado de las multitudes en Barcelona y Sitges, pero la carretera también está abarrotada, los puentes de la autovía repletos y las cunetas llenas de coches que se paran para saludar con simpatía y reverencia a sus ancestros.

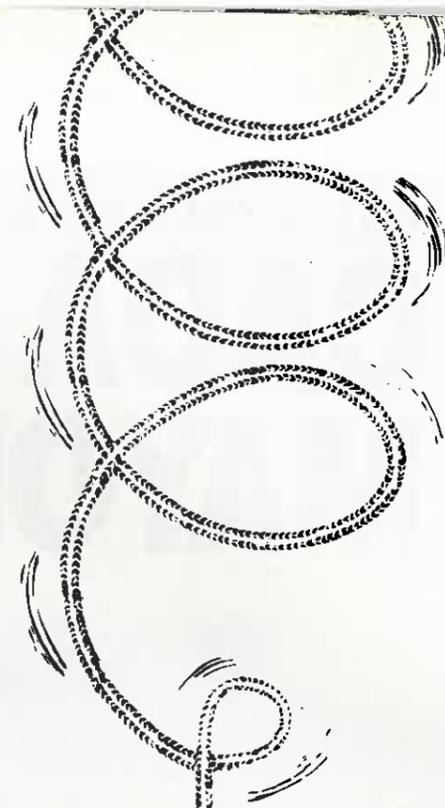
Los primeros premios recayeron, para la categoría hasta 1908, en el Huru de Francisco Valiente, hasta 1914 en el De Dion Bouton de Agustín Pedro, hasta 1920 en el Hispano Suiza de Didac Casado y hasta 1926 en el La Licorne de Fernando Fernández, mientras que el premio «Pioneer a la Elegancia» se lo adjudicó el equipo de José Narciso Arderiu y el correspondiente al mejor Hispano Suiza le fue otorgado al coche conducido por Luis Giralt. ○

Texto y fotos: José Luis Aznar

EL DESCANSO DEL GUERRERO

A su llegada a la ciudad de Sitges, este Austin Seven posa tranquilamente tras un itinerario excesivamente ajetreado. En la fotografía superior se puede observar que la indumentaria adecuada es decisiva en este ya tradicional rallye.

94 / Motor 16



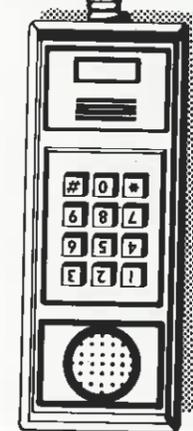
EN FENIX AUTOS GESTIONAMOS TU SEGURO POR TELEFONO.

Algunos te marean más de la cuenta para hacerte un seguro de automóvil. Nosotros somos muy directos gestionando tu seguro. Sin burocracia, sin colas ni lista de espera. Con un servicio ágil y moderno. Eficaz al primer contacto.

INFORMATE EN EL
900.111.222



TE COSTARA MENOS. SEGURO.



McGraw

TOMA DE CONTACTO YAMAHA CARLOS MAS

CADA VEZ MAYOR

Las diferencias entre las motos de competición, como este prototipo de Yamaha que llevó a Carlos Mas hasta El Cabo y su versión de calle, se van haciendo cada año mayores y más espectaculares, por fuera y por dentro.



No se si es que a medida que van pasando los años yo empiezo a ir menguando, pero la realidad es que cuando cada año Carlos Mas me deja probar su moto

del París-Dakar, perdón, París-El Cabo, cada vez me parece mayor, cada vez me cuesta más auparme a ella y cada vez, cuando me detengo, debo ir con más cuidado para no

«ponerme por montera» de la manera más tonta; ¡en parado! La verdad es que tengo que confesar que algo de esto me sucedió esta vez, puesto que en un momento dado me aparte del lugar escogido para la prueba y al querer dar la vuelta me encontré con que el terreno era un pelín complicado. No gran cosa, pero sí lo suficiente como para tener casi que pararme para ver por dónde pasar mejor. Pues bien, lo inevitable sucedió, ya que saqué el pie del estribo y sólo con la punta de la bota tocaba al suelo, con lo que al inclinarse un poquito la moto no hubo manera de sostenerla: ¡Patapaf! ¡Al suelo! Evidentemente, la bella Yamaha de Carlos ni se enteró pero para levantarla sudé tinta, me dejé la espalda bien tocada y Carlos tuvo que venir a echarme una mano mientras riendo me decía: «¿Pero qué haces? ¡Que esta moto no es de trial!» y para acabar de hundirme en la miseria de mi vergüenza, cal-

do así tontamente, añadió: «¡Y eso que el depósito está casi vacío!» El lance terminó con que él le dio la vuelta, me la encaró por el buen camino y de nuevo, en los lugares que el terreno lo permitía, pude volver a hacer mis «virguerías», mis saltitos, mis derrapadas, etc... Y es que esta moto es para eso, para grandes espacios, para ir deprisa, tragarse baches, piedras y lo que le echen, pero yendo deprisa aprovechando su inercia, sus excelentes suspensiones -muy en particular la horquilla, que es capaz de digerir lo que le pongan por delante-, la potencia del motor, la eficacia de los frenos y la estabilidad de un chasis pensado para correr. Su fuerte no son las filigranas ni la manejabilidad a baja velocidad, todo a causa de su radio de giro ridículo -ese fue uno de los culpables de mi caída, aparte, claro está, de mi indecisión al verme atrapado-, de su altura y la del centro de gravedad que obligan a tener que evitar, a cualquier precio, el inclinar la moto en parado y de sus enormes dimensiones. Y es que esta motocicleta está pensada para correr los París-Dakar a la antigua usanza, desierto a pérdida de vista y pistas de gran velocidad, mientras que la nueva orientación de la prueba hacia El Cabo, con una segunda mitad de caminos más estrechos y virados, no favorece en nada a este tipo de motos. Es por eso que cuando a Carlos Mas se le pregunta que le pediría a los Reyes, es decir a los técnicos japoneses de Yamaha, para el año que viene, dice sin dudar: «Una moto más ligera y más manejable, que de motor ya vamos bien». Y tan bien, porque este 800 centímetros cúbicos -Peterhansel, Lalay y De Petri tenían un 850 que les proporcionaba mejor par-empuja lo que no está escrito. Son 80 caballos capaces de propulsar los 190 kilos -en vacío- de la moto a casi doscientos kilómetros por hora, y que se notan con un enorme placer en el puño porque dentro de todo son dosificables. A partir de un poco antes de medio régimen, la entrega de potencia es constante y muy progresiva, lo que a la hora de llevar un mastodonte como éste, al que no puedes dominar con el cuerpo como si se tratase de una 125 de Enduro, tiene su importancia, sobre todo cuando uno no tiene la fortaleza física de un Carlos Mas,

MAJESTUOSA
La estampa de la Yamaha resulta impresionante por su forma y tamaño. También impresiona por su docilidad y la gran suavidad de su potente propulsor.



DETALLES ÚNICOS
Las modificaciones introducidas en este prototipo de Yamaha lo convierten en un vehículo completamente adaptado a las necesidades que imponen las duras rutas africanas.



