GEO GEO GEORGE

29 de diciembre 1992

um. 480 • 350 pta

Al Volante del Coche más Joven

RENAULT TWINGO

DOBLE COMPARATIVA TURBODIESEL • OPEL ASTRA GLS 1.7 TD /
RENAULT 19 RT 1.9 TD • SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX / VW VENTO 1.9 GLTD





montesa

COTA MAXIMA



Esta es la nueva Cota 311, una moto de gran belleza, capaz de dar plena satisfacción al piloto más exigente. Siente el placer de pilotar la nueva Cota 311, una moto resistente, fiable

> y superligera (84 Kg.) considerada como una de las motocicletas con la tecnología más avanzada del mundo.





MONTESA - HONDA, S.A. Avda. Sta. Cruz de Calafell, 21 - 35 Tel. 474 02 52 CORNELLA - BARCELONA

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A. residente: Juan Tumás de Salas. Represidente Alberto Rusconi. sejeros: Reinaldo Ceresa, Gregor Arroyo, Javier Pascual. Secretario: Evelio Verdera.

Director: Manuel Doménech

Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdimeter: José María Cernuda. Director de
Arte: Olegario Torralha, Rodactores jefe:
Jesús Beneit (Información) Víctor PiccioProducto) Miguel Angel Turci (Edición).
José de sección: José Antanio Díaz (Potomía.). Juan González Aso (Diseño) Andrés
(Producto) y Alfonso J. Nieto (Documenmión y Archivo Gráfico) Redacción: LourBravo, Fennand Casiical, Simonetta Gmil. Javier Gotiérrez, Manuel Madrid, Javier
Moto, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan
Las Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Potográfia: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José
choledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal
an Cataluña: José Luis Annar. Corresponales en el extranjero: Michel Meilleray
annais, Daniel Monteverde (Japón; Gianmio Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer
Alemania; Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de
Dececión: Nieves de Vicente. Secretaria de
Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco
(Pruebas); Jesós Espinosa (Ilustraciones);
Antone Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal
Hiseño); Mayte de Ondarza (Documentación);
Juncisco Podedera Oliseño), Belén Valdehita
Curro y Aode Juis de la Viña (Maitea) Aumincisco Podedera (Diseño), Belén Valdehita Times Podadera (Disenc), Beien valdemia Cirre) y José Luis de la Viña (Náutica). Au-tordición: José Mº Gómez-Morán (jefe), Yo-anda Corrochano y José Mº Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. Director Gerente Comercial: José Montal-

director Gerente: José Luis González. Directora de Marketing: María Lizárraga. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Planificación y Control: Si-

Director de Producción: Antonio Toribio

Probleidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes.
Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha y Medicale Sánchez. Coordinadora de Publicidad Moradas Noguerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Publicidad Normania. tei Rosana López. Publicidad Levante: Ramon Medina. Zona Andalucia: Bianca Biaru-his de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M.Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Ma-Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Ma-rid. Tel: 407 27 09 407 41 00. Fax: 407 24 Suscripciones: 407 55 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pª de San Gerva-na, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 11. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5º Deha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 29 38. Fax: 324 80 08. VALENCIA: Antiguo Heino de Valencia, 58, 1º 46005 Valencia. Te-Runo de Valencia, 58, 1º 46005 Velencia. Te-léfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. AN-DALUCIA: Sotogrande-Cádiz. Tlfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomscánica: Promograf, S.A. San Ro-mueldo, 26. 28037 Madrid. muano, 20. 2003 Mauria. Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. Rufino González,34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT



MOTOR 16 es una publi-cación miembro de Eurau-to, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AU-TO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretans), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), Vi BILAGARE (Suecia).

T

CONSUMO

LOS HOMBRES

Peugeot 405: de Irún a Cádiz



26 Range Rover TDi

ACTUALIDAD PUNTO DE MIRA 52 SU CASO Entrega de los premios 12 LO ÚLTIMO 16 Válvulas de Motor 16 **PRECIOS** 57 Planes de Fiat **AL VOLANTE** 20 **FUERA DE SERIE** 84 Southern Roadcraft SR V8 Renault Twingo **MOTOS** 90 Range Rover TDi 26 FRENTE A FRENTE BMW R 80 Roadster **DEPORTE** Seat Toledo 1.9 TD 98 GLX/Volkswagen **Guy Ligier** 104 Vento GL TD A todo gas **FIRMA DE LA CASA** 106 Opel Astra 4p GLS 1.7 36 TD/Renault 19 RT 1.9 DT 4p

Motor 16



90 **BMW** R 80 Roadster



44

48

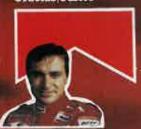
Southern Roadcraft SR V8

84

Precios para Canarias, Ceuta y Melilia: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos Precios extranjero: Portugal 580 escudo:

Marlboro Diez veces gracias.

Gracias Carlos



Campeón del Mundo de Rallies

Gracias Jesus



Jesus Puras Campeón de España de Rallies de Asfalto.

Gracias Gustavo



Gustavo Trelles Campeón de España de Rallies de Tierra



Luis Monzón Subcampeón de España de Rallies de Asfalto.



Jordi Gené 5.º Clasificado en el Campeonato de F-3000. Una victoria.

Gracias Jordi



P. Martinez de la Rosa l'ampeon del Campeonato Británico de Formula Renault Campeón Euroseries de Fórmula Renau

Gracias Ivan



Subcampeón del Campeonato Británico de Formula Renault. Subcampeón Euroseries de Fórmula Renault.



Primer Español en ganar un Gran Premio en el Campeonato del Mundo de Motociclismo, 500 c.c. 8° Clasificado en el David Bosch Campeonato del Mundo de Motociclismo, 500 c.c. Campeón de España de Fórmula Marlboro 1600.

Gracias Dani



Dani Amatriain Campeón de Europa de Superbikes. Subcampeón de España de Superbikes. 4 victorias. 8º Clasificado en el Campeonato Mundial de Superbikes.



No todo ha sido malo en el 92

n año más se nos ha ido casi sin darnos cuenta, un año, que como todos los años, ha tenido de todo, cosas buenas y malas aunque, en este caso, todo tenía, casi por obligación, que ser bueno. Se han celebrado las Olimpiadas con éxito, también la Expo de Sevilla ha dejado bien alto el pabellón de España a nivel internacional, pero la situación general del país no sólo no ha avanzado, sino que, por el contrario ha retrocedido. Y ello ha tenido su reflejo, muy negativo, en el mundo del automóvil. No era de extrañar desde luego, pero todos teníamos la ilusión de que las cosas transcurrieran de otra manera. La grave crisis económica internacional ha sido la causante del desaguisado, y a ella hay que unir una crisis particular a nivel nacional que excede a la crisis general. En concreto, nuestro sector ha crecido, a falta del cierre del año, del orden de un diez por ciento en cuanto a matriculaciones de automóviles, pero los datos de los primeros meses del año bacían concebir unas esperanzas que luego no se ban concretado, y lo peor es que de cara al año que abora comienza las perspectivas no son nada halagüeñas. Desde todos los estamentos de nuestro sector se babla de preocupación, se siente un lógico pesimismo ante una situación que se deteriora día a día; y parece que desde la Administración no se ofrecen soluciones para aplacar la crisis. De todos modos, como decimos en nuestro titular, no todo ha sido malo, si bien es posible que nos hayamos decidido a decir eso esperando que la cosa acabara peor. Los fabricantes no se han dormido, a pesar de todo, y nos presentan un atractivo panorama de cara a la temporada que viene. Siempre es de agradecer su esfuerzo en tiempos de grave crisis y a pesar de los enormes problemas que, a nivel interno, tienen que afrontar la mayoría de ellos. Por otro lado, desde la óptica del deporte, las cosas no ban ido mal. Carlos Sainz nos ba aportado un nuevo título mundial, y jóvenes como Pedro Martínez de la Rosa e Iván Arias han dejado constancia de sus posibilidades de futuro. Abora sólo queda que los patrocinadores, también con graves problemas, no les dejen solos. En fin amigos, el año 93 se presen-





NUEVO TRAILER DE ZENDER

P ARA los propietarios de coches clásicos o de coches muy valiosos, el transporte de estos vehículos a rallyes de exhibición o eventos parecidos supone una preocupación extra. Para evitar esto, Zender, el fabricante de accesorios de automóviles, ha realizado un nuevo remolque cubierto que evita que los vehículos sufran las inclemencias del tiempo o estén a la vista de los amigos de lo ajeno. Este nuevo remolque se caracteriza por su excelente estudio aerodinámico, y puede transportar hasta cerca de tres toneladas de peso. Para una mayor seguridad, Zender ha dispuesto un sistema de alarma con baterías propias.

AYUDA **VIA SATELITE**

ONVIENE ir conociendo qué significan las siglas GPS (Sistema de Posicionamiento Global). El ejército americano inició hace algunos años un programa para conocer la posición exacta de cualquier vehículo en la superficie de la tierra. Más de 20 satélites geoestacionarios son capaces de reconocer señales radioeléctricas codificadas, emitidas por los vehículos y determinar, con una precisión de cinco metros, sus coordenadas. El sistema GPS funciona hace años con fines militares. Ahora Ford trabaja para utilizar este sistema en la localización de coches con dificultades, averías, accidentes o incluso robos. Tardará aún cinco años en estar a punto y poderse ofrecer en los coches de serie. Sony y otras marcas de electrónica comercializan ya pequeños sistemas de posicionamiento.

LAS ÚLTIMAS NOVEDADES DE FORD

N algo hemos mejorado los conductores españoles: el periodo del 1 al 11 de agosto se saldó con 37 muertos menos que el año pasado. En concreto, en la última operación salida, que coincidió con la fiesta de la Asunción de

46 muertos, 48 heridos graves v 33 heridos leves. La Guardia Civil desplegó un contingente de 6.500 hombres, a los que se sumaron 12 helicópteros. Estas medidas sirvieron para controlar los siete millones de desplazamientos que se reala Virgen, hubo 36 accidentes con lizaron por el territorio español.

PININFARINA PREMIADO

A prestigiosa revista mensual francesa «L'Automobile Magazine» ha concedido el premio del año al carrocero italiano Sergio Pininfarina. Este reconocimiento, que tiene la peculiaridad de haber sido concedido por vez primera a un ciudadano nacido fuera

de Francia, se debe a su contribución al desarrollo ecológico plasmado en el Ethos (en la fotografía) y por su aportación técnica y estética a su más reciente modelo, el Ferrari 456 GT. Este importante premio fue concedido por votación entre toda la redacción de la publicación gala.





Seguimos insistiendo en que la mayoría de la culpa del colapso circula-

torio en las grandes ciudades lo produce la mala educación Es desolador ver estos días navideños cómo el caos se apodera de las zonas comerciales, como en La Vaguada madrileña, atestadas por coches en doble y triple fila, mientras los aparcamientos, incluso los gratuitos, están vacios o con muchas plazas vacantes. La Policía Municipal es incapaz de controlar la situación y ha optado por alejarse de la zona, mientras los que cumplen, acaban por pensar que son bobos



Para nadie es un secreto el esfuerzo de los fabricantes por mejorar la se-

guridad de sus modelos, pero lo de Porsche alcanza niveles sorprendentes.

Acaban de recibir en Stuttgart la carta de una ciudadana norteamericana en la que cuenta que salvó la vida porque el Porsche aguantó a la perfección los tres disparos de una Magnun 44 con la que su marido furioso atacó a la buena señora y a su amante, mientras paseaban en un 911 por el estado de Carolina del Norte. Lo que no consta es la opinión del cornudo



- *** UN CARTEL PARA GINEBRA** La próxima edición del Salón de Ginebra, que se celebrará del 4 al 14 de marzo de 1993, ya tiene un bonito cartei snandlador de Edgard Küng. Para el poster, el autor ha jugado con la «imagon mental» siel automóvil v lo que confleva de movimiento.
- **BMW REVISA LA SERIE 5** La marca bávera ha hecho un llamamiento a los propiotarios de los modelos 5201 y 525i comprados entre agesto de 1988 y el mismo mes de 1989. Al parecer estos vehículos pueden suith repartinemente problemes eléctrices del eletama de alimentación. problemas que ce pueden solvelonar en una modia hora, cara lo cual les concesionarles do la marca ya están proparados.

LOTUS OMEGA BAJO MINIMOS

À pesar de las promotedoras prestacionea y su innegable potencial, la andadura comercial del Opei Lotus Omega no ha seguido el ritano esporado. No ha eldo suffelente la útima rabaja de su slovado precio para incentiver las ventas y ce ha decidido parar en producción sin ten siguiore liagar a completar la serie de 1.100 unidades previstas inicialmente.

CARINA: EN, Y PARA EUROPA

de la línea de montaje de la naston, Inglaterra, ha hecho realidad el Carina europeo. Con la primera unidad, un Carina E azul metalizado. Toyota ha iniciado la producción de este modelo del

treinta y seis mil unidades con fábrica de Toyota en Bur- motores de 1,6 y 2 litros, con la intención de llegar a las cien mil unidades en 1994 e introducir también el modelo Liftback.

Con la puesta en funcionamiento de la nueva fábrica, que sus proveedores en Europa.

A salida del primer coche que en 1993 se fabricarán unas se une a la de motores que el fabricante japonés tiene también en el reino Unido, Toyota se incorpora a la industria europea del automóvil, fabricando un coche diseñado especialmente para el consumidor europeo y buscando



C H E

Para luchar contra la escalada de violencia procedente de sectores de la extrema derecha v neonazis, que ban alcanzado un grado alarmante durante los últimos meses en Alemania, Porsche AG, a través de su Consejo de Dirección y el Consejo General de Trabajadores, ha emitido un comunicado a todos sus empleados en el que se oponen rofundamente a las crecientes manifestaciones de hostilidad En dicha nota se afirma que lostrabajadores

extranjeros de ambos sexos ban desempeñado un papel importante en la consecución de los objetivos de Porsche AG durante muchos años y han aportado importantes contribuciones a la vida social y cultura en la empresa. En la compañía, uno de cada cinco embleados no posee pasaporte alemán, y alcanza el 32 por ciento de la plantilla en el área de Producción. El plan de medidas. encaminadas a bacer frente a cualquier incidente que

nudiera ocurrir en el futuro y dañar las antiguas constumbres y el grado de cooperación existente basta abora, contempla desde semanas internacionales, con platos típicos de los países de los empleados extranjeros en Porsche, basta acciones más contundentes como la investigación de cualquier incidente de tipo

discriminatorio.

EL AUTOMOVIL EN CLAVE DE HUMOR

Oscar Pin, uno de los babituales colaboradores de «La Codorniz», nos propone un divertido tratado sobre el uso del automóvil, con el sugestivo título «Manual del Sufrido Viajero». Editado por la Biblioteca Práctica de la Editorial Pirámide se recogen en 190 páginas, con ilustraciones de Cebrián, unos textos amenos y divertidos, divididos en tres capítulos: el automóvil, la leche que le ban dado; el avión y la leche que le dieron; el AVE y la leche que se puede dar.



CRASH TEST DEL BUGATTI

Bugatti EB 110 han comenzado a venderse. La prueba de choque se ha celebrado en las ins-Marco Bellucci, uno de los responsables de la prueba, quien ha declarado que, tras el choque a 60

RAS pasar el obligado trámite kilómetros por hora, las puertas se del crash test, los primeros abren perfectamente y la zona de los pedales no ha sufrido deformaciones. Respecto a los primeros compradores, se sabe que quien talaciones francesas de la UTAC y ha tenido el honor de encabezar la han sido plenamente satisfactorias, lista es un ciudadano suizo, miencomo ha comunicado el ingeniero tras que, en Italia, también se ha vendido otra unidad, con placa turística, por lo que no se trata de un ciudadano trasalpino.





◆ CENTRALES DE COMPRAS En los últimos años, han comenzado a proliferar diversas centrales de compras como método para abaratar los precios de los recambios v componentes. Una de las centrales más importantes es Biguisur, con centros de venta en 17 provincias españolas. surgida de la fusión en 1978 de dos grupos, uno en el País Vasco y otro en Andalucía. Estos días ha sido noticia la mencionada central por sallr al paso de una información errénea sobre su absorción por Grupo Unión. Se desmiente pues esta absorción v se confirma la excelente salud de Biguisur, que con Rafael Gargalio al frente, continúa con sus planes de expansión.



 LAS AUTOESCUELAS. POR LA SEGURIDAD VIAL la Confederación Nacional de Autoescuelas también estará, como miembro permanente, en el Pieno del Conselo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Este nuevo organismo. que sustituve a la antigua Comisión nacional de seguridad de la Circulación Vial, está presidido por el ministro del Interior v. además de la Confederación de Autoescuelas. está integrado por representantes de la Administración. Comunidades Autónomas y de los sectores más representativos vinculados con el tráfico y la seguridad vial.

· SANTIAGO: CAMINO DE RUEDAS Antiam, Asceleción de Técnicos Instaladores de Automóvilea para Minusválldos, organiza una ceraerinación a Sontiago con mpilvo de Xacobso '98. El proyecto, basilizado Paralacobea, está pensado para facilitur a los conductores mhausválhke la reulización dal Camino de Soutingo y cuimina con la organización de una gran peregrinación internacional de conductores disminuldas fisicas a Compositeia. Los interesantes an participar o coluborar en labores de organización y synda pasten contactor con Artism ca el teléfono 91/551, 79 84.

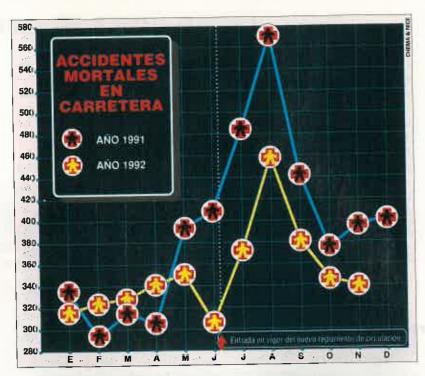
◆ MATURALEZA Y TRANSPORTE Del 25 al 28 de abril, en el Palacio de Cristal de la rescirileña Casa de Campo, tendrá lugar NakurMövil 93, al 1 Simpósium y Exposición de Ecologia y Seguridad on el Futuro de los Medios de Transporte e



infraestructura. Esta iniciativa pretente veccess les territancias y DZEOGURSKÍMI**O**S le voor eelieutos ofreidens othern vera consibilitar a la aucleriad.

 HISTÓRICOS EN SPA

El tradicional raffre Brucios de Spa vo a tensr un hormano gernelo. Se trata de la carrera que «Union Mecaniaes Spar vo organizar pave coches históricos, La prueba, Namado «Nonica Historic Boucles de Sea», tendré lugar el sels de labrero de 1993. En el recomide para iso cochea históricos no habrá tlerra y será parcialmente el del raliye suropeo y la prueba se regirá por el regismento técnico de la Comisión Deportiva Necional Belga. Los interescilos noe chastroe ne sereneg nelteur la organización en al teléluno: (33) (0) \$7/77 40 40.