CARLOS MAS

De la serie a las carreras

La moto de Carlos Mas no está al alcance de cualquiera. No basta disponer de los 15 millones de pesetas que cuesta, sino que hay que formar parte de ese selecto grupo de siete elegidos para poder acceder a ellas. Con ser caso único, no es un prototipo específico como ocurre en la velocidad. Las Yamaha de Rainey, Kocinski o Garriga son ejemplares que no derivan más que de su historia, mientras que la YZE 750 T procede de la Super Toneré. El motor tiene un 80 por ciento de piezas de serie, aunque es evidente que el 20 restante es absolutamente decisivo. En lo que respecta al chasis, las diferencias ya son más notables y muy especialmente en las suspensiones. Basta decir que un basculante de recambio cuesta (un millón de pesetas) y que el escape con su silencioso de titanio ¡800.000 del año! Según Mas, al motor le falta algo de par a bajas vueltas -porque cuando improvisas has de cortar gas a menudo y entonces al volver a dar falta chicha y has de tocar un poco el embrague. Con más par se podría ir más relajado, que es lo que se consigue en la 850 pero al precio de más consumo, aunque para mantenerlo muy bajo se le hace ir muy corta de carburación. La moto es ahora más fácil de pilotar y se va más cómoda, sobre todo por los progresos hechos en el campo de las suspensiones.

que eso sí, ese es capaz de jugar con ella de modo que desde fuera verle evolucionar parece sencillo y fácil. Pero, claro, por eso él es piloto oficial y yo periodista... ○

José Luis Aznar
Fotos: Esteban Delgado



VIVIERON SU AVENTURA

UN año más, la aventura «Camel Trophy» ha comenzado. Como todos los años, se inició con la búsqueda de jóvenes aventureros dispuestos a pasar todo tipo de pruebas -conducción 4x4, resistencia, orientación, etc- y que hablen inglés, el idioma oficial. Serán diecisiete países de todo el mundo los que participen.

Las parejas que al final resulten seleccionadas, entre las más de cincuenta mil solicitudes, tendrán que pasar quince días, en una zona inhóspita para ellos y teniendo que hacer frente a las vicisitudes que se les presenten con el mayor aplomo posible. Después de una minuciosa selección, sólo diez llegaron a la final. Ellos eran los candidatos para hacer un pequeño o un gran Camel Trophy en España. A la Guayana sólo irán dos, pero el resto recordará que «ellos también lo hicieron».

La zona elegida para la selección nacional fue la Pirenaica, muy diferente a la que tendrán que sufrir los finalistas en Guayana 92, donde habrán de enfrentarse a la benevolencia de un clima ecuatorial con temperaturas suaves a finales de la época de lluvias. Aunque las dificultades fundamentales con las que tendrán que combatir serán el barro y los mosquitos, así como la inexistencia de cualquier tipo de carreteras. En el Pirineo no hubo malas temperaturas diurnas, pero durante la noche los termómetros llegaron a bajar hasta los 15 grados bajo cero como pudimos comprobar en St. Joan de L'Erm.

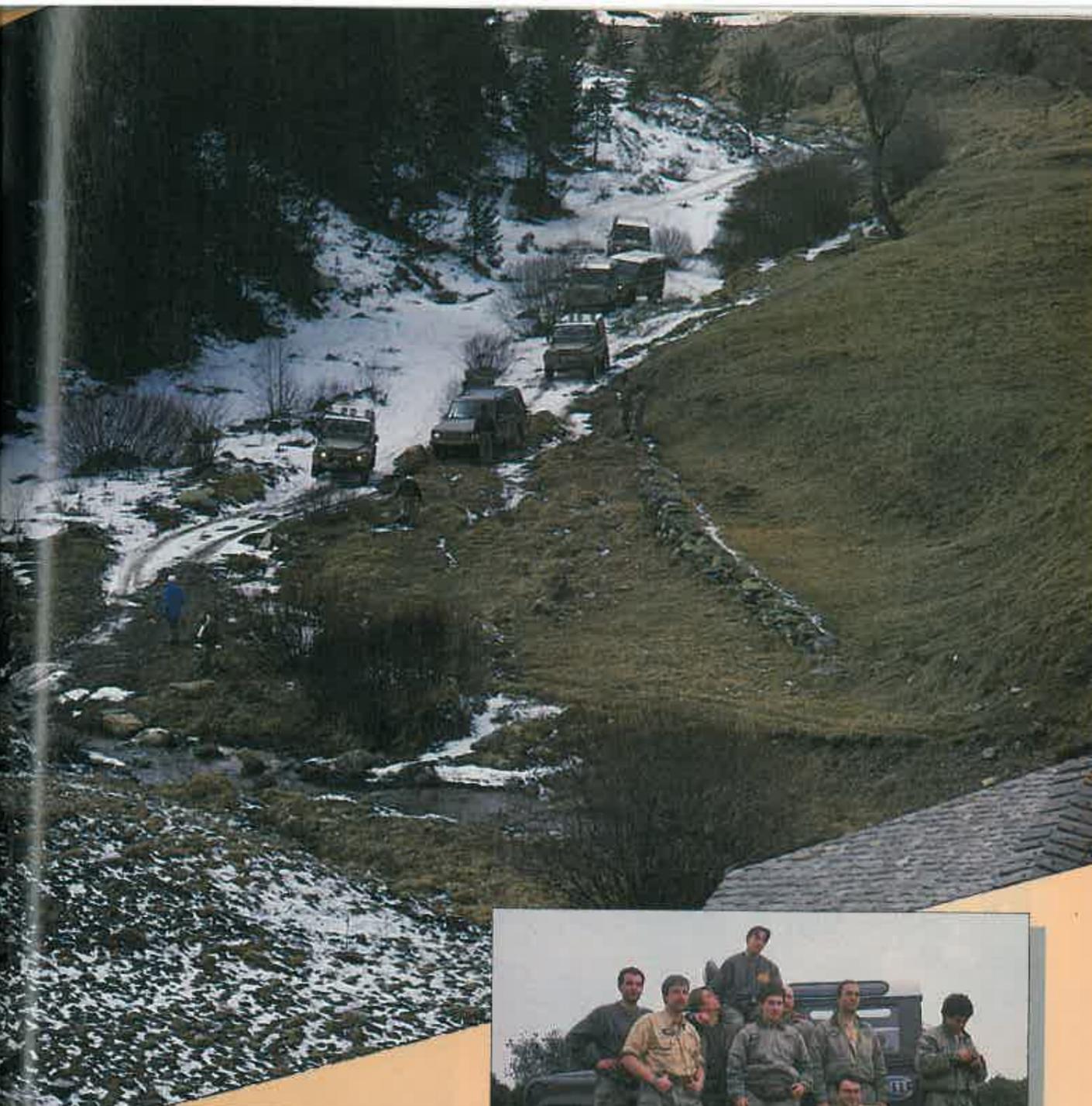
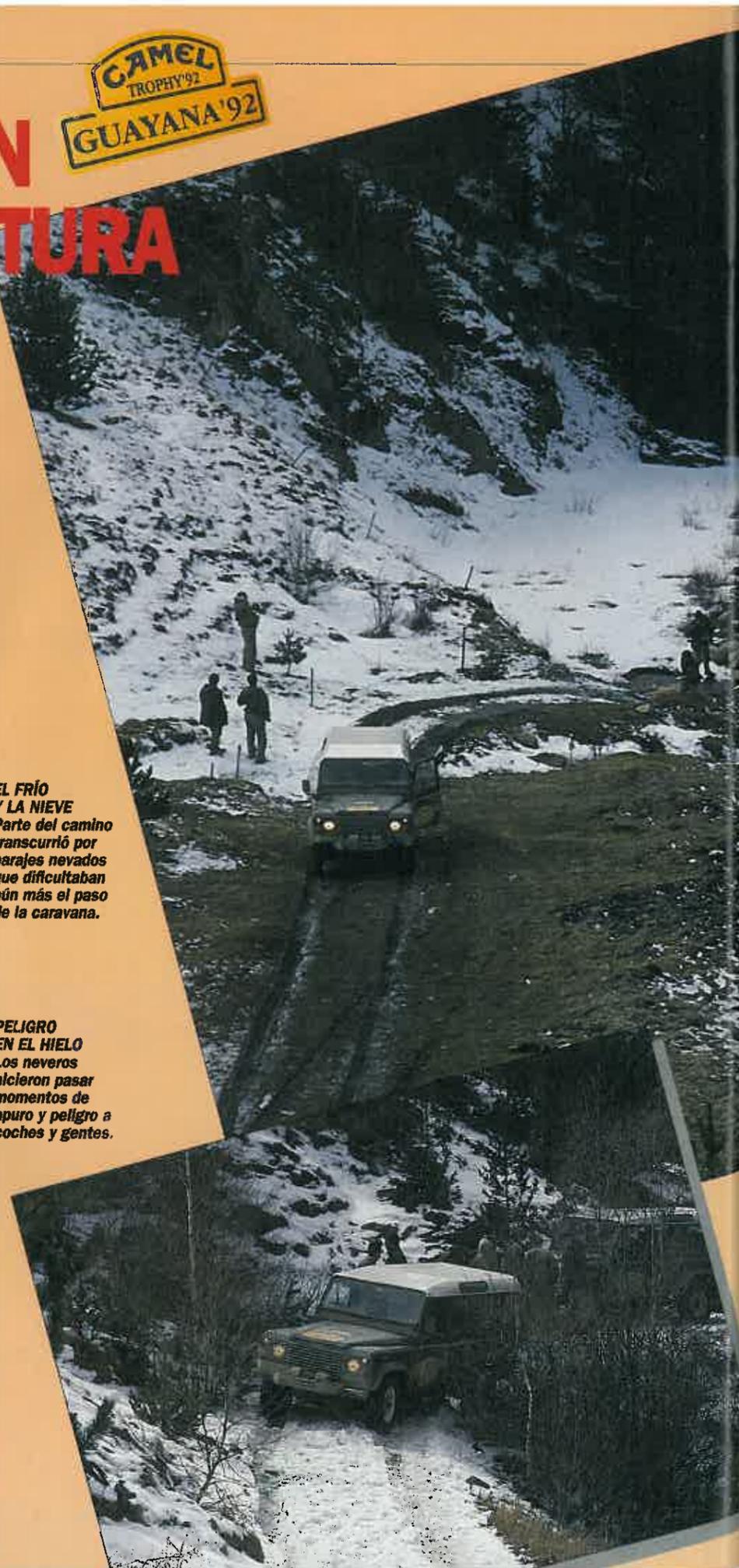
TODOS LUCHARON

La caravana partió de Tardienta, Huesca, atravesando el desierto de los Monegros, con caminos polvorientos y sin apenas dificultades, pues los candidatos tenían que adaptarse a la conducción de los vehículos Land Rover. Tenemos que recordar a los lectores de Motor 16 que los candidatos no tienen por qué ser grandes conductores.

De cualquier manera, las dificultades

EL FRÍO Y LA NIEVE
Parte del camino transcurrió por parajes nevados que dificultaban aún más el paso de la caravana.

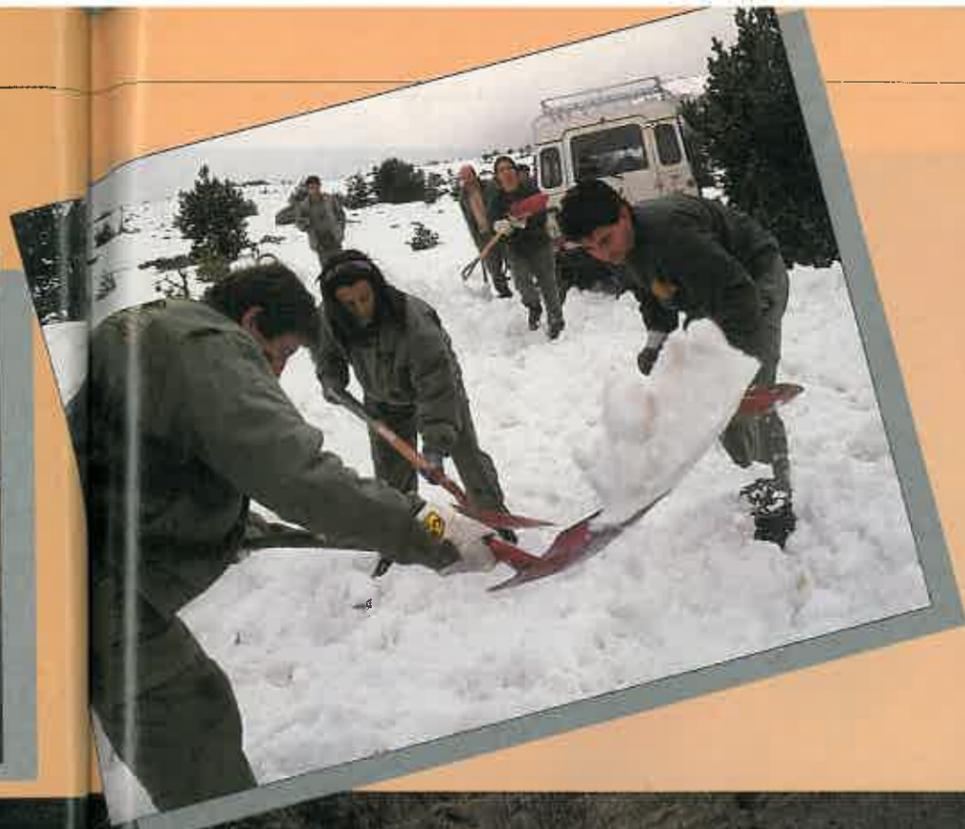
PELIGRO EN EL HIELO
Los neveros hicieron pasar momentos de apuro y peligro a coches y gentes.