ACCIDENTES A LA BAJA

URANTE los primeros once meses del año, las carreteras españolas han sido escenario de 3.866 accidentes mortales, en los que han perdido la vida 4.641 personas. Estas cifras, aunque resulten aún espeluznantes y supongan miles de tragedias familiares, representan un descenso del 10,49 por ciento (un 17.62 por ciento desde junio) en los accidentes de tráfico, y una redución en el número de fallecidos también próxima al 10 por ciento con relación al mismo periodo del año anterior. Diversos, pero de acción conjunta, han sido los frentes de acción para lograr esta, cuanto menos alentadora, reducción de la siniestralidad: la entrada en vigor el pasado 15 de junio del Reglamento de Circulación, que desarrolla la Lev de Seguridad Vial, la campaña divulgativa de las nuevas normas de circulación, la meiora de la red de carreteras y el rejuvenecimiento del parque automovilístico. Pese a ello, analicemos algunos datos estadísticos que revelan la situación real de la circulación en nuestro país. Por un lado, España sigue siendo el país con el parque automovilístico más veterano de toda la Comunidad Europea: más de la tercera parte de los coches que circulan por las carreteras españolas superan los diez años -casi el doble que los automóviles

censados en Francia o Alemania- y de éstos, el 18 por ciento tienen más de quince años cumplidos y un 6 por ciento han superado la veintena. El binomio antigüedad del parque/siniestralidad justifica en este caso que España, junto con Grecia v Portugal lideren el ranking de países más peligrosos en el tráfico rodado. Por otra parte, aunque las carreteras españolas han mejorado en los últimos años y, en consecuencia, se han reducido los impactos frontales, que constituyen la segunda causa de los accidentes, tampoco es menos cierto que el exceso de velocidad constituye el principal ingrediente encontrado en los accidentes investigados. Basta con un breve recorrido para observar las graves deficiencias que presentan muchos tramos de algunas de las vías recientemente estrenadas, que obligan a realizar frenazos bruscos ante repentinos cambios de rasante, firmes deslizantes...





MICHELIN

VICTORIAS DE HOY NEUMATICOS DE MAÑANA

Ganar un campeonato del mundo en cualquier especialidad deportiva, es siempre un acontecimiento extraordinario. En 1992. Michelin ha conseguido cinco títulos de esta categoría, además de otros muchos triunfos de ámbito nacional e internacional.

Cada uno de ellos le ha supuesto un paso adelante en el camino hacia la tecnología del futuro, hacia el neumático del siglo XXI.

El neumático es un elemento de primer orden en el automóvil: aquanta carga, transmite esfuerzos de aceleración y frenado, rueda incluso a 300 km/h en modelos comerciales, convierte los movimientos del volante en cambios de trayectoria del vehículo, amortigua las excitaciones de la carretera...

Y todo esto durante muchos miles de kilómetros, y a través de una zona de contacto con el suelo poco mayor que la superficie de la palma de una mano.

¿Cómo es posible?, sencillamente porque el neumático actual es un auténtico compendio de las posibilidades tecnológicas de nuestro siglo.

En este momento, los científicos de Michelin están creando los neumáticos que rodarán dentro de unos meses, dentro de unos años, el siglo próximo.

Una labor complicada, porque tienen que definir, para cada utilización concreta, el producto «solución» capaz de cumplir con las misiones del neumático que mencionábamos al principio, y que muchas veces se contraponen.

La competición deportiva es un exceiente banco de pruebas para esta tarea de hacer evolucionar los neumáticos. En una carrera todo se hace al borde de lo posible: con los motores a máxima potencia, a toda velocidad, frenando siempre a fondo, trazando las curvas en el límite de adherencia...

Cada rally, cada gran premio, es una experiencia científica de primer orden, de la que los investigadores de Michelin obtienen miles de datos para completar y enriquecer aún más su patrimonio tecno-

CINCO MUNDIALES Y MUCHO MAS

Este es el caso de Michelin, que en la temporada 92 ha conseguido cinco campeonatos mundiales v numerosos títulos de categoría nacional e internacional con vehículos de dos y cuatro ruedas.

Destacan el Mundial de Sport Prototipos (con el equipo Peugeot Talbot Sport), y el Campeonato del Mundo de



Rallies -de Marcas- (con Lancia). Pero tampoco hay que olvidar los rally-raids más difíciles y prestigiosos del mundo: París-El Cabo, Túnez, El Atlas, París-Moscú-Pekín, y Faraones.

A estos podemos añadir los triunfos de Michelin en el Campeonato de España de Rallies de Tierra con Gustavo Trelles (Lancia Delta), y en el Campeonato de España de Rallies de Asfalto con Jesús Puras (Lancia Delta).

En dos ruedas han destacado: Wayne Rainey (Campeón Mundial de 500 cc). Luca Cadalora (Campeón Mundial de 250 cc) y Raymond Roche (Subcampeón Mundial de Superbikes).

A esto podemos añadir las proezas de los pilotos españoles que corrían también con Michelin: Dani Amatriaín (Campeón de Europa de superbikes), Juan Manuel López Mella (Campeón de España de Superbikes). Luis Carlos Maurel (Campeón de Europa de 250 cc), Jordi Arcarons (Campeón de España de Raids) y Jordi Tarrés (Subcampeón Mundial y Campeón de España de Trial).

Esta amplia lista de victorias se completa con la lograda por Gianni Bugno, de nuevo Campeón del Mundo de Ciclismo en Carretera con cubiertas Michelin

Todos estos triunfos ratifican que el esfuerzo de investigación y desarrollo de Michelin va en la dirección correcta, y aseguran que los usuarios de la carretera dispondrán de neumáticos cada día mejores.

CARTA A LOS REYES

D ARA 1993 me gustaría que los reves magos me trajesen un camión que no echase humo negro y no circulase en las subidas por el carril de la izquierda. También quisiera una gasolinera con empleados amables y aseos limpios. Un coche de carreras que juegue limpio con sus contrincantes y un casco para la moto que me voy a comprar. Si no es mucho pedir no me importaría que los conductores no se saltasen los discos en rojo y sobre todo que respeten a los niños, como yo, cuando cruzamos una calle, y si ocurre algún accidente y se atropella a un niño, que el conductor no huya y pare a ayudarle.

Tengo 12 años y pienso que como sigamos así no me dará tiempo a comprarme un coche, los habrán prohibido.

Fernando García Madrid

COMO BUITRES

N

1

N O tengo nada contra los que trabajan como conductores de grúa. Sin embargo me sienta muy mal que en los puntos conflictivos abunden estos señores, como si de **buitres** se tratase. A veces he visto discutir y casi llegar hasta las manos por una ***presa***, o sea un accidentado que lo único que desea es tranquilidad y que se lo den todo hecho. Es espantoso ver como se aprovechan de la situación, cobrando cifras escandalosas por



trasladar pocos kilómetros el coche. Comprendo que tienen que ganarse la vida, pero ¿no pueden tener un poco **más de tacto**?

Robert Halman Hospitalet

CASCARAS DE NUEZ

DE acuerdo, el 95 por ciento de los motoristas utiliza el casco casi siempre. ¿Pero, qué clase de cascos se ven por la calle? Pues más que cascos, cascarones, porque el 50 por ciento de los motoristas españoles utiliza sombrero de plástico sin homologar y absolutamente inadecuados e incapaces de proteger absolutamente nada. Otro 25 por ciento se cubre la parte más importante del cuerpo con cascos algo mejores, pero fuera todavía de norma. Por último, el 25 por ciento restante paga caro un buen casco y se salva de la quema.

Yo propondría dos cosas. Primero, que aunque los de **Tráfico** vean a la gente con el protector, paren a los que a simple vista se vea que no llevan un casco de calidad. Segundo, que presionen las autoridades para que los cascos de calidad se comercializen a unos precios más razonables.

César Blanco Madrid

PROTECTOR CASERO

T ENGO un **BMW** Cabrio bastante antiguo y estoy pensando seriamente en la posibilidad de instalarle una barra protectora contra el vuelco en algún taller que quiera hacérmela. Yo imagino que no tendré problema con la ITV, porque se trata de mejorar la seguridad de un automóvil. ¿Ustedes que piensan?

Raul Marquerí Murcia

R.- Por muy antiguo que sea su BMW Cabrio no creemos que sea necesario ponerle una barra protectora. La complejidad de la operación para que no quede chapuza, junto con lo antiestético y las revisiones que tendría que pasar en la TTV al alterar de alguna manera el coche, le deben hacer desistir de su remedio casero. Además piense que los diseñadores alemanes ya pensaron por usted y su Cabrio tiene un montante de parabrisas absolutamente reforzado para un caso de vuelco.



PIEZAS PARA MOTO

E STOY interesado en conservar mi Kawasaki Z900 del 76 y no encuentro piezas de repuesto en España. Me podrían indicar si alguien comercializa repuestos de este tipo de motos, aunque sea en el extranjero?

Estoy seguro que no soy el único con este problema, ya que veo muchas motos como la mía.

Federico Fraile Barcelona

R.- Algunas casas de motos, tanto en Barcelona como en Madrid, venden piezas sueltas de esas motos casi clásicas. De todas formas, en Alemania, calle **Praunheimer Landstr. 72**, 6000 Frankfurt-Hausen 90 Teléfono: 0 69/700808, el señor Roland Lender tiene todo lo que usted quiera en Kawasaki Z.





Carlos Sainz y Luis Moya, Campeones del Mundo de Rallyes con lubricante Repsol Competición y gasolina especial sin plomo de Repsol.

Los expertos del Grupo Repsol de Investigación, han contribuido de forma decisiva al éxito de su equipo, con dos productos claves para sus campeones Carlos Sainz y Luis Moya.



El lubricante cien por cien sintético Repsol Competición, sigue superando con éxito los test más exhaustivos a los que

es sometido. Poniendo de manifiesto unas propiedades lubrificantes y refrigerantes dignas de un campeón. Homologado por las primeras marcas de automóviles y lanzado al mercado por Repsol para dar un trato de lujo al motor de cada coche. Y el combustible Repsol, La fórmula de una gasolina altamente competitiva. Sin plomo,

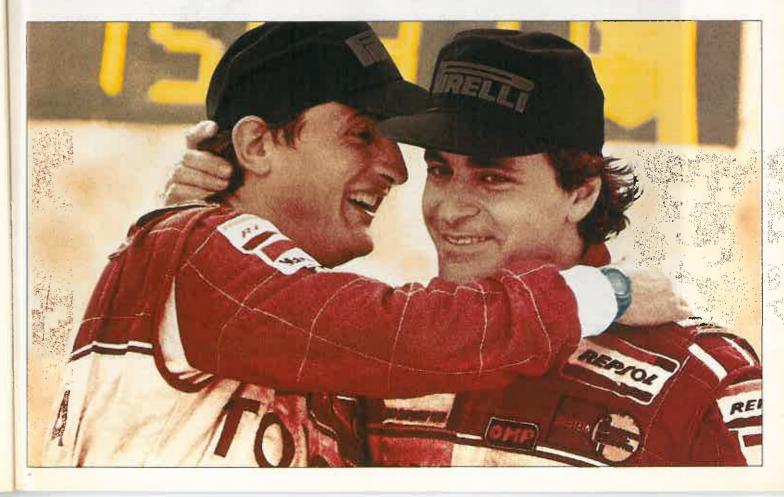
competitiva. Sin plomo, con un número de octano de 100 y que, rallye a rallye, ha superado las comprobaciones más estrictas de la FISA. Fabricado por

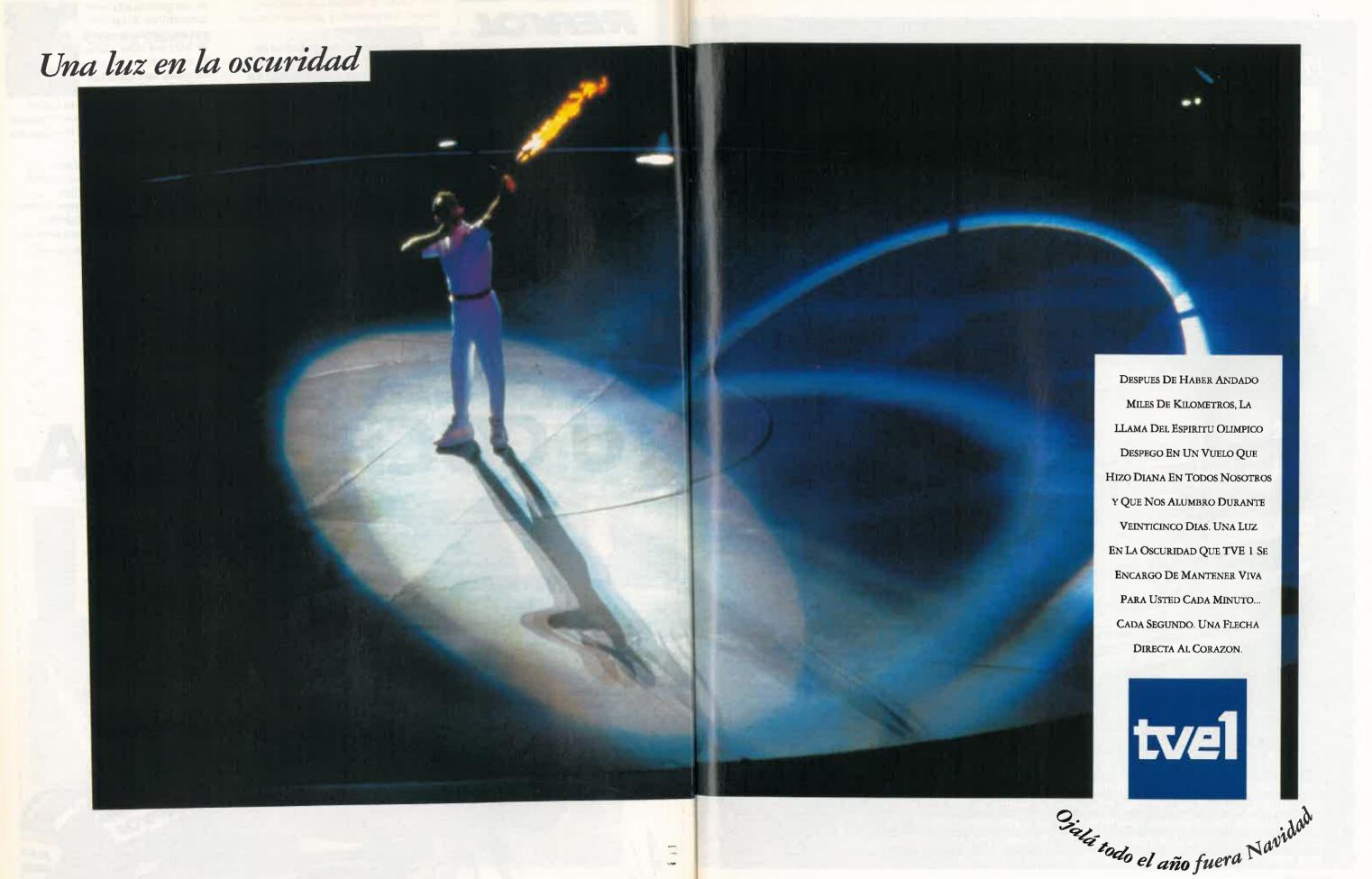
Repsol en su filial británica de Carless Refining, siguiendo las especificaciones más estrictas del Centro de Investigación Repsol en Madrid.

La gasolina que ha impulsado a Carlos Sainz a conquistar su segundo título en el Mundial de Rallyes. En 1993 Repsol y sus campeones lucharán de nuevo por el éxito. Empleándose a fondo para que tu coche siga ganando.

Repsol, con nuestros campeones.

CON ELLOS, TU COCHE GANA.







LA CUPULA DE FIAT SE TAMBALEA

elecutiva del Grupo Flat en 1990,

responsabilidad. Abundando en

esta hipótesis, un hombre de la

conflanza de Garuzzo, Glancarlo

puesto que dela vacante en Iveco.

especulaciones de los analistas:

Boschetti, se hará cargo del

Existen otros dos aspectos

significativos que avalan las

entre otros cargos de

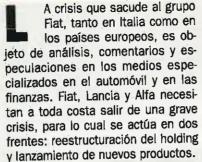
GIORGIO
GARUZZO
Este es el
nuevo
hombre
fuerte del
grupo Flat,
tras ser
responsable
de las
actividades
industriales
del holding
italiano



El nombramiento de Giorgio Garuzzo, de 54 años, al frente de las actividades industriales de Flat ha sido interpretado por los analistas financieros como la primera pledra de una maniobra gestada por Agnelli y Romiti para volver cabeza abajo la cúpula de Flat, y que debería culminar con el posicionamiento de Garuzzo como sustituto de Romiti al frente de la Dirección Ejecutiva del Grupo Flat, en junio de 1994. La entrada en la compañía de su nuevo hombre fuerte se produjo en 1976, de manos de Carlo De Benedetti, poco antes de que éste fuera «amablemente» invitado a abandonar el barco. Las claves Industriales, los análisis de mercado y los planes estratégicos se han convertido para Garuzzo en «juego de niños» tras 16 años en diversos puestos de Flat e Iveco, llegando a la vice-presidencia

Garuzzo es el hombre que ha utilizado Romiti en el acercamiento entre Fiat y PSA, personalizando los contactos con Calvet, va que goza de una magnifica relación con el dirigente francés, vetada incluso al propio Romiti. El segundo aspecto es el protagonismo de «la escudería Garuzzo» en las conversaciones con la industria japonesa. Flat ha mantenido reuniones de muy alto nivel tanto con el grupo Hitachi como con el Grupo Toyota, con cuyo director, Akishiro Wada, se ha entrevistado Garuzzo en varias ocasiones, bien a nivel bilateral o formando tándem con Peugeot, para analizar las posibilidades de un acuerdo a tres bandas, Italo-franco-nipón, que harían crujir las estructuras industriales del automovilismo mundial. Los comentaristas siguen siendo muy cautos y todo entra en el terreno de la especulación, como la posibilidad de que Paolo Cantarella, que sigue estando al frente de Flat Auto, aunque ahora supervisado por el nuevo delfin, haya sido apartado de la línea directa de la sucesión. En otro orden de temas. Francesco Paolo Mattioli ha sido nombrado responsable del departamento financiero del Grupo, con responsabilidades en las áreas de seguros, compras, publicidad e ingeniería civil. El embajador Renato Ruggiero será el encargado de la coordinación y orientación de las actividades internacionales que tengan relación con el holding.

Giancario Perini. Turin



Antes de 1996, todos los actuales modelos en producción de las tres firmas, van a ser profundamente remodelados o sustituidos y sólo el reciente Fiat Cinquecento tiene posibilidades de mantener su actual fisonomía en los próximos tres años. Mientras llegan estas novedades, se van produciendo lanzamientos de orden menor, pequeños restyling, encaminados a mantener las ventas de un grupo que cada día



tiene más enemigos en el mercado interior. Baste citar un ejemplo: cuando en 1988 las ventas de coches alemanes en Italia eran de tan sólo el 17,85 por cien, en los últimos meses han alcanzado el 31,96 por ciento. Alfa sólo logra un 4,5 por ciento de la cuota de mercado, superada por Peugeot y Lancia el 7.47 por ciento, superada por Ford, Volkswagen y Renault. Algo absolutamente impensable en Italia hace apenas un par de años. El Fiat Tipo se vende menos que el Volkswagen Golf, el Opel Astra vende más que el Fiat Tempra y la Serie 3 de BMW más que el Fiat Croma, algo que hace crujir los cimientos de la otrora poderosa estructura de Fiat.