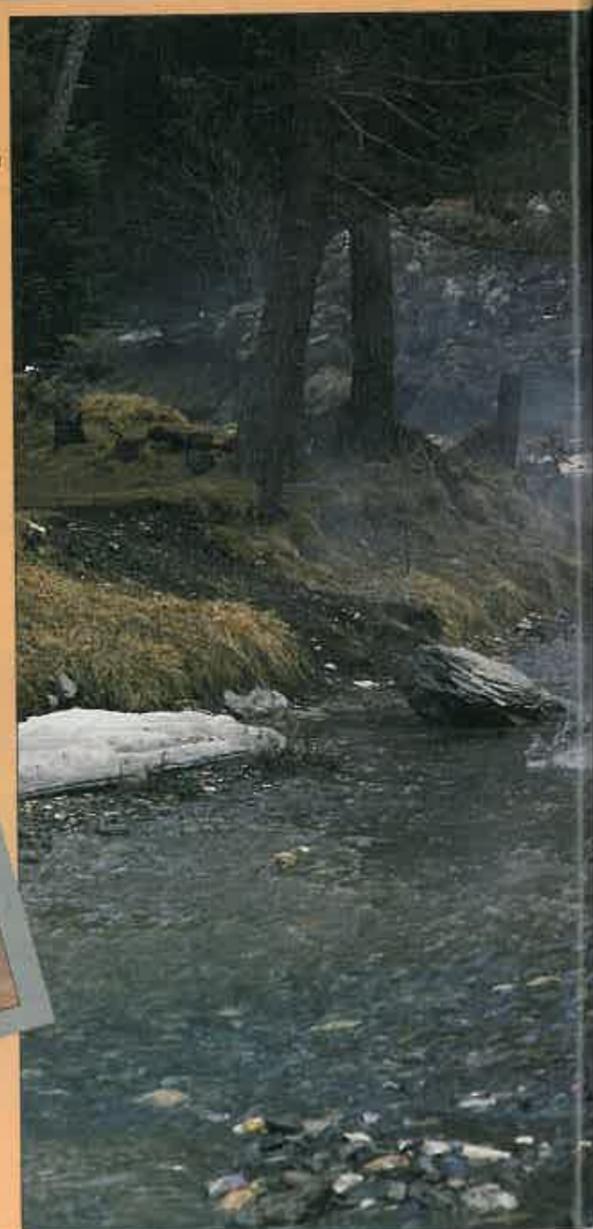
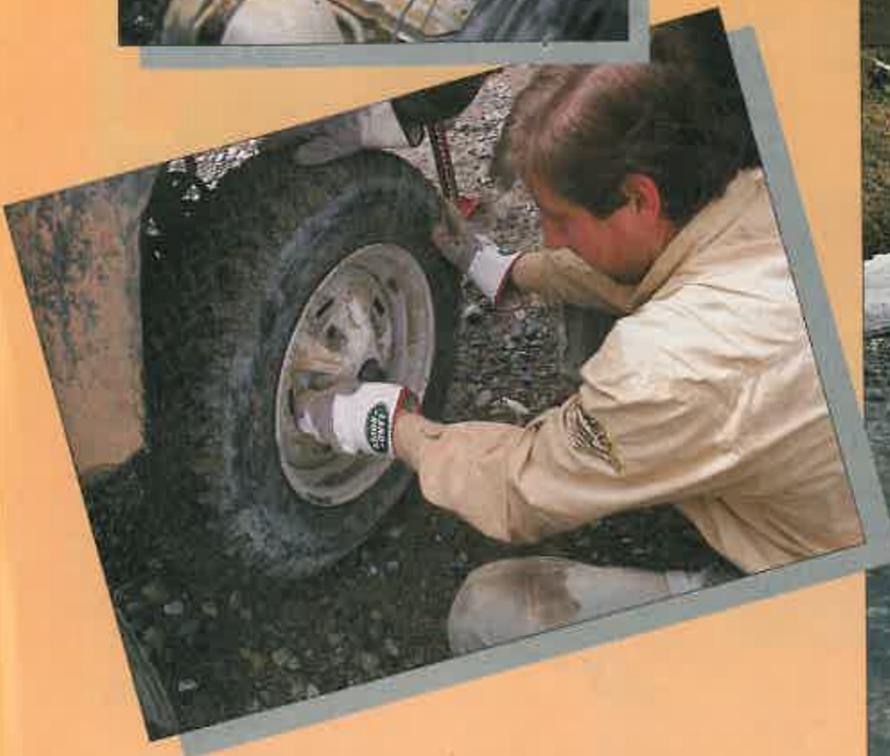
des a que nos tiene habituados la organización del Camel Trophy no se hicieron esperar y, todos los candidatos, asesorados por los monitores, tuvieron que ponerse a trabajar duramente para superar pruebas como la construcción de puentes de troncos, regularidad, winch, orientación, etc..., todo dentro del más puro respeto a la naturaleza.



LOS HOMBRES DE LA AVENTURA
De los cuatro finalistas, Daniel, Juan, Jorge y Enrique, sólo dos irán a la Guayana. La lucha final para ocupar las dos plazas del equipo peninsular, tendrá lugar a finales de marzo en la dura cita de París.



TAMBIÉN UNA MUJER
Entre los nueve candidatos se encontraba Belén, una joven catalana que demostró su gran preparación aunque no llegó a estar entre los cuatro mejores. A lo largo del recorrido no faltó el vadeo de algunos ríos.



Por la noche también se realizaron diversas pruebas, tanto a pie como en coche. Una serie de pruebas que conjugaban la dureza natural de todas las eliminatorias del Camel Trophy con la dureza añadida de transcurrir en la más absoluta soledad. De esta manera fueron pasando los días, y los 500 kilómetros de naturaleza agreste que nos separaban de Andorra fueron llegando a su término. Una de las zonas más peculiares que tuvo que atravesar esta selección fue la que va de Civís, último pueblo español, a la frontera con Andorra y ruta frecuentada por los contrabandistas, donde nos encontramos con neveros en la ruta que obligaron a trabajar hasta la extenuación con los picos y palas para evitar precipitarnos por alguno de los barrancos de la zona.

UNA MUJER ENTRE ELLOS

La organización se encontró con un problema, tan sólo podían escoger a cuatro semifinalistas y todos los que tomaron parte en la selección eran buenos. Este año volvía a llegar a esta final una mujer, Belén Sánchez Cañas, llamando la atención en un principio por su pequeña complexión, pero demostró que no hay nadie pequeño y, con frialdad y mucha inteligencia, a punto estuvo de sorprender a los «aguerridos» varones y colocarse en la final. El resto, jóvenes de toda España entre los que había ingenieros industriales, estudiantes e incluso un bombero, aportaban alguna cualidad, gracia, inteligencia, fuerza, etc...

Desgraciadamente, sólo cuatro conseguirían clasificarse para las semifinales de Birmingham y París. De estas semifinales saldrán los dos finalistas que representarán a la España peninsular, ya que las Islas Canarias cuentan con su propia representación. Una representación que en estos momentos aún no se encuentra concretada.

Los cuatro afortunados son: Juan Seguí, Jorge Salvador, Juan D. Fever y Enrique Tomás, de ellos únicamente dos serán los que lleguen a Guayana. Este premio recompensará los esfuerzos de unos participantes que continúan buscando algo tan intrínseco al espíritu humano como es el afán de aventuras. ○

Texto y fotos: Alfonso J. Nieto



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES AÑO NUEVO, VIDA NUEVA

En los próximos días, en tierras canarias, se inicia una nueva edición del Campeonato de España de Rallyes, con importantes novedades reglamentarias, buscando salvar el interés del que ha sido y sigue siendo, el Campeonato de España más seguido por aficionados y participantes.

Si el comienzo de año se le mira por el nivel de participación del campeonato, a pocos días de su inicio parece que la temporada va a estar animada, con media docena de pilotos que pueden llevar el interés al Campeonato; es, especialmente, los pilotos canarios. La gran incógnita de este año son las rondas. La Federación Española, consciente de que el nivel de costes ha alcanzado un límite insostenible para los equipos, ha decidido introducir una serie de limitaciones en la participación y en el número de neumáticos que utilizará cada coche, en cada rallye. Pero esta norma no ha gustado a todo el mundo. Para quienes disponen de coche

con dos ruedas motrices, la norma es inadmisible porque favorece a los cuatro ruedas motrices. Según otros pilotos, no se abaratará costes porque las nuevas cubiertas, que duran unos 50 kilómetros de tramo, son lo más caro hasta ahora utilizado en el Campeonato de España. Sin neumáticos utilizados en el Mundial, después de lograr y más caras. Además, la nueva norma deja poco espacio a la participación de pilotos extranjeros. ¿Tienen los extranjeros que someterse a esta limitación? Si no es así, ¿por qué darle esa ventaja frente a los pilotos españoles? Parece que en las pruebas del Campeonato de España, la norma es limitar las rondas

EL REGRESO DE RENAULT
De la mano de Cima, FASA Renault vuelve a los rallyes españoles con un Clio de 200 caballos.



para todos, pero no en la puntuación para el Mundial. En fin, habrá que atinar más la reglamentación y ver cómo va influyendo en el campeonato. A priori, el campeonato va a ser seguido por: José María Ponce (BMW), Luis Morán (Lancia), Jesús Puras (Lancia), Daniel Monso (Ford), Kiko Cipa (Renault), Ricardo Avero (Mitsubishi), Carlos y Pedro Diego en algunas pruebas. Un plantel que va lo quisieramos en los años de Borja Zanini, Spitz y Bassas. José Mari Ponce - El actual Campeón de España va a dedicarse intensamente a los circuitos, pero, como el año comienza en su tierra, desatenderá el veterano M-3 y en

ENTREVISTA

DOS HOMBRES Y UN DESTINO

Jesús Puras y Luis Monzón con el título en juego

AUNQUE serán más los pilotos que luchen por el título de Campeón de España, dos de ellos parten como máximos favoritos; especialmente porque sus monturas, sendos Lancia Delta Integrale, parecen los más adecuados. Son Jesús Puras, santanderino de 29 años, ya Campeón en el 91 y el canario Luis Monzón, de 26 años, que ya el pasado año inició su andadura con brillantez inusitada. A ambos les hemos sometido a un cuestionario de preguntas, intentando desvelar alguna faceta de su personalidad; algún aspecto que no deja traslucir su actuación con el volante entre las manos.

¿Nombre y apellidos?:

JP: Jesús Puras Vidal de la Peña.

LM: Luis Monzón Artilles.

Nacido en...

JP: Santander, el 16 de marzo de 1963.

LM: Las Palmas, el 9 de abril de 1966.

Tu signo del zodiaco es...

JP: Piscis.

LM: Aries.

¿Crees en esto del Zodiaco?

JP: No demasiado.

LM: Sí. En algunas cosas, aunque no en la totalidad de lo que dicen.

¿Estado civil?

JP: Soltero.

LM: Casado, desde el 20 de diciembre pasado.

¿Hasta cuándo?

JP: Hasta que alguien me suba al altar.

¿Cuánto mides y cuánto pesas?

JP: 77 kilos y 1,78 metros.

LM: 75 kilos y 1,75 metros.

¿Te cuesta mantenerte en forma?

JP: No. Creo que hacer deporte, a menudo, me ayuda.

LM: No. Cuando corría en motos tenía que hacer más esfuerzo, pero para el automovilismo, la condición física no es

tan exigente.

¿Te sacrificas por tu forma física?

JP: Sí. Mucho; y le doy gran importancia.

LM: De hecho, lo hago.

¿Y por tu formación cultural?

JP: También. A parte de las carreras, hay muchas otras cosas en la vida.

LM: También. Aunque dejé mi formación, he cursado COU y la selectividad y he realizado estudios de Turismo y tres años de informática. Hay que estar al día y saber opinar. La formación cultural es muy importante.

¿Qué libro estás leyendo estos días?

JP: Leo revistas en general. Me gustan los



LA EXPERIENCIA Y LA JUVENTUD Jesús Puras (izquierda) y Luis Monzón representan a la experiencia y a la juventud, ambos sobre el mismo coche: el Lancia Delta Integrale.

libros de arquitectura y diseño.

LM: Uno de los últimos de J.J. Benítez, sobre temas esotéricos.

¿Y la última película que has visto?

JP: Terminator.

LM: Fire Fox.

Al margen del automovilismo, ¿practicas algún otro deporte?

JP: Sí: footing, esquí y en verano tenis y algunos otros.

LM: Hacía motociclismo, hasta que me lo han prohibido por contrato, ya que las lesiones son frecuentes y no puedo comprometer una temporada tan complicada como la de este año. Hago algo de footing y gimnasia.

¿Ves deporte por televisión?

JP: Sí, a menudo.

LM: Veo lo que ponen de motociclismo y automovilismo. Suelo ver el programa «Centímetros Cúbicos».

¿Ves mucho la televisión?

JP: Generalmente sí, porque me gusta estar tranquilamente en casa, y es una forma de pasar el rato.

LM: No mucho. No más de 20 minutos al día, porque me suelo quedar dormido.

¿Crees en el diablo?

JP: No.

LM: No.

¿Hay algún partido político al que no votarías nunca?

JP: La política es tan variable que nunca sabes qué puede pasar.

LM: Soy muy poco político.

¿Te importa hablar de política o de temas

JP: No, para nada.

LM: Ahora no. Pero debo reconocer que en otro momento de mi vida, cuando corría en moto, fui supersticioso. Ahora lo he superado porque creo que es sólo una falta de seguridad en uno mismo.

¿Eres supersticioso?

JP: No, para nada.

LM: Ahora no. Pero debo reconocer que en otro momento de mi vida, cuando corría en moto, fui supersticioso. Ahora lo he superado porque creo que es sólo una falta de seguridad en uno mismo.

¿Qué cambiarías en tu vida?

JP: Hay momentos en que soy muy impulsivo a la hora de tomar decisiones.

LM: Me gustaría ser más abierto en mis cuestiones personales, aunque poco a poco voy evolucionando y madurando en este sentido.

¿A qué hora te acuestas normalmente?

JP: Sobre las 12 ó 12 y media.

LM: Normalmente a las 11 y media.

¿Qué te gusta comer?

JP: Pasta, ensaladas y frutas.

LM: Arroz a la cubana.

¿Qué platos no pides nunca?

JP: A veces con carreras o con cualquier cosa. Pesadillas, pocas.

LM: Nunca me acuerdo de lo que sueño,

comprometidos?

JP: No. Generalmente, no.

LM: No me gusta hacerlo en público.

¿Y sobre cuestiones personales o íntimas?

JP: Me gusta tener mi propia vida privada y mi intimidad.

LM: Este ha sido uno de los temas sobre los que he discutido con mi mujer. Soy muy reservado y no me gusta hablar de estas cuestiones.

¿Duermes vestido?

JP: Con poca ropa. Ligero.

LM: No uso pijama.

¿Cuántas horas?

JP: De 7 a 8.

LM: Alrededor de 7 horas y cuarto.

¿Sueñas?

JP: A veces con carreras o con cualquier cosa. Pesadillas, pocas.

LM: Nunca me acuerdo de lo que sueño,

aunque soñaré, como todo el mundo.

¿Cuál es tu gran ilusión?

JP: Estar contento conmigo mismo y llegar a lo máximo en mi trabajo.

LM: Ser Campeón del Mundo de Rallyes

¿Y al margen del automovilismo?

JP: Colaborar de la manera que fuera en promover el automovilismo nacional. Crear una escuela o centro de formación de automovilistas e incluso dirigir un departamento de competición.

LM: Tener un hijo, aunque por ahora no quiero que interfiera en mi futuro profesional.

¿Qué compartes?

JP: Mis ganas de trabajar, la amistad y sobre todo, mi familia.

LM: Casi todo, menos lo personal. Soy bastante abierto, lo que en algunas ocasiones, es un problema.

¿Qué no compartes?

JP: Mi vida privada, mi intimidad.

LM: Lo personal no lo comparto con nadie.

¿Tienen cinco amigos íntimos?

JP: Sí.

LM: No, menos

¿Haces diferencias entre amigos y amigas?

JP: Intento no hacerlas. Además, tengo buenos amigos y amigas.

LM: Nunca me había parado a pensarlo. Mi amigo íntimo es uno solo. Mi amiga íntima, es mi mujer.

¿Eres supersticioso?

JP: No, para nada.

LM: Ahora no. Pero debo reconocer que en otro momento de mi vida, cuando corría en moto, fui supersticioso. Ahora lo he superado porque creo que es sólo una falta de seguridad en uno mismo.

¿Qué cambiarías en tu vida?

JP: Hay momentos en que soy muy impulsivo a la hora de tomar decisiones.

LM: Me gustaría ser más abierto en mis cuestiones personales, aunque poco a poco voy evolucionando y madurando en este sentido.

¿A qué hora te acuestas normalmente?

JP: Sobre las 12 ó 12 y media.

LM: Normalmente a las 11 y media.

¿Qué te gusta comer?

JP: Pasta, ensaladas y frutas.

LM: Arroz a la cubana.

¿Qué platos no pides nunca?

JP: A veces con carreras o con cualquier cosa. Pesadillas, pocas.

LM: Nunca me acuerdo de lo que sueño,

JP: Cualquier cosa que lleve besamel.

LM: No me gusta mucho la carne, aunque la tomo.

¿A qué te hubieras dedicado en otras circunstancias?

JP: Posiblemente estaría con mi padre vendiendo coches, o en los negocios de mi familia.