La sustitución del Delta es una de las asignaturas pendientes. En principio, estaba prevista para el-91, con una versión coupé del Tem-



PORTÓN
TRASERO
El Flat
Croma
sigue flel al
portón
posterior,
tan poco
habitual en
las berlinas
de este
segmento,

pra, pero este proyecto sigue aplazado al menos hasta mediados del 93. Prueba de que no todos confían en que el coupé vea la luz es, por un lado, la aparición de una versión limitada del Delta Integrale, lanzada en conmemoración del sexto título mundial de rallyes; por otro lado, el anuncio de que el Delta Integrale HF que conocemos todos, seguirá en producción hasta 1995 con 5.000 unidades anuales, que saldrán de la factoría de Ilca-Maggiora. Anteriormente, el Delta se producía en Chivasso, que va a ser reconvertida y modernizada en los próximos meses, para fabricar otros productos del grupo. La versión conmemorativa del Integrale se ha bautizado «HF-6» y está limitada a 310 unidades, que sólo serán vendidas en Italia al precio de 58 millones de liras (alrededor de 4,5 millones de pesetas).

Al margen de su decoración específica, con los colores Martini, el espectacular Integrale incorpora asientos Recaro y una llamativa tapicería azul claro en tejido Alcántara. Ruedas de 15 pulgadas y neumáticos 205/50 Michelin MXX, aire acondicionado y ABS de serie.

Otra de las novededas del grupo afecta al Croma, que será objeto de

un ligero restyling en los próximos días, con una nueva parrilla delantera y un motor enteramente nuevo. Se trata de una versión de 16 válvulas del motor de 2 litros, que desarrolla 140 caballos de potencia máxima, con inyección multipunto Bosch Motronic.

También han sido retocados los motores diésel, tanto el de inyección directa de 2,0 litros, como el turbo de 2,5 litros, cumpliendo ambos la normativa comunitaria sobre emisiones, sin necesidad de recurrir a catalizadores al incorporar un sistema de recirculación de los gases de escape.



NUEVO FRONTAL El Croma del 93 utiliza una nueva parrilla delantera, más en la línea actual de todos los modelos de la marca Flat.



EN BUSCA

Agnelli (a la

izquierda) y

buscan un

relevo para

directiva de

la cúpula

RELEVO

Romiti

Renault Twingo

JOVEN CON FUTURO **BUSCA MERCADO**

Desde que Renault dio a conocer el Twingo en el pasado Salón de París, se ha producido todo un revuelo por la nueva concepción de lo que va a ser el coche pequeño a partir de ahora. En estos días se ha podido tener un contacto directo con el producto en la isla de Lanzarote.

IN duda alguna, el Twingo es uno de los coches que más van a dar que hablar en los próximos meses. Su diseño resulta novedoso y responde a las nuevas tendencias en las cuales prima la versatilidad v la amplitud. Parece mentira que en 3,4 metros de largo se puedan acomodar cuatro adultos y un niño con unos niveles de confort dignos de categorías muy superiores a las del Twingo. Esto es, sin duda, lo que hace de este coche algo diferente, ya que en cuanto a su mecánica no hay novedades destacables. El motor es el cuatro cilindros con árbol de levas lateral que tradicionalmente han

montado los coches más populares de Renault, Aunque esta arquitectura parece superada, lo cierto es que se ha trabajado mucho para actualizarla a los requerimientos de un coche moderno. En este sentido, los responsables de la marca declaran que del motor original tan sólo queda el cigüeñal y las bielas, ya que las nuevas exigencias anticontaminación han obligado a rediseñar los pistones, culata, segmentos y camisas. Esto, unido a la invección monopunto Magneti Marelli y al catalizador, permiten que el Twingo cumpla a la perfección con la normativa.

En cuanto al resto de la mecáni- mulado cuadrilátero. De esta forma ca, no hay puntos que puedan sorprender, puesto que se ha recurrido a sistemas tradicionales, tales como las columnas Mac Pherson para la suspensión delantera o un eje semindependiente para el tren posterior. La caja de cambios es manual de cinco velocidades con unos desarrollos claramente dirigidos a un uso económico.

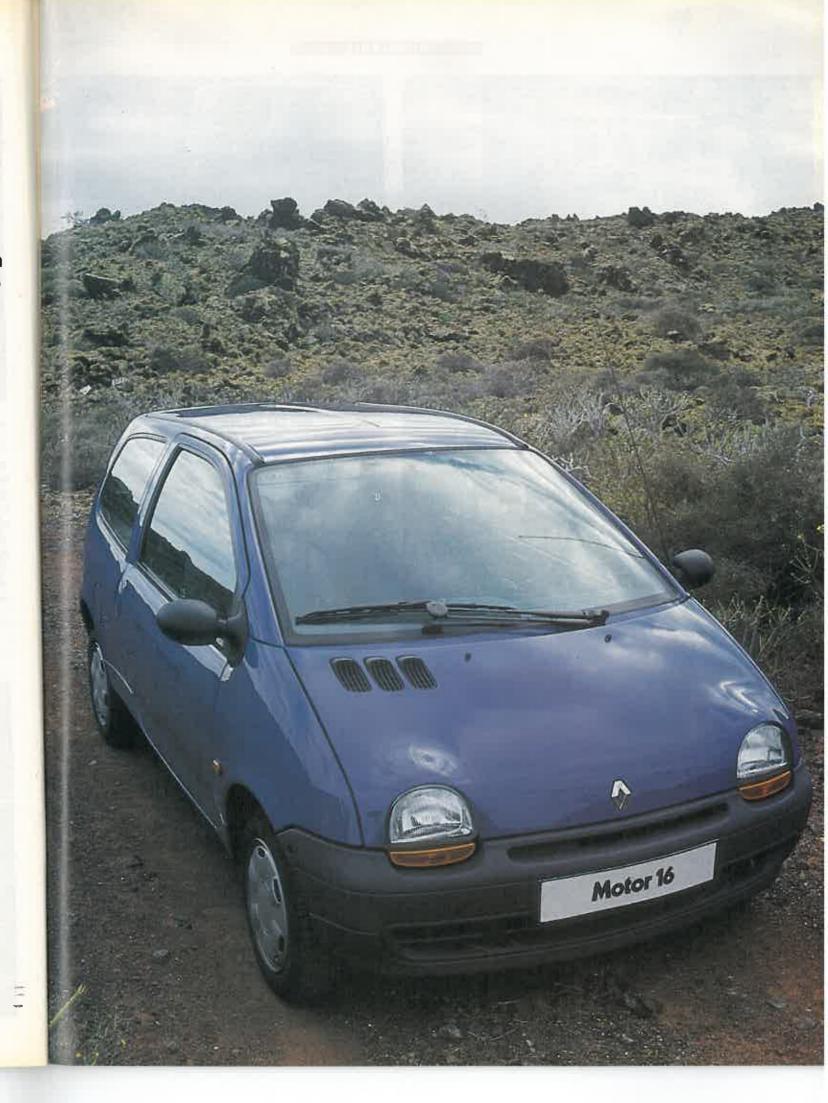
Donde de verdad se puede habiar de novedades es en la estructura del Twingo. Sobre una plataforma pensada para obtener la mayor rigidez, se han dispuesto las cuatro ruedas en los cuatro vértices del si-

la carrocería encierra un habitáculo generoso. El capó del motor y el parabrisas se encuentran en el mismo plano y el portón posterior es casi vertical. La amplitud en las plazas delanteras es buena. Se dispone de 1.39 metros de anchura delante, mientras que detrás la anchura es de 1,35. Lo que más sorprende en cuanto uno se introduce en los secretos del Twingo es el generoso espacio disponible en la parte posterior. El asiento posterior puede deslizar diecisiete centímetros, de forma que en función de las necesidades se puede equilibrar el espa-

cio para las plazas posteriores y la capacidad del maletero. En las máximas condiciones de carga, es decir con el asiento posterior totalmente abatido, se roza el metro cúbico de capacidad de carga.

Este amplio entorno está decorado de forma llamativa para los clásicos gustos del automovilista español. Cuando el conductor se acomoda ante el volante del Twingo, le sorprenden muchas cosas. En primer lugar, la cantidad de chapa desnuda que se ve en el habitáculo. Curiosamente este efecto queda bien, ya que la calidad de la pintura es exactamente la misma que en el exterior y el resultado es sorprendente. Sobre el gris claro de los paneles y del



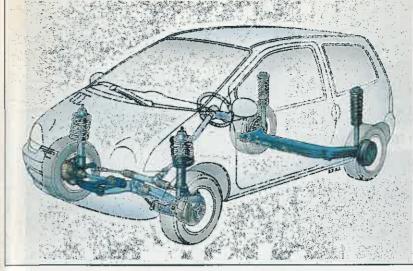






A pesar de su pequeño tamaño, se ha previsto una versión con aire acondicionado. El precio que hay que pagar por este pequeño lujo será unas 140.000 pesetas y prescindir del hueco a modo de guantera que queda delante del asiento del acompañante.

TENDRÁ AIRE

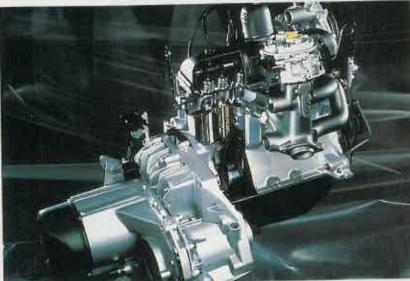




SISTEMA CLÁSICO
El esquema de las suspensiones es de corte tradicional,
pero resulta perfectamente eficaz para las características
del Renault Twingo.

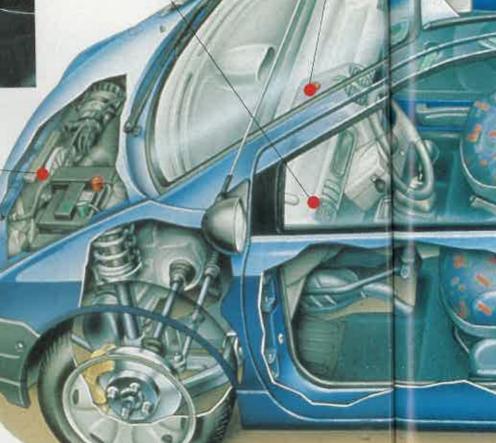
MALETERO PARA TODO

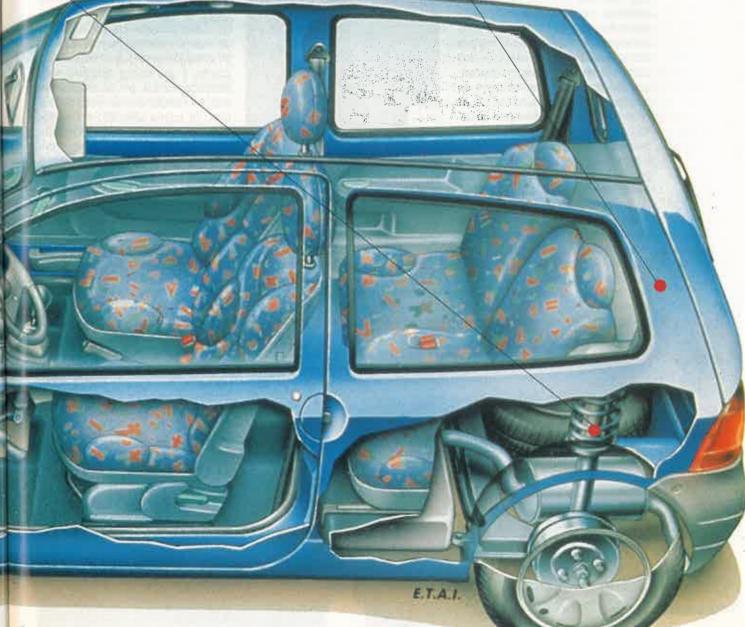
La capacidad del maletero es suficiente pera cuatro bolsas
de viaje y se puede ampilar en caso de necesidad. Debajo,
pero por dentro, está la rueda de repuesto.



SUPER CUADRADO El motor del Twingo está directamente derivado del cuatro cilindros que en su día impuiso a coches míticos de la marca como el R5.

salpicadero, destacan en verde los mandos de los accesorios. Los que controlan la climatización, los botones de la luneta térmica y el limpia luneta posterior, o los mismos botones de la radio que Grundig ha desarrollado en especial para el Twingo. Delante del conductor hay un pequeño panel que recoge los testigos luminosos más importantes de la gestión del motor, mientras que en el centro del salpicadero y casi en el vértice donde éste se une con el parabrisas, hay una ventanita donde una pantalla digital muestra la velocidad, el nivel del depósito de combustible y, alternativamente, la hora, el cuentakilómetros total y el parcial. Esta disposición resulta, en







principio chocante, pero lo cierto es que con los kilómetros se hace práctica, ya que el ojo se adapta con más facilidad cuanto más lejos se encuentra la pantalla. Al margen de la decoración, el resto de los mandos resultan convencionales. Los Twingo que se han utilizado en la presentación no disponían de aire acondicionado, opción que costará unas 140.000 pesetas, por lo que delante del acompañante había un hueco, sin tapa, a modo de guantera. En los modelos que montan el aire acondiconado, este hueco se suple con una redecilla que puede acoger la documentación y algún otro objeto. Así mismo, detrás, a ambos lados del asiento hay huecos para objetos. El confort de los asientos es bueno, ya que ofrecen una sujección razonable dadas las pretensiones del coche. El diseño de la tapicería también responde a un estilo juvenil y atrevido.

Los mandos de intermitentes, luces, bocina y demás, están situados en la disposición tradicional. No obstante es curioso el generoso



mando que manipula el retrovisor exterior izquierdo, mientras que el derecho no tiene ningún sistema salvo estirarse para colocarlo.

El limpiaparabrisas tiene una superficie de barrido extraordinaria gracias a un sistema de pantógrafo.

Por último queda hablar de las cualidades dinámicas del Twingo. Los 55 caballos del motor son suficientes para mover con cierta alegría este cochecito, incluso a plena carga. El reparto de los desarrollos del cambio hace que se disponga de cuatro marchas muy utilizables, se consigue la velocidad máxima en cuarta, y una quinta rodadora para desplazamientos por carreteras llanas. En condiciones un poco favorables, la buena voluntad del motor permite superar la velocidad anunciada por el fabricante como máxima. Gracias al trabajo desarrollado sobre el motor, así como por el sistema de anclajes, el nivel sonoro es razonable.

Su comportamiento es sano, sin reacciones violentas. Los tarados de la suspensión son tirando a blandos, pero no consienten grandes balanceos. A pesar de la limitada potencia, el Twingo es un coche divertido de conducir y tiene todos los ingredientes para hace furor entre los más jovenes que buscan un coche diferente, divertido y sin complejos, igualmente válido para callejear por la ciudad, como para emprender un largo viaje.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilíndros en Ilnea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Arbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.239 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 74 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 55 CV(40 Kw) a 5.300 rpm. Par máximo: 9,3 mkg (90 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Monopunto. Catalizado. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1º a 1.000 rpm: 7,1 km/h. En 2º a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3º a 1.000 rpm: 20,1 km/h. En 4º a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 5º a 1.000 rpm: 35,1 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,9 vueltas. Diámetro de giro: 10.0 metros

FRENOS

Delanteros: Discos (ø 238 mm). Traseros: Tambores (ø 180 mm).

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo Mac Pherson. Trasera: Eje torsional.

RUEDAS

Neumáticos: 145/70 R 13. Llantas de chapa de 4,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 790 kg. Capacidad del deposito de combustible: 40 l.

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Consumo en ciudad: 7,4 1/100km. A 90 Km/h: 5,1 1/100km. A 120 Km/h: 7,0 1/100km. Aceleración de cero a 100 km/h: 14 seg. 400 m salida parada: 18,9 seg. 1.000 m salida parada: 35,9 seg. Velocidad máxima: 150 km/h.

Todavía tendremos que esperar unos meses para ver el Twingo por nuestras carreteras, ya que su comercialización en España se iniciará allá por mayo de 1993, por lo que es aventurado hablar de precio y otras zarandajas, pero es más que probable que éste se encuentre entre 1.000.000 y 1.100.000 pesetas. Inicialmente se venderá en cuatro colores y un sola versión. Las únicas opciones son el aire acondicionado y el techo practicable, incompatibles entre sí.

Victor Piccione



A PRUEBA DE CHOQUE

A importancia que da Renault a la seguridad, no se limita a los coches altos de gama, sino que se extiende a toda su producción. Así pues en el Twingo se ha desarrollado una estructura capaz de asimilar los impactos más brutales. Para comprobar este hecho, los responsables de la marca han sometido al Twingo a una curiosa prueba de choque. Han lanzado un Renault Safrane a 70 kilómetros por hora contra un Twingo con un ángulo de 15 grados, lo que, según los expertos, es una de las situaciones más desfavorables. Las consecuencias del choque de un coche grande, de 1.650 kilos, contra el pequeño Twingo se pueden resumir en lo siguiente. La célula habitable del

pequeño resultó casi intacta. En el Twingo había cuatro maniquíes; dos adultos delante y dos niños detrás. Los cuatro resultaron ilesos tras el choque. No hubo contacto directo entre los ocupantes y la carrocería. El tablero de abordo y el panel de los pedales apenas sufrieron retroceso. lo mismo que el volante. Por su parte, el Safrane, como es lógico, presentó unos valores de riesgo todavía mejores. Según los técnicos del laboratorio de seguridad de Lardy, tras los resultados obtenidos en esta experiencia puede anticiparse, con seguridad, que una colisión similar a velocidades en torno a los 85 y los 90 kilómetros por hora los ocupantes de estos vehículos no sufrirían, en ningún caso, lesiones serias.



Range Rover TDi EL MOTOR DE LA CASA

A partir de enero, los compradores de un Range Rover Turbodiésel se encontrarán con la sorpresa de que el motor VM ha sido sustituido por el TDi que fabrica la propia marca.

UANDO el Range Rover adoptó el motor VM, parecía la única solución lógica dado el alto nivel del coche, y el motor VM ofrecía un buen nivel de prestaciones con un confort de marcha a la altura de las circunstancias. Sin embargo, cuando nació, el Discovery nos preguntamos cuanto tardaría el Range en adoptar este portentoso propulsor. Ahora los ingenieros de la marca han conseguido que el nivel sonoro de este motor sea razonable para un vehículo de la categoría del Range y sustituye al potente VM, Este motor es básicamente el mismo que se monta en el Discovery y el Defender pero con unos pequeños retoques que marcan la diferencia. El primordial reside en el nivel sonoro del coche. Un profundo estudio del problema ha llevado a los ingenieros a introducir insonorizaciones en el cárter del aceite, en la tapa de balancines y en el alojamiento del embrague. Esto, unido a la insonorización propia del vehículo y a los anclajes del motor, ha conseguido reducir en cinco decibelios el nivel sonoro del coche a 3.000 revoluciones.

Pero sin duda, donde más se ha notado el cambio es en el andar del coche. El nuevo motor de inyección directa desarrolla 111 caballos, lo que supone una pérdida de diez caballos respecto a la anterior versión. La primera consecuencia que esto acarrea es que el nuevo Range Rover anda un poco menos que el anterior. La velocidad máxima de este coche se estima en 150 kilóme-



tros por hora, mientras que el anterior superaba esta cifra con facilidad. Así mismo se notaba una mavor soltura a la hora de mantener la velocidad crucero independientemente de la orografía. Sin embargo, con este motor, el Range Rover resulta mucho más agradable de conducir. El régimen de utilización es mucho más amplio y no es necesario apurar las marchas ni utilizar el cambio con tanta frecuencia. El coche se recupera desde regimenes bajos con una soltura hasta ahora desconocida. Esto se agradece tanto en la circulación urbana como en una utilización intensa por campo.

Otro punto donde el nuevo Range ha ganado mucho es en economía de consumo. Según los datos ofrecidos por el fabricante, el nuevo Range Rover TDi tiene una autonomía de más del 1.000 kilómetros a una velocidad de crucero de 90 kilómetros por hora.

La mejora en la mecánica ha supuesto varios retoques de equipamiento y acabado.

Víctor Piccione

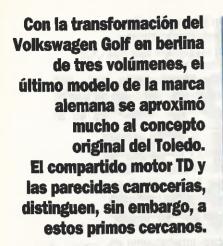
PEQUEÑOS RETOQUES El nuevo Range incorpora ilgeras mejoras de acabado y equipamiento.



FICHA TECNICA



Motor delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Cilindrada 2.495 c.c. árbol de levas en cabeza. Alimentación Inyección directa, bomba inyectora Bosch-y turbocompresor. Potencia: 113 cv a 4.000 r.p.m. Par máximo: 7,0 mkg a 1.800 r.p.m. Consumo: A 90 km/h, 6,9 l/100km. A 120 Km/h, 9,7 l/100 km. En ciclo urbano, 8,6 l/100km. Aceleración de cero a 100 km/h: 18,1 s. Velocidad máxima: 150 km/h.



Seat Toledo 1.9 TD GLX contra Volkswagen Vento GL TD

CUESTION DE GENETICA

VIRTUDES

Respuesta motor Capacidad de carga Confort interior

SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX PRECIO: 2.344.100 PTAS.

Manejo de algunos mandos Visibilidad posterior Amortiguación blanda en montaña

DEFECTOS

VIRTUDES

Consumos en carretera Comportamiento Frenos

VW VENTO 1.9 GL TD PRECIO: 2.362.000 PTAS.

Recuperaciones Visibilidad trasera Precio opciones

DEFECTOS

A concepción de los dos coches que aparecen en esta comparativa se ha realizado en el mismo seno. No hace falta ser un conocedor de los entresijos industriales del Grupo VAG que aúna las tres marcas (Volkswagen, Audi y Seat) ni haber seguido la génesis de ambos modelos. Hace falta tan sólo situarse por detrás de ambos vehículos, en vista de tres cuartos, y hasta un neófito en el mundo de la industria automovilística podrá apreciar las similitudes entre ambos. El diseño original que el diseñador italiano Giugiaro hizo para el Toledo ha servido evidentemente de inspiración en el trabajo realizado en Volskwagen para dotar al Golf de un maletero exterior. En la fábrica de Wolfsburg han adoptado las líneas maestras de moda en este tipo de coche, trasera alta y gran aprovechamiento de la capacidad interior de la carrocería. Tanto es así, que la capacidad de carga posterior de los dos «primos industriales» es idéntica. Sin embargo, la interpretación de una berlina de tres volúmenes ha si-

Motor 16

Motor 16

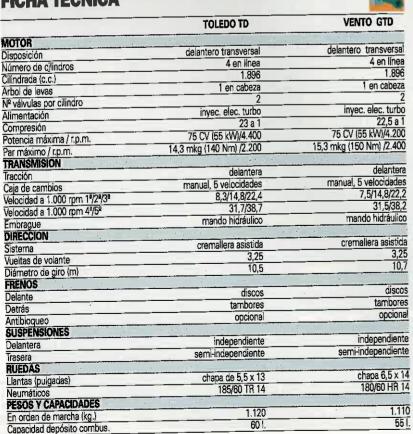
CARÁCTER **LATINO** En el Toledo. los 75 caballos son más aprovechables a lo largo de la curva de potencia. Sin ser ni mucho menos un turbodlésel explosivo, se muestra muy agradable en su conducción.



EFICACIA GERMANA Con el mismo motor v la miema potencia; ésta, sin embargo, no se revela tan brillantemente en el motor del Vento. Más «trotón» en carretera, está enfocado hacia un mínimo consumo.



HOUA	TECNICA
FICHA	TECNICA



do distinta: el español opta por una configuración «cinco puertas», mientras que el alemán dispone de un capó trasero. Ventajas de uno y otro sistema son que en el Toledo, desmontando la bandeia posterior y abatiendo los asientos, el volumen se duplica con creces. En el Vento, los asientos también se desplazan aumentando la plataforma de carga, pero al ser cuatro puertas, la bandeja es fija; pero, a diferencia del Toledo, dispone de un sistema de cierre con llave en el respaldo para evitar cualquier acceso al habitáculo desde el maletero, un sistema más de seguridad contra los «cacos». La misma llave de contacto sirve para este bloqueo pero, además, otra llave permite vetar el acceso a esta posibilidad si se deja el coche a un tercero.

MOTORES ECOLÓGICOS

El motor Volkswagen diésel dos litros, alimentado por bomba rotativa, recibe en esta versión un turbocompresor que, en este caso, no está encaminado principalmente a conseguir un incremento significativo de potencia. La razón fundamental aducida por los ingenieros de la casa madre es fundamentalmente ecológica. Al sobrealimentar la cámara de combustión con un flujo comprimido a 0.7 bares, lo que se consigue es una explosión con un exceso de oxígeno, eliminando residuos en los gases de escape que, además, son filtrados por un catalizador antes de ser liberados a la atmósfera. Esto supone un ejemplo de como evoluciona la técnica al son que marcan las necesidades del momento, a una búsqueda de superar en cifras de rendimiento y prestaciones a los rivales, ha sucedido una general preocupación de las fábricas por dañar lo menos posible el entorno aplicando sus técnicas más evolucionadas. Lo cierto es que por mucho que nos fijemos, ni en frío veremos la «fumata» oscura que en otros tiempos delataba a los motores de gasóleo.

Nueve unidades de potencia separan a la versión turboalimentada de la atmosférica, cifrándose su rendimiento en 75 caballos. Idénticas mecánicas, se comportan, sin embargo, con ciertas diferencias en uno y en otro. La potencia máxima del Toledo se alcanza ligeramente por encima del régimen óptimo del.



HOMOGÉNEO El Toledo se comporta de forma neutra v estable en todo tipo de carreteras. La suspensión resulta excesivamente blanda en asfaltos irregulares. llegando a hacer tope en baches.



PRECISO
El tren
delantero se
asienta con
mayor firmeza
en el Vento,
siendo en
general, más
preciso en su
manejo.
Las distancias
de frenado
resultan
sobresalientes.

Vento (4.400 revoluciones por minuto en lugar de 4.200), mientras que el par motor máximo lo consigue a su vez 200 revoluciones por minuto por debajo del vento (14,3 kilográmetros a 2.200 revoluciones en el Toledo por 15,3 a 2.400 en el Vento). Esto hace que, a pesar de un ligeramente mayor par del Vento, la gama de utilización del Seat sea

del Opel Astra o 90 caballos en el Peugeot 405 1.8 TD por poner dos ejemplos), se muestran muy agradables y efectivos en su aprovechamiento.

El motor del Vento se muestra un poco blando en sus reacciones en comparación al Toledo. Con unos desarrollos de cambio prácticamente idénticos, la gestión del Seat consimás bajos, se mantiene siempre y de forma significativa por debajo del Toledo. Al final, el cómputo del consumo medio cada cien kilómetros del Vento queda un litro y medio por debajo del registrado en el Toledo, diferencia acusada en un mismo motor de gasóleo. El Toledo pesa casi cincuenta kilos más, pero carga cinco litros más de combustible que le

CINCO
PUERTAS
La
configuración
de tres
volúmenes
incorpora en el
Toledo un
práctico portón
posterior, que
permite
aumentar de
forma
considerable la
facilidad y
capacidad de
carga.



CUATRO PUERTAS Más clásico en sus planteamientos el «Golf con maletero» dispone de un capó posterior que da acceso a un volumen Idéntico al del Toledo, pero menos aprovechable cuando se abaten los asientos.



más amplia, respondiendo antes por debajo y estirándose un poco más por arriba.

Este margen de 400 revoluciones por minuto a favor del Toledo, en cuanto a respuestas, dota al español de un nervio superior a la hora de sacar partido de los 75 caballos que, si parecen pocos en comparación a los de otros turbodiésel del segmento (82 caballos en el 1.7 TD

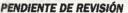
gue sacar más partido al excelente motor alemán y acelerar y recuperar de forma más brillante.

Donde éste toma la delantera es en la batalla de los consumos. Más trotón en carretera, su menor aceleración le perjudica en este sentido por ciudad, donde gasta más de medio litro a los cien que el Toledo. Pero en carretera, donde el Vento mantiene regimenes de funcionamiento

hacen, pese a lo anterior, superar al Vento en autonomía, disponiendo de cien kilómetros más antes de tener que repostar.

Ambas berlinas cumplen mecánicamente a la perfección el trabajo que se les depara. Suaves de funcionamiento y muy eficaces en viajes largos, donde consiguen consumos impensables en un coche degasolina, ofrecen dos personalidas.





El Toledo recibirá próximamente un nuevo diseño de salpicadero que mejorará su funcionalidad y estética. Los asientos son amplios y confortables, pero las banquetas delanteras son un poco blandas para viajes largos donde se requier un mullido más firme.



ACABADO PERFECTO

Es dificil encontrar una calidad de acabado tan buena como en el Vento, además los mandos son prácticos y muy funcionales. Las plazas traseras son auténticamente tres con sus correspondientes apoyos para la cabeza. Los respaidos delanteros no son lo suficientemente envolventes.









COTAS DE **IMPRESIÓN** La capacidad del maletero es en ambos casos superior a las de sus rivales en el segmento. La bandeja del Toledo es



MALETERO SEGURO En el Vento, las llaves de contacto pueden evitar mediante una cerradura en los respaldos posteriores el acceso desde el maletero hasta el habitáculo.



des diferenciadas que pueden supeditar la elección entre el Seat, más nervioso, o el Volkswagen, más tranquilo pero igualmente más ahorrador en carretera.

En el comportamiento también podemos encontrar algunas diferencias constatables. El Volkswagen Vento hereda por vía directa cualidades innatas del Golf III. Su plataforma se revela igualmente noble y, sobre todo, precisa en abordar curvas. La firmeza y el aplomo del Vento dan mucha seguridad en la conducción haciendo de él un coche muy maneiable y agradable en ciudad y carretera. En el Toledo, también puede considerarse la estabilidad como sobresaliente, aunque tiende un poco más a subvirar cuando se rueda rápido por curvas y las suspensiones se manifiestan más blandas, siendo con todo ello menos preciso que el imperturbable alemán.

Las dos unidades de prueba incorporaban el sistema ABS opcional y las distancias de detención son excelentes, pero sobre todo en el Vento, que muestra en este sentido una eficacia especial. El Toledo calza de serie un neumático de mayor sección y esto podría compensar la diferencia, pero tiene que ceder también en este terreno frente a su familiar de importación.

En el interior del Toledo podemos apreciar todas las generosidades

TOLEDO

CONSUMOS



		-
Datos en I/100 km.	TOLEDO	VENTO
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	6,7	7,4
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero.	5,0	5,3
En conducción rápida	8.6	7,6
AUTOPISTA	form of the	
A 120 km/h de crucero	7,6	6,9
A 140 km/h de crucero	8,4	7,6
CONSU. MED. PONDERA	DO	
Litros/100 km	7,2	6,7
AUTONOMIA MEDIA	and the second	production of the second
Kilómetros recorridos	833	770

SONORIDAD



	TOLEDO VE	VENTO	
Al ralentí:	55,9	- 57,6	
A 60 km/h:	65,1	66,6	
A 90 km/h:	68,2	67,1	
A 120 km/h:	72,5	70,8	
A 140 km/h:	74,8	73,2	
A tope	78,8	78,4	
	s en las plazas delanteras	con las	

ventanillas cerradas. Valores en decibelios

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA



	172,4	172,2
	19,2	19,6
	35,4	36,3
	13,9	14,9
	241	260
-		
	19,5	20,8
	21,6	23,2
4 10	36.5	38.4

TOLEDO VENTO

Km/h	172,4	172,2
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,2	19,6
1.000 m. salida parada (seg.)	35,4	36,3
0-100 km/h (seg.)	13,9	14,9
Metros recorridos	241	260
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,5	20,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,6	23,2
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,5	38,4
1,000 m, desde 40 km/h en V (seg.)	40,7	43,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,8	14,2
Metros recorridos	360,7	394
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	17,1	19,2
Metros recorridos	480,4	534,5

FRENOS



	TOLEDO	VENTO	
DISTANCIAS DE FRENADO	alar i great	er sa like	
En metros)			
A 60 km/h:	19,7	17,2	
A 100 km/h:	53,4	41,5	
A 120 km/h	73,5	62,5	

EOUIPAMIENTO



VENTO

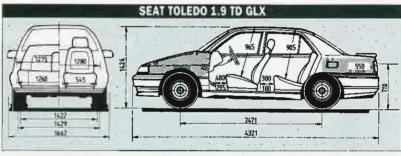
IOLEDO	AEMIO
SI	SI
NO	NO SI NO
SI	SI
	NO
	NO
	OP
	OP
	OP Si
	SI
	NO
	SI/SI
	NO.
SI/SI	SI/OP
SI	SI SI NO
OP	<u>SI</u>
OP	Si
SI	NO
	SI NO SI NO NO OP SI OP SI/SI NO SI/SI SI/SI OP

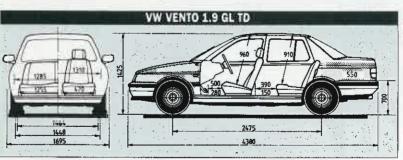
OPCIONES SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX: Aire acondicionado (169.800 ptas.). Pintura metalizada (38.496 ptas), ABS (154.800 ptas.), Llantas de aleación (70.900 ptas.), VOLKSWAGEN VENTO 1.9 GL TD: Aire acondicionado (317.511 ptas.), Pintura metalizada (43.018 ptas.). ABS (183.819 ptas.) Llantas de aleación (125.532 ptas.)

DATOS DEL COMPRADOR Fabricante/Importador: SEAT, Pau Claris, 167. 08037 Barcelona. Teléfono (93) 335 60_ 11. Red de postventa: 1.076 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sinlímite de kilómetros.

FRENTE A FRENTE

	MECANICA
1º TOLEDO	Pese a que el motor VW turbocomprimido no es de los más potentes de su segmento, en el Toledo se muestra muy eficaz.
2º VENTO	Más tranquilo, el Vento se muestra algo lento de respuesta en recupe raciones y acelera peor que el Seat.
	COMPORTAMIENTO
1ºVENTO	Hereda de la base del Golf III unas excelentés cualidades dinámicas, mostrándose muy preciso en curvas.
2º TOLEDO	Noble de comportamiento, no consigue, sin embargo, ser tan neutro como el Vento y su carrocería balancea más en curva.
	RENDIMIENTO
1º VENTO	Aunque su menor poder de recuperación le perjudica en ciudad, gasta menos gasóleo en carretera.
2º TOLEDO	Con su motor más vivo de respuesta, el Toledo gasta un poco más e incita a aprovechar su potencia de forma más exhaustiva.
-	CONFORT
1º VENTO	El conductor dispone de múltiples reglajes en su asiento y en marcha resulta cómodo y silencioso.
2º TOLEDO	También resulta amplio y confortable, pero las suspensiones resultar algo blandas en pisos irregulares o curvas.
	CARROCERIA
1º TOLEDO	La configuración de cinco puertas permite, abatiendo los asientos y desmontando la bandeja, conseguir un gran volumen de carga.
2° VENTO	El maletero exterior no permite quitar la bandeja. Al igual que en el To ledo, las plazas traseras no tienen mucho sitio para las piernas.
	ECONOMIA
1' TOLEDO	Prácticamente igualados en cuanto a precio, las opciones del Toledo, como el aire acondicionado, son mucho más baratas.
2º VENTO	Si se quiere equipar al Vento, la factura puede subir considerablemen- te, desmarcándose del Toledo en igualdad de circunstancias.





que este modelo ofrece en cuanto a habitabilidad. Espacio aprovechado al máximo y unas plazas cómodas se unen al acabado superior ofrecido por la marca, el GLX, que incorpora elevalunas eléctricos, cierre centralizado y asientos tapizados en un tejido especial. La posición de conducción no tiene ningún inconveniente para cualquier complexión. Los mandos, de reciente diseño, no están, sin embargo, tan a la mano como los del Vento y su utilización requiere un poco más de «tanteo». Próximamente, el Toledo recibirá un nuevo salpicadero que renovará este modelo en cuanto a su interior, por lo que esta característica puede mejorar radicalmente.

En el Vento, el conductor dispone de unas posibilidades de regulación muy prácticas, aunque al igual que

en el Toledo, la posibilidad de ajustar la altura del volante es opcional. La particular carrocería trasera ha limitado la visibilidad posterior respecto al Golf III. Por ello, es mejor elevar todo lo posible la banqueta para ampliar la perspectiva por los retrovisores.

Los asientos son amplios y cómodos en los dos coches, pero la banqueta es, quizá, un poco blanda para viajes largos en el Toledo. En ambos. el espacio para las piernas de los pasaieros traseros es algo limitada. sobre todo si su talla es grande, aunque el espacio vertical no llega a agobiar en ningún momento.

A igualdad de precio, el Seat y el Volkswagen suponen una elección



SEGMENTO PRINCIPAL **Pertenecientes** al segmento más vendido. el Toledo y el Vento en sus versiones turbodiésel ofrecen un excelente quilibrio entre capacidad, economía v calidad a un precio

muy lógica para un familiar polivalente, con acabados y mecánicas de primera, suficientemente amplios para una familia mediana v económicos en su mantenimiento. Su equipo de origen es bastante interesante y. en este sentido, sólo hay que recalcar el elevado precio de las opciones en el Vento, que hacen parecer a las del Toledo baratas.

A pesar de su proximidad y dependencia industrial, el Vento y el Toledo presentan personalidades distintas. La berlina española es más viva y agradable para quienes busquen un motor con «genio». Si sólo se busca el desplazamiento facil y económico, será el Vento el más apropiado, aunque con unas cualidades de comportamiento y frenos sobresalientes. Como se ha visto, la habitabilidad es similar, por lo que la decisión se supeditará a estos caracteres particulares de la mecánica.