LM: Piloto de aviación. Hice un trato con mi padre. Si no progresaba como piloto profesional, me haría piloto comercial. Y aún estoy a tiempo de hacerlo si veo que en los próximos años no llego a nada.

¿Qué estás dispuesto a sacrificar?

JP: Un poco de mi vida familiar, tiempo en casa, en mi trabajo, a cambio de conseguir mis objetivos.

LM: Ya sacrifico mi vida personal, el ver poco a mi familia y el no tener una vida ordenada.

¿Y qué no sacrificarías nunca?

JP: La dignidad a la hora de afrontar un programa. La amistad con quien me ayuda o con mi copiloto... no paso por encima de estas cosas.

LM: La verdad es que ahora mismo no sé qué contestarte

¿Lees los periódicos?

JP: Sí. Todos los días.

LM: Muy pocas veces. Ojeo las noticias, pero casi nunca leo lo que pueden escribir sobre mí o sobre mis actuaciones, porque influye mucho en actuaciones posteriores.

Definimos en pocas palabras a las siguientes personas:

JP: **Pepe Arrarte:** Todo ganas, y todo garra.

Manuel Ortiz-Tallo: Un caballero y un amigo con el que tengo una deuda pendiente.

Carlos Sainz: Un monstruo y un genio. **José Luis Puras, tu padre:** Mi mejor apoyo y mi mejor fan. Como persona, nunca falla.

Bernard Tramont: Una persona que ama al automovilismo. Personalmente, le tengo un gran aprecio.

Achim Warmbold: Sin comentarios.

LM: **José Antonio Monzón:** A mi padre le debo todo. El también ha sido corredor y conoce este mundo, Ha dado todo por mí.

Jose Mari Ponce: Una persona cariñosa. Le conozco desde hace muchos años porque fue copiloto de mi padre. Le tengo un gran cariño aunque a veces piensa que sus amigos le queremos traicionar.

Fernando Capdevila: Le conozco menos.

función de los primeros resultados, seguirá el campeonato en las pruebas más favorables. Lo malo es que la limitación de neumáticos perjudica notablemente a su coche de dos ruedas propulsoras.

Luis Monzón.- Contará con el me-

mejor material: un Lancia «Deltone» de la escudería de Fabrizio Tabaton. Bien de presupuesto, el canario es a priori el máximo favorito para este año. Su defecto, la inexperiencia y la fogosidad, que Fabrizio deberá encauzar.

Jesús Puras.- Se ve obligado a reiniciar su carrera, corriendo cinco pruebas en España y compaginándolas con otra en el Mundial. Cuenta con un Delta de Noccentini, pero no iniciará su andadura hasta pasada la mini-temporada canaria.

Kiko Cima.- Con que le salgan las cosas medianamente bien, el asturiano puede perfectamente imponerse en el campeonato, con un coche de 200 caballos (frente a los 300 mínimo de sus rivales) y tracción delantera (4 ruedas motrices sus riva-

les). La fiabilidad mecánica del Clio grupo A, semioficial de FASA y la asistencia a la mayoría de las pruebas, deben situar a Kiko muy alto en la tabla. Es posible que logre más de una victoria, en pruebas a las que no acuden los protagonistas.

ASEGURE UNA BUENA CARBURACION PROTEJA EL SISTEMA DE INYECCION MEJORE LA COMBUSTION AUMENTE EL RENDIMIENTO



WYNN'S EL EQUILIBRIO IDEAL PARA SU MOTOR



Wynn's

PURA FUERZA

EL PODIO

Vencedores de los Rallyes del Campeonato de España

	1991	1990	1989	1988	1987	1986
TENERIFE/ ISLAS CANARIAS	Monzón (Ford) J.M.Ponce (BMW) Avero (Mitsubishi)	Puras (Lancia) Bassas (BMW) Bardolet (Ford)	Puras (Ford) Capdevila (Lancia) Moratal (Opel)	Servia (Lancia) Puras (Ford) Beny (Opel)	Sainz (Ford) J.M.Ponce (BMW) Beny (Opel)	Zanini (Ford) Beny (Opel) Lamberti (Opel)
CORTE INGLES	Tabaton (Lancia) Liatti (Lancia) Trelles (Lancia)	Bassas (BMW) Bertone (Lancia) Lamberti (Alfa)	Sainz (Toyota) J.M.Ponce (BMW) Ferrecchi (Lancia)	Sainz (Ford) Tabaton (Lancia) Bassas (BMW)	Sainz (Ford) J.M.Ponce (BMW) Bassas (BMW)	Sainz (Renault) Zanini (Ford) McPae (Metro)
SANTANDER	J.M.Ponce (BMW) M.M. Conde (Renault) Lilly (Opel)	Puras (Lancia) Bassas (BMW) Bardolet (Ford)	Puras (Ford) Bassas (BMW) Capdevila (Lancia)			
CAJALICANTE	Trelles (Lancia) J.M.Ponce (BMW) Morzon (Ford)	Puras (Lancia) Bassas (BMW) Moratal (Opel)	Bassas (BMW) Puras (Ford) Santos (Ford)	Sainz (Ford) Servia (Lancia) Bassas (BMW)	Sainz (Ford) Bassas (BMW) Puras (Renault)	
VILLA DE LLANES	Trelles (Lancia) Diego (Lancia) Moratal (Opel)	Puras (Lancia) Moratal (Opel) Azcona (Peugeot)	Bassas (BMW) Puras (Ford) Moratal (Opel)	Bassas (BMW) Beny (Opel) Moratal (Peugeot)	Sainz (Ford) Servia (VW) Puras (Renault)	Servia (Lancia) Beny (Opel) Arqué (Opel)
ORENSE	Trelles (Lancia) Monzon (Ford) Moratal (Opel)	Bassas (BMW) Bardolet (Ford) Moratal (Opel)	Puras (Ford) Bassas (BMW) Capdevila (Lancia)			
OSONA	Bardolet (Ford) Trelles (Lancia) Ponce (BMW)	Bassas (BMW) Puras (Lancia) Bardolet (Ford)	Puras (Ford) Bardolet (Ford) Moratal (Opel)			
PRINCIPE DE ASTURIAS	J.M.Ponce (BMW) Diego (Lancia) Trelles (Lancia)	Puras (Lancia) Bassas (BMW) Moratal (Opel)	Bassas (BMW) Capdevila (Lancia) J.M.Ponce (BMW)	Fiorio (Lancia) Sainz (Ford) Beny (Opel)	Sainz (Ford) Puras (Renault) Sulayem (Ford)	Tabaton (Lancia) Sainz (Renault) Zanini (Ford)
CATALUÑA	Schwarz (Toyota) Kankkunen (Lancia) Delecour (Ford)	Cerrato (Lancia) Loubet (Lancia) Tabaton (Lancia)	Loubet (Lancia) Droogmans (Ford) Liatti (Lancia)	Saby (Lancia) Sainz (Ford) Raynier (VW)	Cerrato (Lancia) Bassas (BMW) Puras (Renault)	Tabaton (Lancia) Sainz (Renault) Servia (Lancia)
VALEO	J.M. Ponce (BMW) Ferreiros (Ford) Ciment (Opel)	Cerrato (Lancia) Bardolet (Ford) Bassas (BMW)	Sainz (Toyota) Fiorio (Lancia) Puras (Ford)	Servia (Lancia) Bassas (BMW) Beny (Opel)	Sainz (Ford) Bassas (BMW) Servia (VW)	Sainz (Renault) Servia (Lancia) Beny (Opel)
SIERRA MORENA		Puras (Lancia) Bardolet (Ford) Moratal (Opel)	Bassas (BMW) Moratal (Opel) Bardolet (Ford)	Sainz (Ford) Servia (Lancia) Beny (Opel)	Moratal (Peugeot) Bassas (BMW) Puras (Renault)	Sainz (Renault) Zanini (Ford) Beny (Opel)
PLAYA DE ARO				Sainz (Ford) Servia (Lancia) Bassas (BMW)	Servia (VW) Bassas (BMW) Moratal (Peugeot)	
SAN FROILAN				Servia (Lancia) Bassas (BMW) Foncueva (Renault)	Sainz (Ford) Barreras (Renault) Beny (Opel)	Servia (Lancia) Zanini (Ford) Beny (Opel)
COSTA BRAVA					Servia (VW) Spilotts (Audi) Bassas (BMW)	Tabaton (Lancia) Sainz (Renault) Servia (Lancia)
RACE						Servia (Lancia) Pregiasco (Lancia) Snijers (Lancia)
GUILLERIAS						Servia (Lancia) Beny (Opel) Pons (Opel)

CUESTIÓN DE RUEDAS
Disponer de ruedas y no gastarlas va a ser más importante que ser el más rápido. En la foto, Luis Monzón con su Lancia Integrale.