Juan Luis Soto Fotos: José Antonio Díaz

Motor 16/35



un viejo conocido que ha aparecido en más de una ocasión por las páginas de esta revista, aunque siempre en la versión de dos volúmenes.

Las características mecánicas de ambos modelos son similares: cuatro cilindros, alimentación diésel, turbocompresor e intercambiador de calor aire-aire. Sin embargo, la potencia del Renault 19 es casi un quince por ciento superior a la del Astra. Esta diferencia es consecuencia lógica de la mayor cilindrada del Renault, que también le permite alcanzar una cifra de par motor superior a menor número de vueltas.

Teniendo en cuenta la superior cilindrada y potencia del Renault, que ambos modelos calzan neumáticos de idénticas medidas y que el Renault pesa 25 kilogramos menos, resulta lógica la diferencia de prestaciones a favor de este modelo, que lleva además unos desarrollos

MONTANTE La visibilidad posterior del Astra es meior que la del Renault gracias a un montante trasero más delgado.







RUEDA Un pequeño anagrama lateral indica en ambos modelos, en los pasos de rueda, de qué versión de equipamiento

PASOS DE de cambio, comparativamente hablando, más cortos que los del Astra. La velocidad punta del Renault se consigue a un régimen superior al de potencia máxima, en tanto que la del Opel se alcanza a un régimen levemente inferior.

Tradicionalmente, los desarrollos del cambio empleados en los vehíse trata. culos dotados de motores diésel suelen ser ligeramente largos, para aprovechar la buena potencia en baja de este tipo de motores y para permitir un ritmo desahogado del propulsor en carretera buena y autopista. Esta tendencia se ha ido reduciendo con la llegada de los turbodiésel, sin embargo no es habitual que un modelo de estas características cuente con unos desarrollos tan cortos como los del Renault. Ello no quiere decir que no estén bien adaptados. Gracias a





POCOS BAJOS
El mayor
inconveniente
que se le
puede achacar
a este motor
de Opel es su
escasa
respuesta a
bajas
revoluciones.
Cuando sopia
bien el turbo
cambia el
panorama



BUENA
RESPUESTA
Este motor
turbodiésel de
Renault es de
lo mejor de
esta categoría,
buenas
prestaciones y
consumo
reducido. Su
inconveniente
es la elevada
sonoridad al
ralentí.



FICHA TECNICA



	ASTRA 4p GLS 1.7 TD	RENAULT 19 RT 1.9 DT 4p
I ATAA	Notice of the control	
MOTOR	Delantero transversal	Delantero transversal
Disposición Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
	1.686	1.870
Cilindrada (c.c.)	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Arbol de levas	Dos	Dos
Nº válvulas por cilindro	Inyección mec. y turbo	Inyección mec. y turbo
Alimentación	22,0 a 1	20.5 a 1
Compresión	82 CV (60 kW)/4.400	93 CV (68,5 kW)/4.200
Potencia máxima / r.p.m.	17,1mkg(168 Nm)/2.400	18,2mkg(175 Nm)/2.250
Par máximo / r.p.m.	17,111kg(100 NH)/2.400	10,211kg(173 N11g2.200
TRANSMISION	Delantera	Delantera
Tracción	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Caja de cambios	8,1/14,7/22,4	8,6/15,7/24,3
Velocidad a 1.000 rpm 1 ² /2 ² /3 ²	32.0/40,3	33,0/42,3
Velocidad a 1.000 rpm 4*/5°	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Embrague	Ivionodisco en seco	IVIOIIODISCO EII SCCO
DIRECCION	Cremallera asistida.	Cremallera asistida.
Sistema		3,5
Vueltas de volante	3,5	10,5
Diámetro de giro (m)	10,5	10,0
FRENOS	P	Disco
Delante	Disco ventilado	Tambor
Detrás	Tambor	
Antibloqueo	Opcional	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente.	Independiente.
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		40
Llantas (pulgadas)	Acero de 5,5 x 13	Acero de 5,5 x 13
Neumáticos	175 / 70 x 13	175/70 x 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.065	1.040
Capacidad depósito combus.	52 l.	55 l.

ellos y al buen funcionamiento del motor, las prestaciones y recuperaciones son de primer orden. Si se respetan los límites de velocidad impuestos por la ley no existe ningún problema. Pero, con un desarrolio ligeramente más largo, apenas se perderían prestaciones y en autopista se viajaría con el motor más bajo de vueltas y menor sonoridad.

En el Astra, el desarrollo del cambio se acerca más a lo que se espera de un vehículo rutero que realizará gran parte de su recorrido por autopista. No se trata de un desarrollo exageradamente largo, y aunque en baja hasta que no comienza a soplar el turbo las prestaciones resultan pobres, a partir de las 2.200 vueltas el coche se mueve con agilidad y se obtienen unas cifras de consumo encomiables.

EMBRAGUE DURO

En ambos modelos, la palanca del cambio se acciona con suavidad y precisión. En cuanto al embrague, el del Renault resulta un poco duro a causa de la elevada tensión del diafragma (el elemento-muelle que mantiene presionado el disco del embrague contra el volante motor y cuya resistencia se vence al pisar el pedal del embrague) y en ciudad, con continuas arrancadas, cuesta, al cabo de un rato, realizar el esfuerzo para arrancar con suavidad.

Siguiendo con el comportamiento dinámico, la presencia de un motor diésel (más pesado que uno de gasolina) en el morro de estos coches se deja notar, pero de una forma poco criticable. Se acentúa en ambos casos la tendencia subviradora, pero sin excesos y perfectamente controlable con el volante, con una dirección bien asistida en ambos modelos. El comportamiento en curva de los dos coches es bueno y las suspensiones mantienen un adecuado compromiso entre comodidad y estabilidad.

En cuanto a la carrocería, ambos modelos derivan de otro de dos volúmenes. Como suele ser habitual en estos casos, su maletero es de considerables dimensiones, mayor en el Astra, a pesar de ser dos centímetros más corto. Este superior volumen para equipajes se consigue en detrimento del espacio para las piernas de los pasajeros del asiento posterior, alrededor de cuatro centí-



BUEN
ACABADO
Los remates y
detalles del
Astra están
blen culdados.
Sin embargo,
la información
que se ofrece
al conductor
es escasa.



VOLANTE
REGULABLE
El volante del
Renault es
regulable en
altura, al Igual
que el asiento.
También en
este caso se
cuenta con un
cuadro de
instrumentos
pobre.





MULLIDO ADECUADO Los asientos del Astra recogen blen el cuerpo y ofrecen la dureza adecuada. En las plazas traseras el espacio longitudinal es inferior al del Renault.



BLANDOS Los asientos del Renault adolecen de un muliido blando en exceso. El conductor dispone de regulación del apoyo lumbar. pero aún así no alcanzan la calidad de los del Astra.

metros mayor en el Renault 19. En ambos casos, el respaldo del asiento posterior es abatible por partes asimétricas.

En las plazas delanteras, el conductor dispone de suficientes reglajes para encontrar una adecuada postura de conducción. En el Astra el volante no es regulable en altura, pero sí el asiento (mediante un mecanismo incómodo). Dicho asiento tiene una forma adecuada para recoger bien el cuerpo y la dureza de su mullido mantiene el cuerpo bien erguido incluso en largos trayectos. La guantera tiene buen volumen tanto en el Astra como en el Renault y en ambos existen suficientes espacios para dejar pequeños objetos.

En el Renault 19, el volante sí se puede desplazar en altura, al igual que el asiento. La postura también resulta cómoda, pero el mullido de los asientos resulta blando y se deja traslucir más el paso de los kilómetros que en el Astra. En estas circunstancias, se agradece especialmente la presencia de regulador del apoyo lumbar, pero no es suficiente para que los asientos del Renault merezcan igual calificación que los del Astra.

La instrumentación resulta escasa en ambos modelos. Qué menos





R-19

ASTRA

7,2

6.4

760



ASTRA	R-19
170	188
	g
19,3	18,3
35,9	33,6
14,1	11,7
245	195
20,6	18,9
23,7	23,1
38,0	34,8
44,0	40,3
11,8	10,0
375	295
17,2	14,2
474	400
	170 19,3 35,9 14,1 245 20,6 23,7 38,0 44,0 11,8 375 17,2

SONORIDAD

Datos en I/100 km.

A 29 km/h de promedio

A 90 km/h de crucero. En conducción rápida

A 120 km/h de crucero

Litros/100 km
AUTONOMIA MEDIA

Kilómetros recorridos

CONSU. MED. PONDERADO

CIUDAD

CARRETERA

AUTOPISTA



	ASTRA	R-19
Al ralentí:	51,6	59,5
A 60 km/h:	64,5	65,5
A 90 km/h:	66,8	68,2
A 120 km/h;	70,7	71,5
A 140 km/h:	72,8	74,4
A tope	78,1	79,5
Mediciones efectuadas e	en las plazas delanteras	s con las

ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

FRENOS

	ASTRA	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h:	18,7	18,1
A 100 km/h:	48,1	46,2
A 120 km/h	78,9	70,9

EOUIPAMIENTO

4.5

	ASTRA	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	- NO	NO
Termómetro de agua	SI.	SI SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable ·	NO	ŞI SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	S
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctr (izda /dcha.)	NO/NO	SI/SI SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevalunas eléctricos (D./T.)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	NO	OP
Asiento posterior divisible	SI	SI OP SI
Faros regulables desde el interior	NO ·	· NO

OPCIONES

Opel Astra 4p GLS 1.7 TD: Pintura brillante: 12.000 Ptas. Pintura metalizada bicapa: 27,000 Ptas, Pintura Mica bicapa; 27,000 Ptas, Radiocasete Estereo: 22,000 Ptas, Techo solar: 65.000 Ptas. Renault 19 RT 1.9 DT 4p: Aire Acondicionado: 148.000 Ptas. Pintura metalizada: 29.000 Ptas. Frenos ABS: 184.500 Ptas. Llantas de alumínio: 72.000 Ptas. asiento de seguridad para niños: 25.000 Ptas. DATOS DEL COMPRADOR

OPEL. Fabricante/ Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid, Teléfono: (91) 597 30 00. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 545 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT. Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5.5. 28050 Madrid, Teléfono: (91) 766 19 00. Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. Red de postventa: 2.000 puntos en España.

1º RENAULT La superior cilindrada del Renault le aporta algunas ventajas, así como sus desarrollos, comparativamente más cortos. La inferior potencia del Opel no puede considerarse intrinsicamente un 2º OPFL elemento negativo, se debe a su menor cilindrada. COMPORTAMIENTO El comportamiento de ambos modelos es muy similar. Las suspensio-1ºOPEL nes del Astra son ligeramente más enérgicas. Aunque la carrocería del 19 turbodiésel balancea algo más que la del-Astra, apoya bien en las curvas y resultan igual de nobles. RENDIMIENTO La relación potencia/cilindrada es idéntica en ambos. El Astra consume algo menos pero su capacidad de aceleración es peor En este apartado no cabe más que considerar un empate. El rendimiento de ambos motores es similar. En este apartado el Astra supera al Renault, gracias principalmente al mejor diseño de sus asientos y a su menor sonoridad. El blando mullido de los asientos del Renault le perjudica. Sin embargo, cuenta con volante regulable en altura y, en opción, aire acondicionado. Su maletero de menor tamaño queda compensado por el mayor espa-1º RENAULT cio para las piernas de los ocupantes del asiento posterior. Su enorme maletero es un punto a su favor. También es mejor la visibilidad en la dirección de los tres cuartos poteriores.

OPEL ASTRA 4P

Cuesta 100.000 pesetas menos que el Renault y su consumo de combustible es inferior. En contrapartida, es menos potente.

Su precio es superior al del Astra y consume más. Sin embargo, cuenta con algunos elementos opcionales no disponibles en el Astra.

que contar con un manómetro de aceite en modelos turboalimentados y con desarrollos poco desahogados como éstos. Sin embargo, la tónica actual en este apartado, aplicada por muchas marcas, no todas, es reducir al máximo los instrumentos que transmiten información al conductor. En cuanto a la puesta en marcha, momento delicado en los

motores diésel, en el Renault 19

hay que esperar considerablemente más, del orden del doble de tiempo en igualdad de condiciones de temperatura, que en el Astra para que se apague la luz del cuadro que indica que las bujías de precalentamiento han cumplido con su trabajo.

Una vez arrancado, estas bujías de pre-calentamiento siguen actuando en el Renault durante un breve lapso de tiempo, para conseguir un

lar incluido en el precio de serie. Pero en las opciones, las diferencias son acusadas. El Renault 19 puede montar sistema de antibloqueo de frenos ABS y aire acondicionado, en

funcionamiento más suave v silen-

cioso al ralentí v en frío. Sin embar-

go, a pesar de este recurso, el mo-

tor del Renault 19 TD resulta

bastante ruidoso al ralentí, tanto en

frío como en caliente. Ambos mode-

los disponen de equipamiento simi-



BUENA **ESTABILIDAD Ambos** modelos se comportan bien en curva v en recta. La carrocería del 19 balancea ligeramente más, pero ello perjudica más ia comodidad que la estabilidad.

tanto que en el Astra estas opciones no se encuentran disponibles en la oferta de la marca. Ouienes consideren importantes estos elementos, lo tienen más fácil para decidir. Para aquéllos que por la meteorología de sus lugares de residencia consideren menos útiles estos elementos, ABS en zonas secas y aire acondicionado en regiones frías, dependen más de la utilización que pretendan dar al coche. Para largos viajes por autopista a velocidades moderadas, el Astra resultará más confortable y menos consumidor. Quienes prefieran unas prestaciones elevadas, deberían decantarse por el Renault, aunque deberán pagar algo más.

Javier Moltó

Fotos: José Robledo

De costa a costa con Peugeot 405 Turbodiésel

1.057 KILOMETROS SIN REPOSTAR



Con la reciente inauguración del último tramo de autovía en Somosierra, es posible atravesar España desde Irún a Cádiz por vías rápidas. Salvo un pequeño recorrido de cuatro kilómetros con otros tantos semáforos en Arrigorriaga (Bilbao) y un semáforo en Sevilla antes de entrar en la autopista, más de 1.140 kilómetros se hacen de un tirón. Gracias a los 70 litros de capacidad del depósito del 405 y su bajo consumo, hemos intentado -sin pasar los límites de velocidad- el trayecto sin echar combustible. Casi lo conseguimos.

SAN SEBASTIÁN aie: 3.890 ptas Hay un pequeño tramo con semá foros a las afue **BURGOS** De Madrid a Burgos ya es todo autovía, una vez abierto el último de Somosie Confusa la señalización para extranjeros a la en-Se puede ir por la M-30 ó M-40. MADRID El paso por Des-peñaperros es el Está pidiendo trazado a gritos. SEVILLA Autopista de peaje: 1.170 ptas. Ya sólo hay CÁDIZ

L punto de partida era la estación de servicio de Oyarzun, situada en el kilómetro diez, nada más sobrepasar Irún en dirección Bilbao. Al ser un autoservicio, pudimos llenar completamente el depósito hasta el borde sin necesidad de recurrir a la probeta; ya se sabe que desde que salta el automático de la manguera hasta que





no cabe una gota entrar unos cuatro o cinco litros. Una vez en marcha, el Peugeot 405 Turbodiésel en seguida alcanza los 120 kilómetros por hora, que es la velocidad legal permitida en autopista o autovía y el límite máximo que nos hemos fijado no superar durante todo el recorrido, excepto lógicamente en las

ACTUALIDAD

circunvalaciones y en aquellos puntos -por ejemplo, curvas- donde la velocidad obligatoria es menor. En quinta velocidad v a dicha marcha. el régimen del motor del nuevo Peugeot es de 3.000 revoluciones por minuto: un ritmo tranquilo que no baia al empezar cualquier repecho y el ideal para gastar muy poco gasó-

nos ha salido superior a los 112 kilómetros por hora, es decir. 800 kilómetros se recorren en poco más de siete horas y cinco minutos y esos 1.057 kilómetros se han hecho en menos de nueve horas y veinticuatro minutos, datos impensables hace poco tiempo. Si tenemos en cuenta el precio actual del

zar el viaie en Irún a las ocho de la mañana y acabar en Cádiz sobre las siete de la tarde o antes con toda comodidad y la ventaja de un bajísimo consumo de combustible (sin la menor preocupación por los radares). Eso sí, debe ser un coche diésel del tamaño medio superior -se supone que con un depósito de

esta ruta, estaba que el ministro había mentido. Sencillamente porque antes de la entrada en Bilbao v para desviarse hacia Burgos, en la autopista, es necesario pasar por un tramo de carretera de sólo un carril para cada sentido de unos cuatro kilómetros con otros tantos

de la carretera que conocen bien vas más pronunciadas no es extraño ver los restos del último accidente, como se puede apreciar en una de las fotos, y muchas de ellas tienen el peralte cambiado. La calidad del asfalto no es la adecuada, sobre todo si llueve; entrar en las curvas incluso por debajo de la velocidad permitida es lo más

Públicas radio 100. Por lo tanto, en dichos casos no se debe superar esa velocidad (y la señalización así lo indica); un problema que se solucionó en algunos puntos.

Lo que si nos ha llamado la atención es la calidad del asfalto más rugoso en algunas zonas. Al circular con Iluvia, no se producen charcos









semáforos. Además, en Sevilla existe otro semáforo justo antes de entrar en la autopista hacia Cádiz; hace unos meses había otro pero actualmente está apagado.

El estado del firme de las diferentes autopistas y autovías del trayecto es muy diferente. Como nota más negativa, no hay duda: Despeñaperros. En la mayoría de las cur-

El resto del recorrido no es, por lo general, demasiado malo. No hay que olvidar que al empezar las obras de la autovía de Andalucía, la velocidad máxima permitida en carretera era de 100 kilómetros por hora, por lo que algunas curvas tienen lo que se denomina en Obras

recomendable para un conductor el riesgo de aquaplaning se reduce tampoco hay una pérdida notoria de visibilidad al adelantar a un camión por no desprenderse tal cantidad de agua como sí ocurre con un asfalto poco drenante.

> En definitiva, un paso importante en la red viaria española y está claro que debe tener continuación. O

> > **Javier Gutiérrez**

leo. El dato oficial del fabricante a esos 120 kilómetros por hora es de 7,2 litros cada cien kilómetros, que en nuestra prueba se ha reducido exactamente a 6,62. La razón es que al tratar de no subir de 120, la velocidad mantenida es ligeramente menor y esa es la razón del más baio consumo de gasóleo. Pero lo que es cierto es que la velocidad media gasóleo -77,6 pesetas-, el gasto de combustible grande, como es el cacombustible respetando los límites de velocidad en esos más de 1.100 kilómetros es inferior a las seis mil pesetas, lo que significa 1.500 por persona si viajan cuatro personas. Habría que añadir algo más de cinco mil pesetas por los peajes y las lógicas consumiciones. Pero lo que está claro es la posibilidad de empe-

so del Peugeot 405 Turbodiésel. Otro «cantar» es el trazado y el estado de las carreteras. Cuando Borrell anunció -en la inauguración del último tramo en la autovía de Burgos- que Somosierra había «caí-

do» y la posibilidad de ir de Irún a

Cádiz sin pasar por un semáforo, en

la mente de todos los profesionales



Harold Poling, Presidente de Ford Motor Company

FORD VA A RESURGIR

Hal «Red» Poling, presidente director general de Ford, que ha cumplido 67 años de edad durante el pasado mes de octubre, es una destacada excepción en un grupo automovilístico en el que la edad «oficial» para la jubilación son los 65 años; una regla que le fue aplicada, no hace mucho tiempo, a Henry Ford II. Se niega a dar el nombre del que será su sustituto y sólo admite que ese hecho tendrá que producirse durante el próximo año y que «Ford sabe lo que conviene hacer».