Daniel Alonso. A una semana del inicio de la temporada, el piloto de avilés aún no tiene claro sus planes. Quiere y debe correr con un Sierra Cosworth 4x4 grupo A, pero en Ford España no lo ven claro y Daniel tiene dificultades para montar un programa privado. Sería una verdadera lástima el dejar de contar con uno de los valores más seguros de estos últimos años.

Ricardo Avero. Es ciertamente

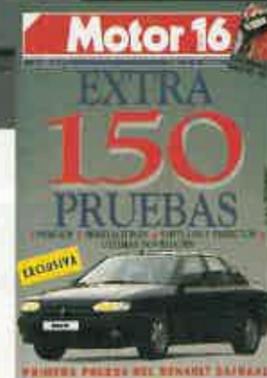
14.560 PTAS. AL AÑO
SIN ENTRADA.



DMB&B

Suscríbese ahora a Motor 16 y los tendrá todos con un 20% de descuento.

O lo que es igual, 10 números GRATIS al año. De la manera más cómoda, sin tener que bajar al kiosco y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



- Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.
- Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____
 Calle _____
 Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____
 Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción
 España _____ 14.560 ptas America, Africa _____ 35.256 ptas.
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas

20 AÑOS DE GLORIA

Victorias en un mismo año

Victorias	PILOTO	AÑO	Pruebas puntuables en aquel año
8	Alberto Ruiz-Giménez	1971	19
8	Jorge de Bagration	1979	22
7	Carlos Sainz	1987	11
6	Jorge de Bagration	1980	22
6	Marc Etchebers	1974	15
6	Marc Etchebers	1976	15
6	Marc Etchebers	1979	21
6	Marc Etchebers	1980	22
6	Jorge Babler	1973	16
5	Antonio Zanini	1975	15
5	Antonio Zanini	1977	15
5	Antonio Zanini	1978	14
5	Antonio Zanini	1982	28
5	Antonio Zanini	1984	12
5	Jesús Puras	1990	11

DANIEL ALONSO
El piloto avilesino Daniel Alonso quiere resucitar el prestigio de Ford en el Campeonato de España.



exótico ver correr en la Península a un imponente Mitsubishi Galant VR4 y ese es el plan del canario, que quiere este año participar en el campeonato, tras haber animado las pruebas insulares en las dos últimas temporadas. Lo tiene difícil por falta de experiencia, pero, con menos ruedas todos, la falta de experiencia importa menos.

«Carlos».- El veterano piloto canario está empeñado en convencernos de que el Mercedes 190 es un coche adecuado para los rallyes de asfalto. No es del todo acertado, pero al menos, su espectacularidad esta garantizada. Mercedes España puede ayudarle a completar el presupuesto.

Pedro Diego.- Centrado en el Campeonato de Tierra, donde defenderá los colores de Marlboro y la

EL REY ZANINI
Pilotos con más victorias

- 40 Antonio Zanini
 - 39 Marc Etchebers (Francia)*
 - 28 Jorge de Bagration
 - 19 Salvador Serviá
 - 19 Carlos Sainz
 - 16 Beny Fernández
 - 14 Eugenio Ortiz
 - 12 Eladio Doncel
 - 10 Jesús Puras
 - 9 Alberto Ruiz-Giménez
 - 9 Jorge Babler
 - 8 Josep Bassas
 - 7 Estanislao Reverter
 - 7 Manuel Juncosa
 - 6 Bernard Tramont (Francia)*
 - 5 José Manuel Lencina
 - 5 Julio Gargallo
 - 4 Medardo Pérez
 - 4 Salvador Cañellas
 - 3 Pío Alonso
 - 3 Lucas Sainz
 - 3 Eduardo Balcazar
 - 3 Jaume Pons
 - 3 Carlos Piñeiro
 - 3 Gustavo Trelles (Uruguay)*
 - 3 José María Ponce
 - 2 José María Palomo
 - 2 Tino Suarez
 - 1 Josep María Bardolet,
- Borja Moratal, Luis Monzón, Juan Fernández, Jorge Plá, José Pavón, Agustín Boix, Juan Aleix, Tito Serra, Juan Ucha, Manuel Aguilar, Miguel Angel Domínguez, Angel Dávila, Enrique Villar, Juan Ignacio Sunsundegui, «Fombona», Fernando de Lezama, Carlos Alonso Lambertí, «Peitos», Manuel Rodríguez, Mariano Lacasa, Francisco Martínez.
- (*) Pilotos extranjeros, con licencia española

DOCENA DE RALLYES

Calendario para 1992

Fecha	Rallye	Provincia	Coefficiente
29.03	El Corte Inglés	Gran Canaria	9 (Cto Europa)
05.04	Islas Canarias	Tenerife	6
26.04	Santander	Santander	6
17.05	Cajalicante	Alicante	7 (Cto Europa)
07.06	Villa de Llanes	Asturias	6
05.07	Osona (?)	Gerona	6
26.07	San Froilán	Orense	6
23.08	Cerámica	Castellón	6
13.09	Príncipe Asturias	Asturias	9 (Cto Europa)
18.10	Orense	Orense	6
08.11	Cataluña	Barcelona	12 (Cto Mundo)
22.11	Valeo	Madrid	7 (Cto Europa)

Jolly, Pedro sólo hará este año el Príncipe de Asturias y el Cataluña, aunque, si sale algún patrocinador, podría ampliar sus participaciones, en las que siempre será uno de los favoritos. Podría ser fantástica una lucha a tres bandas entre Puras, Diego y Monzón.

A estos hombres habrá que sumar a los dos pilotos del Opel Team, Luis Climent e Iñigo Lilly, que volverán a hacer correr sus Corsa grupo A, ligeramente modificados respecto a los de 1991. Iniciarán el

Campeonato en Santander, mientras que el jefe de filas, Borja Moratal, se centrará en el Campeonato de Tierra, desarrollando el Calibra Turbo 4x4 con el que la marca volverá al Mundial en el próximo año 1993.

En cuanto al equipo Peugeot, cierta decepción por cuanto no contará con un piloto oficial sobre un coche oficial, Josep Arqué se ha quedado en tierra ante la reducción de presupuestos. El ganador del Desafío del pasado año, Capi Saiz defenderá los colores de la fábrica de Villaverde, haciendo correr un 309 de serie, con tal vez alguna participación en el grupo A.

Evidentemente, los diferentes campeonatos monomarcas siguen en marcha. La Copa Renault y el Desafío Peugeot seguirán llenando las listas de inscritos de las doce pruebas del campeonato; un campeonato en el que las dificultades no son sólo de los pilotos, sino también de los patrocinadores, como lo demuestra el hecho de que, antes incluso de ponerse en marcha, ya se



LA EXCEPCIÓN JAPONESA
Cuando en el mundial los japoneses forman la inscripción más numerosa, en España siguen siendo exóticos, con la única presencia del equipo Mitsubishi de las Islas Canarias, con Ricardo Avero al volante del Galant.

anuncia la baja de una prueba, el Rallye Osona, por falta de presupuesto.

El sistema de puntuación sigue siendo el mismo de años anteriores, con puntos a los vencedores en cada clase, pero ahora, en la pre-

sente edición, hay que clasificarse entre los primeros para obtener resultado, otra modificación que debe ayudar a incrementar el interés. Ojalá que todo salga bien.

José María Cernuda

CONVIERTETE EN PILOTO DE FORMULA RENAULT

Si tienes menos de 27 años sigue los pasos de los actuales pilotos de Fórmula I, y conviértete en piloto de Fórmula Renault con Privilege Fórmula y MOTOR16. Realizando los tres cursos de formación de piloto puedes ganar tu participación gratis en la última carrera de FORMULA RENAULT de esta temporada en el equipo CENTRAL HISPANO 20, con Javier Díaz.

No dejes que esta oportunidad se te escape.



Privilege Formula
Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16
Solicitando precios y programas de cursos



¿Rover independiente?

La duda consiste en si Rover pudiera salir adelante sin el control de Honda, que precisamente acaba de ofrecerle una buena parte del estudio del 800, concretamente el chasis y una de sus motorizaciones.

Honda posee el 20 por ciento de Rover, empresa de la British Aerospace desde 1988.

A partir de entonces se han suprimido diez mil puestos de trabajo y unos 14.400 millones de pesetas. La filial automovilística de esta empresa sobrevive, pues, gracias al apoyo tecnológico de Honda, que va a suministrar la mayoría de los motores que va a producir en la nueva planta de Swindon. En la gama actual sólo hay dos modelos genuinos Rover: el venerable Mini y el pequeño Rover 100. Algo ha cambiado, sin embargo, en Rover:

Las altas responsabilidades. El canadiense Graham Day, antiguo director general de Rover y actual presidente de British Aerospace, es ahora aconsejado por el ex-director de Rover, George Simson. Sus declaraciones han sido tajantes: «Vamos a poner en venta muchas de nuestras actividades tan diversificadas, pero nos quedaremos con tres sectores fundamentales: la aviación, la defensa y el automóvil». La oportunidad para Rover radica en que Honda, con problemas en Japón, no parece muy ansiosa de hacerse con su control. Todo parece indicar que prefiere ganar la batalla en Europa por sí misma.

Para empezar, Honda producirá unos 100.000 coches propios en Swindon.

Entretanto Rover resucita el Mini y Cagiva ha comprado el utillaje para producir en Portugal el Mini-Moke con piezas compradas a Rover. «Cada año, se dice en Rover, se ha pensado en abandonar la producción del Mini, pero hoy hace que el grupo gane dinero con él. Hasta el punto de figurar en nuestros programas a cinco años vista, y quizás para más tiempo».

Como coche carismático, el Mini se va a beneficiar de variaciones para llegar a distintos mercados, así, por ejemplo, ya está previsto fabricar en serie una versión descapotable en la fábrica de Longbridge. A pesar de unas suspensiones y una caja de cambios que no se corresponden con los gustos actuales, sigue siendo bastante más corto que los Fiat Cinquecento, Peugeot 106 o el futuro X06 de Renault.

En cualquier caso, Rover se comporta como si tuviera un futuro independiente y europeo. Se dispone a abrir cerca de Metz (Francia) un centro europeo de piezas sueltas, paralelamente a los otros dos centros establecidos en el continente.

Y, revoliendo sus estructuras de arriba abajo, ha hecho de su antiguo responsable en Estados Unidos, Graham Morris, el director general de su nueva división «Rover Europe», cuyas ventas han pasado de 114 a 138.000 unidades entre 1988 y 1991, a pesar de la recesión en el mercado. Controlando ya el 1,3 por ciento del mercado europeo, Rover ambiciona hacerse con el 2 por ciento dentro de un corto espacio de tiempo.



BALLESTA



Man BALLESTA

HYUNDAI EL EXITO DEL SENTIDO COMUN

Hyundai. El respaldo de un líder:

Hyundai Motor Company es una compañía perteneciente a uno de los mayores grupos empresariales en el mundo con presencia en múltiples sectores: informático, construcción, ingeniería, maquinaria y equipamiento, astilleros e industria naval. Desde 1967, Hyundai Motor Company, la división dedicada a la fabricación de vehículos, ha empezado a ser reconocida como un fabricante que ofrece altos niveles de calidad, con una avanzada tecnología.

HYUNDAI MOTOR COMPANY. UNA TRAYECTORIA ASCENDENTE

La evolución de los coches Hyundai ha sido marcada por el éxito. En 1986 se introdujo en el competitivo mercado americano pasando posteriormente a Europa donde ha empezado a ser sinónimo de coches de alto nivel tecnológico, muy cómodos y equipados, con una relación calidad precio excepcional.

HYUNDAI ESPAÑA DISTRIBUCION AUTOMOVILES PARA PENINSULA Y BALEARES

Hyundai presenta ahora en Península y Baleares 3 modelos de coches que están destinados a responder a todas las exigencias.

Hyundai S-Coupe



El estilo deportivo aunado con el confort. Motor 1.5 inyección, completo equipamiento, desde 1.798.000 ptas*.

* No incluye gastos de matriculación y transporte.

Para mayor información,
llámenos al
900 102 103



Hyundai Sonata

El más alto de gama. Un coche de gran representatividad con motor 2 L., 16 V. de 131CV y económico en el consumo. Un coche de gran categoría desde 2.695.000 ptas*.

COCHES CON TRES AÑOS DE GARANTIA

Los altos niveles de calidad alcanzados nos permiten ofrecer 3 años de garantía. Toda una demostración de la confianza que tenemos en nuestros vehículos. Contamos con una red de Concesionarios y servicio post-venta que asegura la mejor asistencia a los coches Hyundai.

Además Hyundai Euroservice ofrece asistencia las 24 horas en los desplazamientos en caso de necesidad con grúa, hotel, transporte, coche de alquiler...

GARANTIA
3
AÑOS

Hyundai Lantra



Un coche familiar de 5 cómodas plazas con un nivel de acabado y comodidad extraordinarios. Motor 1.6 inyección y 16 válvulas, desde 1.894.500 ptas*.

COCHES HYUNDAI. EL EXITO DEL SENTIDO COMUN.

Los coches Hyundai ofrecen calidad, equipamiento y tecnología al más alto nivel. Y el precio es más que razonable. Compare y se dará cuenta de que tener un Hyundai es cuestión de sentido común.



HYUNDAI

LLEVALO.

DESDE 1.323.300 PTAS.*

Te pongas lo que te pongas, lo que se lleva es tener un coche con un estilo así de actual:

Con sus 92 caballos de potencia, su volante deportivo, sus asientos anatómicos y su completo cuadro de mandos.

Un coche con una tapicería exclusiva, que sólo tú vas a tener. Con llantas de diseño especial, con faros antiniebla y con alerón trasero aerodinámico.

Llévalo. Te sentará muy bien.

Clio S 92c.v.

AHORA, TAMBIEN EN 5 PUERTAS.



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000.000 de vehículos al servicio
RENAULT

*Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.

SEMANAL Motor 16 GRUPO

24 de marzo de 1992

Núm. 440 • 350 plas.

1992-1995 NUEVOS COCHES

Belleza y economía para despedir el Siglo



BMW SERIE 2



MERCEDES 190 SLK



CITROËN X1 COUPÉ



MINIVAN FIAT/PEUGEOT



PEUGEOT 106 CABRIO



PRUEBA EXCLUSIVA
VW VENTO,
CON AIRE DE GOLF