> ACE dos años, el consejo de neses no retrocederían ante nada. administración opinaba que los sucesores no estaban todavía lo suficientemente maduros. Hoy. Detroit apuesta por Alan Gilmour, actual vicepresidente, v por Alex Trautman, nacido en Escocia, que es vicepresidente y jefe de la oficina operativa de Ford Automotive Corporation, miembro del consejo y miembro de la oficina de Hal Poling.

Mirando hacia atrás, ¿qué le hubiera gustado hacer de otra manera? Le pregunto a Poling al comienzo de esta entrevista en exclusiva.

«¡Muchas cosas! Todo lo que puedo decir es que mi experiencia en Europa, desde 1972 a 1979, fue fantástica».

¿Qué es lo que mejor le ha resulta-

«Conseguir cambiar la dramática situación que había en Norteamérica después de 1980. Hemos cerrado varias fábricas y reducido nuestros costes. El primer año despedimos un 15 por ciento del personal».

Mondeo

Y los japoneses todavía no estaban...

«Empezaban a llegar... La gente buscaba coches de poco consumo. Creí que los japo-

También han conocido un mai momento en 1991, pero Ford ha empezado a ganar dinero en 1992; sin embargo, usted ha dicho que no seguirá así durante todo el año. ¿Qué ha pasado?

«Muy sencillo, el mercado ha mejo-

Y los japoneses han retrocedido...

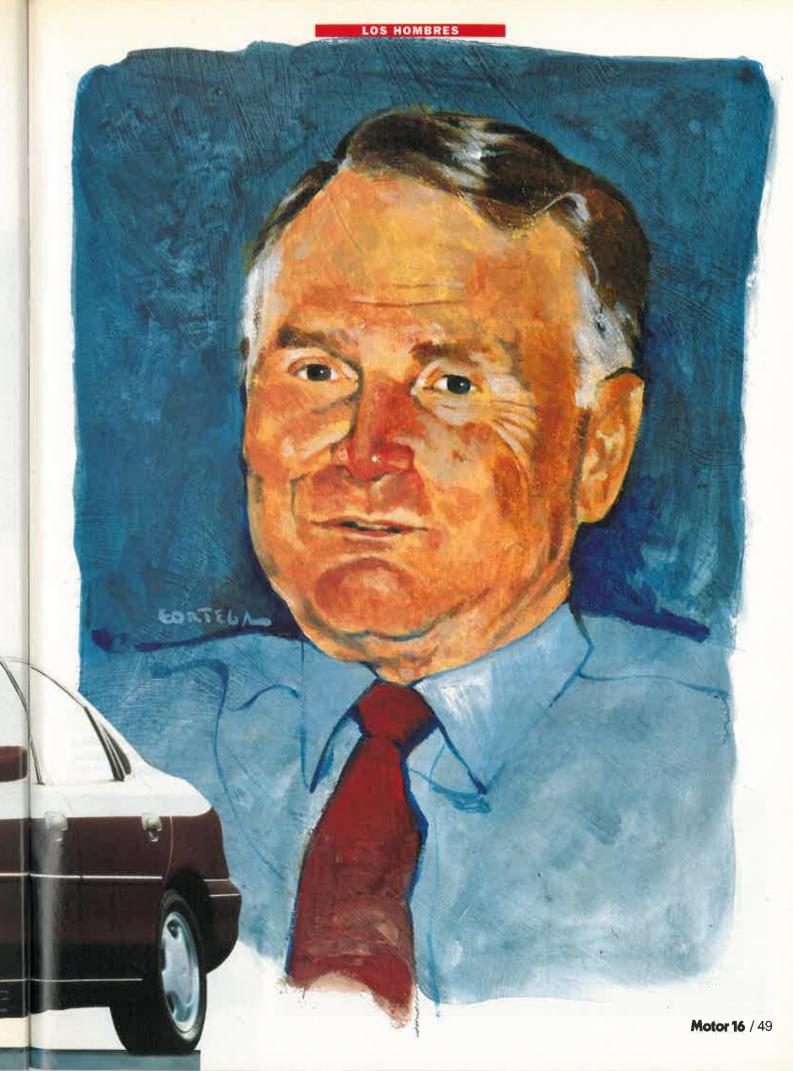
«El público ha comprendido por fin que los productos americanos presentaban una buena relación calidadprecio y que la industria nacional ha conseguido progresos cualitativos espectaculares. Numerosos factores que han contribuido al éxito japonés en los años ochenta serán inoperantes en los noventa».

¿Hasta dónde pueden llegar los japone-

«Es difícil de calcular. En lo que a Era simplemente cuestión de tiem- nosotros respecta, veo que nuestra cuota de mercado aumenta de año en año. De momento, este año hemos ganado cuatro puntos y medio para los coches y un punto y medio para los camiones. Ahora bien, nadie es invulnerable. Hace poco tiempo se decía que Honda acabaría con todo. Bien, ahora Honda tiene sus problemas. A nosotros también se nos consideró muertos en los ochenta y General Motors tenía que aumentar el 60 por ciento de su mercado, que ahora es el 35 por ciento».

¿Resultó fructífero su viaje al Japón con el presidente Busch durante diciembre del año pasado?

«Ha permitido establecer un diálogo que prosigue este año en Detroit gracias a otro encuentro».



¿Cumplirán los japoneses su promesa de comprar más componentes americanos?

«Va-a seguirse el tema muy de cerca».

Si no lo hacen, tampoco podrán ustedes hacer mucho.

«Se puede, si se quiere. En lo que respecta a Ford, la empresa ha presentado a Toyota, a Nissan y a Mazda, en japonés y con la documentación japonesa, los equipamientos que podríamos venderles: acondicionadores de aire, piezas de plástico, cuadros de instrumentos, electrónica, radios, cristales, etcétera...».

Pero los japoneses creen que sus equipamientos no son buenos.

«Incluso antes de volver a comprar la parte de Mazda en esta fábrica, abastecíamos de numerosos componentes a Flat Rock».

Evidentemente, puesto que suyo es el 25 por ciento de Mazda... pero, ¿quiere decir con eso que la calidad de sus componentes es superior?

Hemos dedicado mucho dinero y esfuerzo para hacer el mejor coche del mundo.

«Los resultados lo demuestran, sí. ¿Por qué Nissan se habría decidido a producir un vehículo con nosotros si no nos tuviera confianza? Han visto de lo que somos capaces».

Ford está muy integrado. ¿Quizás demasiado?

«No lo creo. Estamos menos integrados que General Motors y más que Chrysler».

¿De verdad cree que Estados Unidos puede reducir el déficit de sus intercamblos automovilísticos con Japón en más de 4,4 billones de pesetas?

«Sí, si conseguimos que nos hagan pedidos».

¿Qué han aprendido de los japoneses?

«Bastante en cuanto al proceso de producción. Ellos han aprendido de nosotros el control de los programas»

Resultan impresionantes en lo referente a las relaciones humanas, tanto que a veces pueden llegar a prescindir de los sindicatos.

«Si le pregunta a los sindicatos con qué grupo mantienen las relaciones más cordiales, le responderán que con Ford».

¿Aplican lo que han aprendido de los japoneses?

«Por supuesto. Y estoy seguro de que ellos también aplican lo que han aprendido de nosotros».

Se ha dicho que Ford y Chrysler eran más eficaces que General Motors y los japoneses.

«Es cierto cuando producimos a toda nuestra capacidad, lo que sucede ahora, y sería cierto también si no tuvieramos que soportar unos gastos de jubilación y sanidad tan elevados».

¿A cuánto ascienden sus gastos de sanidad? (N.R.: en Estados Unidos suelen ser pagados por las empresas y no por el Estado).

«El año pasado, sesenta mil pesetas por coche».

¿No ocurre igual en otros países?

«Desde luego que no. Nos hemos comparado con todos y resultamos bastante más caros».

¿Por qué han vuelto a comprar el 50 por ciento de Mazda en la fábrica de Flat Rock?

«Solamente se ha tratado de un paso más en nuestra mutua relación. Pienso que somos, al mismo tiempo,

un buen cliente y el primer proveedor de esta fábrica».

¿Necesitaban esa capacidad de producción?

«Sí, nos hacía falta».

¿Porqué nunca han tratado con Mazda en Europa?

«Seguimos buscando un producto que responda a los intereses de ambas partes».

¿Y las fusiones, ustedes que han Intentado unirse a Fiat?

«Con el tiempo, habrá mayor cantidad de asociaciones que podrán transformarse en relaciones más estrechas»

¿Cúal es el futuro de Detroit?

«La industria automovilística americana tiene un gran futuro. Nosotros contribuiremos a ello».

¿No tiene miedo de que Japón se haga con una parte?

«Me preocupa cualquier tipo de competencia, ya venga de Japón, de Europa, de General Motors o de Chrysler».

No hace mucho tiempo la Industria americana era la primera del mundo. Ahora es la tercera...

«Es el resultado del desarrollo económico mundial. Quién sabe cual será el futuro de la industria automovilística europea».

¿Qué efecto tendrá sobre Detroit el resultado de las elecciones presidenciales recientemente celebradas?.

«Será muy importante. El presidente Busch y su administración han establecido un diálogo con el mundo de los negocios. Éste es un comienzo sobre el que hay que edificar. Con la presidencia demócrata de Clinton tendríamos que tener una relación semeiante».

¿Habrá un día un Ford a la cabeza de su sociedad? Sé que han promoclonado a Edsel y a Billy.



LAS ASOCIACIONES SIEMPRE SON POSIBLES

Así lo demuestra el vehículo que Ford produce junto a Nissan, que es fruto de la confianza mutua y de que los japoneses han visto de lo que en Ford son capaces.

«Están en lugares donde aprenden más y se dan a conocer mejor. Sería positivo que estuvieran al frente del grupo si fueran los candidatos más cualificados».

¿Cómo juzga la reorganización de General Motors?

«GM ha demostrado su capacidad con el cambio radical del curso de su destino. Han tenido logros en Europa. No hay razones para que no lo consigan también en Estados Unidos. Es por eso que digo lo de que no sólo me preocupan los japoneses; estoy pendiente de todo el mundo».

En Europa Ford ha ido a la cabeza. Ahora, Volkswagen es el líder y General Motors va muy bien...

«Ford va a resurgir. Tenemos gente muy capaz. Se preocupan por lo que ha pasado estos últimos años».

Casi han sido los únicos en perder dinero en 1991.

«Están tan afectados como yo y ya se han comprometido en adoptar las medidas necesarias para recuperar nuestra posición».

¿De qué adolece, a su entender, Ford Europa en el momento actual?

«Tenemos que concentrarnos en las bases de nuestro negocio. Es por eso que hemos vuelto a desembarcar en Sudamérica a principios de los años ochenta. También por eso reforzaremos nuestra posición en Europa. Nos fijaremos en el producto, la calidad, el coste, la productividad, las relaciones con los empleados, los proveedores y los concesionarios. Todo eso lleva tiempo, pero las medidas tomadas son garantía de éxito».

Preparan un auténtico coche universal para sustituir al Sierra europeo y su homólogo americano.

«Será un producto excepcional. Hemos hecho una investigación exhaustiva para saber lo que quieren nuestros clientes. Y hemos dedicado mucho dinero y esfuerzo para hacer del futuro coche el mejor del mundo».

Hace falta valor para crear un auténtico coche mundial.

«La decisión no ha resultado fácil». ¿Cúales serán las ventajas?

«Serán importantes, y hemos asistido a su materialización con este programa. Nos ha permitido trabajar a nivel mundial con nuestros proveedores. Nuestros ingenieros y hombres de producción han podido beneficiarse de nuestras fuerzas a ambos lados del océano. No estoy muy seguro de que hayamos ahorrado en investigación, pero lo haremos en el apartado del desarrollo. Los gastos técnicos son más elevados en un programa nuevo, pero serán menores en posteriores programas. Y además, ahorraremos en nuestras compras. El riesgo está en adquirir demasiados compromisos para satisfacer a todos los mercados a la vez».

¿Y sus proyectos de exportación? «Hay un programa agresivo respecto a Japón, Oriente Medio y Europa. Ya exportamos el Probe a Europa, y le seguirán otros productos. El año pasado hemos exportado más de 50.000 coches. Deberíamos llegar a 150/200.000 vehículos de aquí a finales de la presente década».

¿Incluso donde ya producen?.

«Sí. Algún producto, como el Probe, no es competidor directo».

Me preocupa cualquier tipo de competencia, tanto si viene de Japón como de Europa.

¿Cómo será el mundo del automóvil dentro de veinte años?.

«Habrá mucha más electrónica incorporada y menos fabricantes».

Usted me ha dicho que no habrá más fusiones...

«En realidad lo que he dicho es que en un principio habrá asociaciones, que podrían conducir a determinadas fusiones. Y eso empezará con la búsqueda de un ahorro en escala».

Edouard Seidler

E L H O M B R E

AROLD Poling tiene 67 años de edad y es presidente director general de Ford Motor Company. Licenciado en Administración de Negocios (MBA) empezó en 1951 en Ford, donde desempeñó diversas funciones financieras. Fue nombrado vicepresidente financiero en 1972, director general en 1975 y presidente director general de Ford Europa en 1977. Vicepresidente de Ford Motor Company desde el año 1975 y miembro de su Consejo en 1979 fue, sucesivamente, vicepresidente ejecutivo responsable de América del Norte (1980), miembro del gabinete del presidente (1984), presidente (1985), vicepresidente director general (1987) y, finalmente, presidente director general desde el 1 de marzo de 1990.



A E M P R E S A

FORD Motor Company (Detroit). Ventas en 1991 (automóviles, camiones y tractores): 2.869.000 unidades en Estados Unidos, 2.490.000 en el resto del mundo; lo que significa un total de 5.359.000. Cifra de negocios en 1991: 88,3 mil millones de dólares (más de diez billones de pesetas). Comprende 16,2 mil millones de dólares (casi dos billones de pesetas) en servicios financieros. Pérdidas en 1991: 3,2 mil millones de dólares (365 mil millones de pesetas) en el sector del automóvil, a lo que hay que descontar un beneficio de 927 millones de dólares (105 mil millones de pesetas) en los servicios financieros. Efectivos en 1991: 332.700 personas, de ellas 161.000 fuera de Estados Unidos.



OR novena vez, esta publicación celebró, en el Hotel Eurobuilding, su fiesta anual, en la que se entregaron los prestigiosos galardones «Válvulas Motor 16» a las personas y entidades que, a lo largo de 1992, ban destacado más en el sector de automoción. Tras unas palabras del director, Manuel Doménech, se procedió al acto formal de la entrega de los trofeos, diseñados por el artista murciano José Lucas, y realizados con las válvulas del motor Renault, campeón del Mundo de Fórmula 1. El trofeo al «Hombre del Año»





Oscar Ozaeta, presidente de BMW Ibérica, recibió en nombre de Eberhard Von Kuenheim el trofeo del Hombre del Año 1992 de manos de Juan Tomás de Salas, presidente del Grupo 16.



Juan Antonio Moral, Director Gerente de FASA Renault, (a la izquierda) recibe el premio al «Mejor Diseño», por el modelo Twingo. Entregó el premio José María Cemuda, subdirector de Motor 16.



Seat repitió galardón. Este año se lo mereció por su imagen de marca. Su secretario general, Rafael Álvarez, recibió el trofeo de manos de Isabel de Azcárate, adjunta a la Presidencia del Grupo



El esfuerzo ecológico del Saab 9000 Ecosport fue el motivo por el que Alfred Waschl, director general de Porsche España, recogió el premio de manos del director general de Tráfico, Miguel M. Muñoz.



Reyes Vázquez de Castro, esposa de Carlos Sainz recoge, de manos de Manuel Doménech, el galardón que premia a su marido como «Campeonisimo Motor 16».



Javier Pascual, director general del Grupo 16, concede al presidente de Nissan Motor Ibèrica, Juan Echevarria, el premio del ·Lanzamiento del Año», materializado en el Serena.



La joven promesa del automovilismo nacional, Pedro Martínez de la Rosa, recibió de Carlos Gracía, presidente de la Federación



Gigl Corbetta, director adjunto de Motor 16, hizo entrega a Juan Egea, director comercial de Yamaha España por el enorme esfuerzo técnico de la Yamaha GTS 1000, considerada como Moto del Año.



Manuel Doménech, director de Motor 16.

(concedido por el grupo Eurauto de publicaciones europeas, entre las que se cuenta Motor 16) fue concedido al Presidente de BMW, Eberbard Von Kuenbeim, quien a última bora no pudo acudir a recogerlo, a causa de una reunión con el ministro alemán de Transportes, pero envió un discurso de agradecimiento. Posteriormente, se procedió a la entrega del resto de los premios, cerrando el acto el presidente del Grupo 16, Juan Tomás de Salas, quien destacó el esfuerzo de la industria en estos momentos de crisis. La fiesta terminó en un animado cocktail en el que compañeros, amigos y profesionales departieron durante unas boras de animación y alegría.



Juan Tomás de Salas cerró el acto con unas palabras con las que agradeció el esfuerzo de todo el sector por el blenestar del país.



En Jesús Alvarez cayó la responsabilidad de conducir el acto de entrega de premios, labor que realizó con la brillantez y soltura tan habituales en este reconocido profesional del periodismo.



Juan Tomás de Salas, presidente del Grupo 16 (en el centro) conversa con Tomás Cavanna y Fanny Blesa, director de Asuntos Públicos y jefa de prensa de Ford España, respectivamente.



En animada charla, Andrés Más, de la redacción de Motor 16, Carlos Gutiérrez, responsable de Comunicación de Citroen Hispania y, a la derecha, Raúl del Hoyo, director de Auto Revista.



Verne Ben Heiderich, uno de los hombres más carismáticos del sector del automóvil en España dialoga con el nuevo director general de Porsche España, Alfred Waschi.



Juanjo Lacalle, manager de Carles Sainz, explica al presidente de la FEA, Carlos Gracia, las últimas novedades de los entrenamientos del Campeón del Mundo en presencia de la Sra. de Sainz.



Pedro Diego e Iziar Muguerza, pilotos de Lancia, José Maria Cernuda, Carlos Gracia y Pilar Guridi, responsable de prensa de Caneral Motors, republis en los salones del batel Eurobalidad



Luis Alberto Rivero, Pere Calsina, Rosana López, Juan A. Suances, Éduardo Abuín y Dolores Peyra, tampoco faltaron a la cita como responsables de diferentes departamentos de publicidad del Grupo.



Los hombres del motociclismo también estuvieron presentes en nuestra flesta. Juan Egea, director comercial de Yamaha y Jordi Bracons, jefe de prensa, flanquean a Gigi Corbetta.



Muchos amigos llegaron de Barcelona, como Ramón Salsas, responsable de prensa de Nissan Motor Ibérica, que conversa animadamente con Manuel Doménech.



Manuel de la Concha conversa con Verne Ben Heiderich en presencia de Luis Delgado, jefe de prensa de Honda, que fue otro de los amigos que se desplazó desde Barcelona.



Pedro Martínez de la Rosa, el número uno de la Fórmula Renault británica, posa con su trofeo junto a su mánager, Pedro Amat Cañas y Manuel Madrid, de Motor 16.



EL VELERO FESTINA A TODA VELA

E L velero Festina participa, este año, en la presente regata internacional Ruta del Descubrimiento que, saliendo de la ciudad andaluza de Huelva el 30 de noviembre, zarpa hacia las costas americanas siguiendo el itinerario marcado por Cristobal Colón y cuyo destino final es Fort Lauderdele, en Florida.

ZEGNA CON PUIG

P UIG presenta Zegna Eau de Toilette, interpretación aromática del mundo y de la moda Ermenegildo Zegna, con la evocación exacta de sus aspectos más representativos: la grandiosidad de los Alpes, el paisaje de Trivero y el ambiente de las tiendas Zegna. Una fragancia muy clásica.





LA RIOJA ALTA

A bodega de la Rioja Alta ha presentado el informe de la cosecha de 1989. Tras un invierno suave y seco, hubo un buen aporte hídrico a las cepas debido a las lluvias generalizadas de comienzos de primavera, a las que siguió un excelente tiempo que proporcionó una excelente cosecha, tanto en cantidad como en calidad.

TABLIER HONDA NS-1

A marca Honda ha lanzado al mercado un nuevo accesorio para el modelo NS-1: las placas laterales de tablier adaptadas al carenado superior original de dicha motocicleta. Tras un estudio reali-

zado por el departamento comercial fue definitivamente aceptado y se inició su producción en serie.





INAUGURACIÓN RENAULT

E L pasado 11 de diciembre fue inaugurado en Sabadell un nuevo concesionario Renault. Se trata de Comercial Martí, empresa ligada a la marca del rombo desde 1929. La nueva sede destaca por su amplitud, más de

3.200 metros cuadrados, y por su modernidad, convirtiéndose en el servicio para el automóvil más moderno de la comarca del Vallés. El acto de inauguración fue presidido por el Conseller de Industria de la Generalitat de Cataluña, el alcalde de la localidad de Sabadell v el Gerente de Fasa Renault.





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

MODELO	PVP	cc	cv	VM	0/100	L/100	Long	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llante
ACM												-	1000	
ACM Off	1.897.500	1.588	54	114			382.7	- 77	-	-	- 0	Sene	- 54	- 5
ACM Off TD	2:112:500	1.588	70	147			382,7			- V	- 1		- 5	
ACM Off TD E	2.417.000	1.588	70	147			382,7	-		-	- La	Sene	10	
ALEKO													-	
Aleko 2141	924 000	1.569	74	155	14.0	8.3	435,0	1/4	-	- ×	14	14		70.00
AUEA ROMI	0					-	_	_	_	_	-			
33 1.3	1.529.905	1.351	. 88	176	↑ 10.3	8,2	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	_	64.48
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10.3	8,2	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.48
33 1.3 América	1.365,000	1.351	88	176	10.3	8,2	407,5	182.857	34.467	Serie	Serie	62.556		64.48
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10.7	8,6	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.48
33 1.5 le Milano	1.665.000	1 490	: 98	181	10.7	8.6	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.48
33 1.5 le América	1.567.000	1.490	98	181	10.7	8,6	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.48
33 1.7 le	1.830 289	1 712	110	190	9.5	8.9	407,5	182.857	34 647	Serie	Sene	Serie	144 361	64 48
33 1.7 le América	1.705.000	1.712	110	190	9.5	8,9	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie		64.48
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8.4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Sene	Serie	144 361	Sen
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9.0	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Seri
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407.5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Sen
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.48
75 1.6 ie	1.918.901	1 570	107	180	11,3	7,9	443,0	216 541	60.800	Serie	Sene	Sene		80.89
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80,89
155 1.8 Twin Spark	2.194 000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250,000	40 000	Sene	Serie	Serie	200 000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.00
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Sene	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.5 Q4	4 200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Sene	Serie	Serie	Serie	Sen
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.86
164 2.0 V6 Turbo	4 780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5		Serie	Sene	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.86
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7.7	11,3	455,5		gramas a	Serie	Serie	Serie	Serie	· Sen
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.869
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	-	Serie		Serie
ARO														_
Aro 10 Techo Long	1.106,600	1.397	54	125	29,0	9.5	380.0							
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	54	125	29.0	9.5	380.0							
Expander 1.9 D 4WD	1.588.000	1.970	54	137	27.4	8.9	384.9	177.000	32.000	-		110,000	- 10	125.000
243 D	1.673.595	3.120	85	110	28.6	10.1	403.0	11,000				240,000		*****

243 D 244 D	1.673.595 1.718.100	3.120 3.120	65 65	110 110	28.6 28,6	10.1 10.1	403,0 403,0	22,125/2	- Anton	
ASIA MOT	ORS									
Rocsta 1.8 G Rocsta 2.2 D Básico Rocsta 2.2 D	2,213,849 1,912,610 2,284,734	1.789 2.184 2.184	85 72 72	159 138 138	i i	1	360,5 360,5 360,5	Sene Sene		
AUDI		-		-						
80 2.0 E 80 2.3 E 80 2.3 E Aut. 80 2.3 E Quattro 80 2.8 E V6 80 2.8 E V6 Quattro	3.440.000 3.655.000 4.230.000 4.365.000 4.940.000	1.984 2.309 2.309 2.309 2.771 2.771	115 133 133 133 174 174	200 197 200 220 220	9,8 11,2 9,9 8,0 8,0	9,3 9,8 10,5 10,5 10,3 11,4	448,2 448,2 448,2 448,2 448,2 448,2	290 000 Serie Serie Serie Serie Serie	55.265 55.265 55.265 55.265 55.265	11111
80 1.9 TDi 100 2.0 E 100 2.3 E 100 2.6 E V6 100 2.6 E V6 Aut. 100 2.6 E V6 Quattro	3.120.000 3.455.000 3.752.000 3.962.000 4.262.000 4.810.000	1.896 1.984 2.309 2.598 2.598 2.598	90 115 133 150 150 150	174 182 202 210 208 210	14,1 12,6 10,2 9,5 10,6 9,7	9,8 10,5 10,4 11,3 11,3	448,2 479,0 479,0 479,0 479,0 479,0	315.207 Serie Serie Serie Serie Serie	55 265 96.158 96.158 96.158 96.158 96.158	1
100 2.8 E V6 100 2.8 E V6 Aut. 100 2.8 E V6 Quattro 100 S4 100 2.5 TDI	4.670.000 4.960.000 5.313.000 7.185.000 4.500.000 4.210.000	2.771 2.771 2.771 2.226 2.461 2.309	174 174 174 230 115	218 216 218 244 195		10,4 11,5 11,8 12,1 6,6	479,0 479,0 479,0 479,0 479,0	Serie Serie Serie Serie Serie	96.158 96.158 96.158	z,

185.000
185.000
185.000
185.000
185.000
Serie
Serie Sene Serie S Serie 158.600 158.600 158.600 158.600 158.600 158.600 158.231 158.231 158.231 158.231 158.231 5erie Serie 158.231 5erie Serie Serie
Senie
Serie
Serie
Serie
190 000
190,000
Senie
Serie
190,000
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie 100 Avant 2.3 E 4.210.000 100 Avant 2.6 E V6 4.410.000 100 Avant 2.5 TDI 5.255.000 100 Avant 2.5 TDI 4.960.000 Coupe 2.3 E 4.014.000 Coupe 2.8 E V6 4.810.000 Coupe 2.8 E V6 Quattro 5.415.000 2.309 133 194
2.598 150 203
2.598 150 203
2.461 115 188
2.309 133 206
2.771 1.74 222
2.771 174 222
2.226 220 248
2.309 133 198
3.562 250 244
3.562 250 235
4.172 280 249
4.172 280 249 10,5 10,9 9,8 10,6 10,0 11,5 11,6 6,7 9,2 10,3 8,0 11,4 6,1 11,8 10,8 10,3 7,6 13,2 9,0 14,0 6,8 14,3 7,7 14,4 96.158
96.158
96.158
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie
Serie 479,0 479,0 479,0 436,6 436,6 436,6 440,0 436,6 487,5 487,5 487,5 Serie
Serie Coupe S-2 Cabrio 2.3 E 6.515.000 5,324,000 V-8 3.6 V-8 3.6 Aut. 9.870.000 V-8 4.2 Aut. BERTONE
 2.746.200
 1.596
 100
 150

 3.759.925
 2.443
 116
 153

 3.759.925
 2.443
 116
 153

 3.759.925
 2.693
 129
 160

 3.759.925
 2.693
 129
 160
 15,8 9,9 13,9 10,9 13,9 10,9 13,4 12,2 13,4 12,2 378,5 414,5 414,5 414,5 414,5 Serie Freeclimber TD T. Duro Freeclimber TD Cabrio Freeclimber 2.7 i T. Dura 236,391 236,391 236,391 236,391

Copyright Motor J Prohibida su repre

Motor 16 / 57

125.000

190,000 190,000 190,000 Serie Serie Serie 190,000 190,000

190.000 190.000

ORECIOS NUEVOS



VOLKSWAGEN

OFERTAS Polo:

El modelo más joven y dinámico de la marca Volkswagen disfruta ahora de un descuento de hasta 150.000

pesetas. Passat:

65 A GLS

☐ Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. ☐ Giro postal nº

Europa, Argeha, Marruecos y Tunez ____ 29 016 ptas

14 560 ptas

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI, S. A. C./ HERMANOS GARCTA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID

Fecha de nacimiento Precio suscripción

En estos modelos se ofrece ahora un descuento de 200.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Clerre	Direc.	ABS	Liantas
440 2.01	2 578 000	1.998	110	190	10,3	8.7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Sene	181 000	. 35 - 4
440 GLT	2.875.000	1.998	110	190	10,3	8.7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9.0	11.9	431,0	Sene	78.000	Sene	Sene	Sene	Serie	Sene
460 1.8	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78,000	Serie	Serie	Serie	181.000	
460 2.01	2.578.000	1998	110	185	10.3	8.7	440.5	Sene	78 000	Sene	Sene	Sene	181 000	
460 GLE	2.875.000	1:998	110	185	10,3	8.7	440.5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3 025 000	1 998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Sene	Sene	Serie	Sene	Sene
	3.195.000	1.721	120	195	9.0	11,9	440.5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3 095 000	1.998	110	191	9,9	9.0	425,8	Serie	88.000	Sene	Serie	Sene	181,000	Sene
480 \$		1.721	120	200	9,0	9.3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 Turbo	3.510.000		140	203	100	10,2	466.0	Serie	88.000	Sene	Serie	Sene	Sene	
850 GLE	3 850 000	2 435	170	215	8.9	10.2	466.0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.285.000	2.435					466,0	Sene	88.000	Sene	Sene	Sene	Sene	Sene
	4 585 000	2.435	170	205	9,6	10,5		Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.31	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0		88.000	Sene	Sene	Serie	Sene	Sent
	3 870 000	2 316	130	179	11,7	10,9	487,0	Sene	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie		Sene	· Sene	Serie	Sene	Sene
940 2.31 Aut. S. Wagon '	3 925.000	2 316	130	179	11,7	10,9	484,0	Sene	88 000		Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2		487,0	Serie	88.000	Serie			Sene	Sene
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5		484,0	Sene	88 000	Sene	Sene	Sene	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0		487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie		Sen
940 Turbo S. Wagon	4 180 000	2.316	165	200	9,0		484.0	Serie	88 000	Sene	Sene	Sene	Sene	
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0		487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4 180 000	2 383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88 000	Sene	Serie	Sene	Sene	Sen
960 Turbo 16V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie		Serie
960 24V Aut.	6 160 000	2 922	204	220	8.9	12,2	487,0	Sene	88,000	Sene	Sene	Sene	Sene	Sen
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5		484,0 2	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Seri
960 24V Executive	7.885.000	2.922	204	220			502,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Seri

20,1 8,0 349,0 20,1 8,0 349,0 17,0 8,5 349,0 13,5 9,0 353,0 13,5 9,0 353,0 13,5 7,5 353,0 14,5 9,2 396,0 14,7 7,8 396,0

__ Profesión

America, Africa

Asia, Oceania

168.420 168.420 168.420 168.420 168.420 168.420 168.420 168.420

26.950 26.950 26.950 26.950 26.950 26.950 33.430 33.430

38.800 38.800

38.800 38.800

	14.560 PTAS. AI SIN ENTRAD	L AÑO DA.	
4		NO.	
Z Si, deseo suscribirme a Motor	16 por un año y con un 20% de descuen	nto, pagando sólo 14.560 ptas.	

793.799 903 45 135 833.147 903 45 135 867.520 1.116 55 145 978.731 1.299 65 155 1.089.991 1.299 65 155 1.095.032 1.299 74 157 1.335.569 1.372 70 160 1.413.854 1.299 74 160

a nombre de Cambio y Rusconi, S A

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

71.140 71.140 Serie Serie 71.140 71.140

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



La valoración de los coches usados es algo enor-memente 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 transaccio-nes, 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 porcentale, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente. hay que descontar tam-bién los gastos para po-ner en buen estado de funcionamiento el coche

Esta lista se actualiza

ganvam ganvam

MODELO	91	90	89	88	8
On Canada	1650	1490	1340	1210	
80 Special					
80 1.8 E	1750	1580	1420		1~
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	
90 2.2 E Aut.	2400	2160		1760	150
90 2.0 Front.	2670	2400		2022	100
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	_
100 00	0000	4000	-	4500	79
100 CD y 2.2.E	2090			1590	
100 CD Avant	2330	2220	2010	***	
100 CC Diesel	1670	1560	1410		84
100 CD Turbo Diesel		1770		1240	95
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	190
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960		
200 CD				1640	_
200 Quattro	3560	3250		2300	186
200 V8	5850	5270	4740	-	
Coupé GT	-	-	~	1220	93
Coupé Quattro	-		-	1700	129
Coupé 2.2 E	2470	2220	2000	-	
Coupé 2.2 Quattro	2920	2630	2370	_	
Coupé 20 V	2860	2570	2310	_	
Coupé 20 V Quattro	3250	2920	2620	_	
100 2.0	2280	-	_	-	
100 2.3	2490	_	_	_	
100 2 3 Quattro	3010	_	_	_	
100 2.3 Aut.	2650	_	-	_	
100 2.8 V6	3080	_		_	
100 2.8 Quattro V6	3490	_	_	_	
100 2.8 Aut. V6	3270	_	_	_	
100 S4	4630	_		_	
100 2.5 TDI	2890	_	_	_	
100 Avant 2.3	2790	_	_	_	
100 Avant 2.3 Quattro	3340		_	_	
100 Avant 2.3 Aut.	2980	_	_	_	٠.
100 Avant 2.8 V6	3390		_	_	
100 Avant 2.8 V6 Quattro		_		-	
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	_		_	
100 Avant 2.5 TDI	3200	-	-	_	
BMW					
MODELO	91	90	89	88	8

ALFA ROMEO

Alfa 33 1.5 4x4 Alfa 33 1.5 T.I

Alfa 33 1.7 QV.

Alfa 33 1.7 IE

Alfa 33 1.7 SW

Alfa 33 1.3 Nuevo

Alfa 33 1.5 IE Nuevo

Alfa 33 1.7 IE Nuevo

Alfa 75 1.6 C Alfa 75 1.6 IE

Alfa 75 1.8 C

Alfa 75 2.0 C

Alfa 75 2.0 TD

Alfa 75 2.4 TD

Alfa 75 2.5 QV

Alfa 90 2.4 TD

Sprint 1.5 Sprint 1.7 QV GTV 2.0

Spider 2.0 FL

164 T.S. Clima

164 T.S. Luxe

164 3.0 V6

164 2.5 TD

164 3.0 Quadrifordin

GTV 2.5

AMa 75 2 DTS

Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V

Alfa 75 1.8 T América

91 90 89 88 87

- - 830 750 670 - 860 780 630 570 - 820 740 600 540

- 900 820 730 -

- - 900 810 -

1190 1070 - - -1320 1190 - - -

1630 1470 - - -

970 810 720 - -

1230 1110 - - -

1040 880 780 710 -

- 1330 1230 1110 -- - 930 790 680 1600 1360 1230 1110 1000 1410 1200 1080 870 760

1570 1330 1200 - -

— — 840 760 —

- - - 700

- - - 1150 1030

2030 1830 1650 — — 2160 1940 1750 — —

2980 2680 2410 - -

2640 2380 2140 - -

3620 _ _ _

MODELO	91	90	89	88	87
316 ! 4p	1450	1370	1280	1100	980
316 i 4p (nuevo)	1900	_	_	_	_
3181	1540	1450	1330	1140	1010
318 i 4p	1620	1540	1420	-1220	1100
318 i 4p (nuevo)	2200		:	· _	_
318 i S	1800	1620	_		-
318 i Cabno	2410	2180	_	_	_
320 i	1800	1670	1540	1380	1220
320 i 4p	1890	1760	1620	1460	1300
320 i 4p (nuevo)	2650	_	_	_	-
320 i Touring	2590	2340	-	· —	-
320 i Cabrio	2770		-	-	-
324 D	1670	-+ .+		1350	1220
324 TD	1990		1620	1460	_
3251	2280			1800	
325 i 4p	2360	2190	2030	1870	1750
325 i 4p (nuevo)	3210	· -			-
325i X	2650	2440	2320	2190	1980
325i Touring	3090	2770	٠ _	٠ ــ	-
325i Cabrio	3320	2990	-	_	-
M3	4460	4110	3770	3090	2780
520 i	_	_		-	930
520 i (nuevo)	2660	2230	2060	1900	_
525 i		_	_	_	1210
525 i/530 i (nuevo)	3420	2850	2610	2370	_
528	_		_		1370
M 535 I		-	_	_	2010
535 i (nuevo)	4100	3600	3350	3000	_
524 TD	· -	_	-	_	1260
524 TD (nuevo)	2860	2560	2310	2080	_
7301	3800	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	3060	2580
750 i À	6560	6000	5500	5000	-
750 i AL	7000	6500	6000	5500	-
635 CS)		3790	3420	3100	2650
M 635	_	5020	4640	4070	
850	8250	_		_	_

5501	8250	_	_	_	-
CITROËN				-	-
MODELO	91	90	89	88	87
2CV 6 CT	_		_	_	200
Mehari 4 p.	_		_	_	230
AX 11 RE	710	610	520	470	: -
4X 11 RE 5 p	750	640	580	_	-
X TRE	760	650	580	490	440
XX TRE 5 p	800	680	580	520	
X 14 TRS	820	700	630	540	490
X 14 TRS 5 p	860	740	630	570	
X 14 TZS	880	750	680	580	520
AX 14 TZS 5 p	920	790	670	600	_
X GT	930	820	740	630	570
X GT 5 p	950	830	750	_	-
X 14 RD	830	770	660	_	
X 14 RD 5 p	870	800	680		
XX TRD _:	870	810	690		
X TRD 5 p	910	850	710		
isa il Club v ES	310	000	LTO	-	260
,	_	_		_	
/isa II Super E y X /isa GT		_		-	280
		_	_	_	330
/sa 11 E/11 RE	_	_	=	_	270
/isa Challenger		_	_	-	310
risa 14 TRS y Stylo	-	-	_	_	380
/isa GTT	_		_	730	580
lisa 17 D, RD, Sty. y Cha	allen, —	_	_	480	350
X .	_	-	-	610	430
X 14 E, RE, Leader F	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	-	-
BX 16 TGS	1140	970	870	_	-
3X 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
XX 19 TGS	1210	1030	930	***	٠.
XX 19 TRS, GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
X 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
X 19 GTI 16 V	1850	1620	1380	1240	_
XX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
SX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
3X 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
X 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	_
	1460	1240	1120	860	730
BX 19 RD Break					

	_			_	
MODELO	91	90	89	88	87
CX 25 GTT	-			910	670
CX 25 GTT Turbo 2	-	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo		2340	2100	1710	1370
CX 25 D v RD	_	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	·	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	_	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2160	2090	-	==	
XM 2.0 i Grand Luxe	2760			=	_
	3420		٠		
XM Diesel Luxe	2350	2190	_	_	-
XIM Turbo D Grand Luxe	2980	2770	_	_	-
ZX 1.4 Reflex	1060		_	-	_
ZX 1.4 Avantage	1150		-	_	: =
ZX 1.4 Aura	1200	_	_		_
ZX 1.6 i Reflex	1170		_		
ZX 1.6 i Avantage	1200		Ξ	Ξ	- - -
ZX 1.6 i Aura	1300				
		Ξ		_	-
ZX 1.9 i Voicane	1550		-	-	_
ZX 1.9 D Reflex	1180		_	-	-
ZX 1.9 D Avantage	1230	-	-	-	-

The state of the latest of the	No. Section Section 1	_			
MODELO	91	90	89	88	8
Panther GT 5	7500	6300	5350	4820	٠.
Long Champ	-	-	-	2900	210
FERRA	RI				
MODELO					
MODELO	91	90	89	88	8
	91	90	89		310
308 GTS	91	90	89		310
308 GTS 400 GT	91	90	89	_	310 480
308 GTS 400 GT Mondial 8 Mondial Cabrio	91 — — 9850	90	89 - - 7500	_ 5900	310 480 486

13800 11500 10350 9320 -

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	- 88	8
Panda 1000 S Fire	630	570	_	. —	
Panda Sisley 4x4	850	770	_		-
Uno 45 Sting 3p		· -	_	500	42
Uno Brio 45 3p			490	440	-
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	44
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	43
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	45
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	46
Uno 60 S 5p	870	780		_	٠.
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	56
Uno 70 SL/SX 5p	990	850	770	640	54
Uno Turbo le	1150	990	890	750	64
Uno Turbo le ASKD	1260	1080	920	830	i.
Uno 1.7 DS 5p	930	790	710	550	47
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	1360	1220	-		
Tempra 1.800 SX	1500	1350	_	_	-
Tempra 1.900 D	1180	1060	_	_	-
Tempra 1.900 TD	1550	1400	-	-	
Regata 70 C	_	_	_	_	39
Regata Mare		_	570	480	43
Regata 70 S	_	_	640	520	40
Regata 100 S ie	_	-	730	640	51
Regata Weekend S ie	_	_	790	670	54
Regata Weekend DS	_	_	850	720	58
Regata DS	_	_	760	640	51
Regata DS Turbo	_	_	_	_	57

MODETO	91	90	89	88	8/
	1520		1170		
	2000	1690	1540	1310	1180
	2280		1750		
	1850			1200	1080
Çroma TDID :	1620	1460	1310	-	-
FORD			-	-	
MODELO	91	90	89	88	87
MODELO	01		00		-
Fiesta C 4V	_	_		350	230
Flesta 1.1 5V	_	_	_	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	· —	-	-	490	420
Fiesta Super Hit 1.6 D	_	_	-	-	340
Fiesta Trip D 1.6		-	-	440	400
Fiesta Ghía 1.6 D	-	_	-	470	350
Fiesta XR2	_	-	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	-	-
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	_	_
Flesta C 5p	810	690	620	_	-
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	-	_
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	_	
Fiesta CLX 1 4 3p	840	720	650	_	_
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	_	-
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	_	_
Fiesta Ghía 1.45p	940	800	720	_	-
Fiesta XR2 I	1130		900	_	-
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	_	_
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760		1.1	
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800		_	_
Escort Laser CL y GL 1.3	_		_	600	440
Escort Xtra 1.4	_	_	_	640	
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghía 1.6 i	1050	950		780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6		810			
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100				_
Escort XR3	1240	1060	950		570
Escort RS Turbo	1460			950	
CLD, GLD y Xtra 1.6 D				510	
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	-
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000				660
Escort GTD 1.6	930				
Escort Country 1.6 D	1000				
Escort Country 1.8 D	1030				
Escort Cabro Ghía 1,6	1540				790
	1750			1150	
Escort Cabrio XR 3 i Orión CL 1.4 v 1.6	1100				
Orión Chía GT y Milio. 1.6	1050				
Orion Ghia 1.6 I	1150		-		
	1200				120
		1020	920		-
Orión Ghía 1.6 Cat			10	600	
Orión Ghía 1.6 Cat Onón CLD y GLD 1.6	_				
Orión Ghía 1.6 Cat	1050	950	870	780	600

Escort CLX 1.6 3p	1200	-	-	-	
Escort CLX 1.6 5p	1240	-	-	-	****
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1380		-	_	_
Escort Sport 1.6 i 3p	1380	_	-	_	_
Escort CLX 1.8 D 5p	1140	_	_	-	_
Escort Ghia y Nomade 1.6 Escort Ghia y Nomad 1.8D		-	_	_	_
	1790	_	_	Ξ	
Escort Cabrio 1.6 i Onón CLX 1.6 y Ghia 1.8 D		-		Ξ	_
Orión CLX 1.6 i Cat	1390	_	_		
Orión Ghia 1.6	1390	·		_	٠
Orión Ghia 1.6 i Cat.	1490	_	_	_	_
Orión CLX 1.8 D	1190	_	_	_	_
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 GL 2 0 4p		_	·	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghía 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
Sierra Ghía 2.0 i 5p	1800		1250		950
Sierra Sport 2.0 3p	1490		1120		
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8			-	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410		1740		
Sierra Cosworth 2.0 i	2810		2140		
Sierra CLD 4p	1390		1030	800	
Sierra GLD 4p			1120		780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150		
Sierra Fam. CL y GL 2.0	_	_		900	
Sierra Fam. GL 2.0 i		1360		1050	
Scorpio CL 2.0 i	1700		1220		
Scorpio GL 2.0	1840		1470		
Scorpio GL 2.41	2000		1540		
Scorpio GL 4x4 2.91	2760		1910 1710		
Scorpio Ghía 2.0 i			1840		
Scorpio Ghía 2.4	2390				
Scorpio Ghia 2.9 i	2400		2000 2450		
Scorpio Chila 4x4 2.9 I	1910			2000	T010
Scorpio CL Turbo D	2000				
Scorpio GL Turbo D Scorpio Ghía Turbo D	2530				
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690				
JAGUAR MODELO			_	88	8 87
11100000			7.1		
Sovereing V12	5700		4/50	4300	3800
XJ6 3.2	4450				-
Sovereing 3.6 Aut.	5050	4650			
	-			-	

MODELO	91	90	89	_88	87
16 3.6	_	_	4100	3750	3400
overeing 3.6 Aut.	_		4600		
16 4.0	5150				
overeing 4.0 Aut.		5200			
laimler 4.0 Aut		5800		4400	2000
IS 3.6	5450				
	6050				
LANCIA					
MODELO	91	90	89	88	87
/40 El-		200	170	400	
Y 10 Fila		550	470	420	-
Y 10 Fire	670		-	F00	400
110 Fire LX IE	800			580	490
Y 10 Turbo	-	730			
Y 10 GT			740		-
Delta 1300	970	820	750	640	580
	1120				
Delta HF Turbo IE	1250	1060			680
Delta 4X4	-	-		-	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	-	_
Delta Integrale 16 V	2750				_
Prisma 1.5 LX	-				_
Prisma 1600 IE 💎 😘	-	_			680
Prisma Symbol	_	1020	930	790	710
Prisma TD	_	1070			740
Thema 2.0 IE	1900	1730	1540	1300	1110
Thema V6					1210
Thema Turbo IE SW	_	2530	2280		
Thema 2.0 (E 16 V					
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	-
Thema 8.32		4330	3700		
Thema TD		_	_	1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2090	1880		
Thema Turbo DS SW	2210	2450	2200	1980	-
Dedra 1.600 ie				1300	
Dedra 1.800 ie	1540				_
Dedra 2.0 ie	1790				_
Dedra Z.O le Dedra Turbo Diesel					
Devila IVIUV DIESEI	1030	1400	,		
MERCED	ES E	EN	Z		
MODELO	91	. 90	89	8	8 87
190 E 1.8	2090	1800	_		_
190 E 2.0	2740			1930	1730
190 E 2.3		2670			
190 E 2.3 16V	_				3100
190 E 2.6	3400	3100	2720		2150
190 E 2.5 16V		4560			
190 D	2370				1500
190 D 2.5	2790				1760
100 0 2.0	2150	2000	2240	1300	, 1100

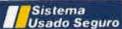
	_	_	-	-	
MODELO	91	90	89	88	87
190 D 2.5 T	3130	2860	2570		_
200 D	3060	2790	2450	2150	1930
250 D	3340	3050	2680	2350	2110
300 D	3630		2910	2550	2290
300 TD	4080	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	4840	4420	3870		
200 E	2850	2600		2000	
230 E	3330		2660		
230 CE	4460	3880	3400	2980	
230 TE	3760	3430		2640	
260 E	3880	3550			2460
300 E	4200	3830	3360		
300 E 4 Mate	5310	4840		3720	
300 CE	5020		4020		
300 TE :	4630	4220		3240	
260 SE	3760	3220			
300 SE	4040		2880		
300 SEL	4340			2780 3140	
420 SE	4900	4200			
420 SEL	5250	4490			
500 SE	5290	4540		3400	
500 SEL	5800		4140		
560 SEL	8160	7000		5250	
300 SL	6500	6200	5800		
420 SL		-	_	5500	
420 SEC	5890	5050	4210		
500 SL	· -	: -			
500 SEC	6250	5350		4020	35/(
560 SE	7820	6700		-	-
560 SEC	8140	6970	6280	_	-
				_	_
OPEL				7	-
MODELO	91	90	89	88	8
Corsa 1.0	· 640	540	480	410	32
Corsa Joy 1.2 3p	790	_	-	-	-
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640			
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	48
Corsa Joy 1 4 3p	900	-	-	-	1
Corsa Swing 1.4 3p	780	-	=	-	-
Corsa GSI	1020	870	740	670	-
Corsa GL y Swing 1.2 4p	810	680	620	520	46
Corsa 1 3 4p	870	750			
Corsa SR y GT 1.3	840	720			
Corsa GL 144p	900			-	_
Corsa Swing 1.4 4p	840				
Corsa GL 1.25p	830	700	640	540	48
Corsa Swing 1.2 5p	780	670			
Corsa 1.3 5p	850				
Corsa GL 1.4 5p	880	. 130	000	300	30
	810		-5		
Corsa Swing 1.45p	- CTA			-	-17

MODELO Corsa 1.5 D 4p Corsa 1.5 TD 4p Corsa 1.5 TD 5p Corsa 1.5 TD 5p Corsa 1.5 TD 5p Kadet 1.3 3p Kadet 1.4 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 4p Kadet 1.8 i 4p Kadet 1.8 i 4p Kadet 1.8 i 5p Kadet 1.6 5p LS y Fun	1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	1320 740 860 930 920 1020 690 860 900	610 650 630 640 740 820 1028 1190 670 770 830 920 620 770 810 1050 1120	500 590 490 570 620 900 1060 570 	87 450 440 490 	MODELO Omega GLS 2.6 i Omega GLS 2.6 i Omega GLS 2.6 i Omega 3.0 i 24V Omega GLS 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	2310 2620 3620 - 91 690	
Corsa 1.5 TO 4p Corsa 1.5 TO 5p Corsa 1.5 TO 5p Corsa 1.5 TO 5p Kadet 1.3 3p Kadet 1.4 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 2.0 i 16V 3p Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 5p CL 9y Fun Kadet 1.8 i 5p Kadet 1.6 5p CL 9y Fun Kadet 1.6 5p	910 820 880 990 1050 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1050 11230 11230 11370 11390	770 690 750 910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 900 1110 1170	650 630 640 740 820 850 1029 1190 670 770 830 920 620 770 810 920 600	590 490 570 620 900 1060 570 690 740 820 	440 - 490 - 810 950 450 - 540 570 - 540 580	Omega CD 2.6 i Omega 3.0 i Omega 3.0 124V Omega GLD 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	2400 2470 3250 1740 1890 1980 1590 2310 2620 3620 91	
Corsa 1.5 TO 4p Corsa 1.5 TO 5p Corsa 1.5 TO 5p Corsa 1.5 TO 5p Kadet 1.3 3p Kadet 1.4 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 i 3p Kadet 1.8 2.0 i 16V 3p Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 4p CL 9y Fun Kadet 1.6 5p CL 9y Fun Kadet 1.8 i 5p Kadet 1.6 5p CL 9y Fun Kadet 1.6 5p	910 820 880 990 1050 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1050 11230 11230 11370 11390	770 690 750 910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 900 1110 1170	650 630 640 740 820 850 1029 1190 670 770 830 920 620 770 810 920 600	590 490 570 620 900 1060 570 690 740 820 	440 - 490 - 810 950 450 - 540 570 - 540 580	Omega CD 2.6 i Omega 3.0 i Omega 3.0 124V Omega GLD 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	2400 2470 3250 1740 1890 1980 1590 2310 2620 3620 91	4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4
Corsa 1.5 D 5 p Corsa 1.5 TD 5 p Wadet 1.3 3 p Wadet 1.4 3 p Kadet 1.6 3 p Kadet 1.6 3 p Kadet 6S 1 2.0 1 3 p Kadet 6S 1 2.0 1 6V 3 p Kadet 1.6 4 p Cl. 98 p Kadet 1.6 5 p Cl. 98 p Kadet 1.6 5 p Cl. 9 8 p Kadet 1.6 5 p Cl. 9 5 p Kadet 1.6 5 p Cl. 9 p Kadet 1.	820 990 1050 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1050 1230 1370 1390	690 750 910 950 1120 740 860 930 920 1020 690 900 900 1110 1170	630 640 740 820 850 1029 1190 670 770 830 920 620 770 810 —	490 570 620 	490 	Omega 3.0 1 24V Omega GLD 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega CD 2.3 TD Senator 3.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0 MODELO	2470 3250 1740 1890 1980 1590 2310 2620 3620 91	4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4 4
Corsa 1.5 TO 5p Kadett 1.3 3p Kadett 1.4 3p Kadett 1.6 3p Kadett 1.6 3p Kadett 1.6 3p Kadett 1.8 1 3p Kadett 6S 1 2.0 1 3p Kadett 6S 1 2.0 1 16V 3p Kadett 1.3 4p Kadett 1.3 4p Kadett 1.6 4p Cl., Bea, Pris Kadett 1.8 1 4p Kadett 1.6 5p Cl., Bea, Pris Kadett 1.6 5p Cl. y Beauty Kadett 1.6 5p Cl. y Beauty Kadett 1.6 5p Cl. y Beauty Kadett 1.8 1 5p Kadett 1.8 1 5p Kadett Cabrio 1.6	990 1060 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 1010 1050 1230 1370 1390	750 910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 900 1110 1170	640 740 	570 620 	490 	Omega 3.0 24V Omega GLD 2.3 TD Omega GLD 2.3 TD Omega CD 2.3 TD Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Omega Caravan 2.0 i Senator 3.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	3250 1740 1890 1980 1590 1790 2310 2620 3620 91	4 4 4 4
Kadett 1.3 3p Kadett 1.4 3p Kadett 1.6 3p Kadett 6.8 1 2p Kadett 6.8 1 2p Kadett 6.8 1 2p Kadett 6.8 2 0 1 3p Kadett 1.3 4p Kadett 1.3 4p Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fris Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p GL, Bea, Fris Kadett 1.6 5p GL, Beauty Kadett 1.6 5p GL, y Beauty Kadett 1.6 5p GL, y Beauty Kadett 1.8 1 5p Kadett 1.6 5p GL, y Beauty	990 1050 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1010 1010 1020 1230 1370 1390	890 910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 900 91110 1170	740 — 820 850 1029 1190 670 — 770 830 920 — 770 810 — 1050	900 1060 570 - 690 740 820 - 690 720	810 950 450 540 590 670 540 580	Omega GLD 2.3 TD Omega GLS 2.3 TD Omega CD 2.3 TD Omega Caravan 2.0i Omega Caravan 2.0i Omega Caravan 2.0 TO Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	1740 1890 1980 1590 1790 2310 2620 3620 91	4 4 4 4
Cadett 1.4 3p Cadett 1.6 3p Cadett 1.8 1 3p Cadett 1.8 1 3p Cadett 1.8 1 3p Cadett 6.8 1 2.0 1 3p Cadett 6.8 1 2.0 1 16 3p Cadett 1.4 4p Cadett 1.6 4p GL, Bea, Fris Cadett 1.6 4p GL, Bea, Fris Cadett 1.8 1 4p Cadett 1.6 5p GL y Beauty Cadett 1.6 5p GL y Beauty Cadett 6.8 1 5p Cadett 6.8 1 5p Cadett 6.8 1 5p Cadett Cade 1.6 5p Cadett C	990 1060 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	890 910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 91110 1170	820 850 1029 1190 670 770 830 920 620 770 810 1050	900 1060 570 690 740 820 	810 950 450 540 590 670 540 580	Omega GLS 2.3 TD Omega CD 2.3 TD Omega Caravan 2.01 Omega Caravan 2.01 Omega Caravan 2.3 TD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 244 Monza 3.0 MODELO	1890 1980 1590 1790 2310 2620 3620 91	
(adett 1.6 3p cadett 1.8 i 3p cadett 1.8 i 3p cadett 5.8 i 2.0 i 16V 3p cadett 1.3 4p cadett 1.6 4p GL Bea, Fris cadett 1.8 i 4p cadett 1.8 i 5p cadett 1.6 5p GL y Beauty cadett 1.6 5p GL y Beauty cadett GSI 2.0 i 5p cadett Cabrio 1.6	1050 1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1090 820 1010 1050 1050 1230 1370 1390	910 950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 1110 1170	850 1029 1190 670 770 830 920 620 - 770 810	1060 570 	950 450 540 590 670 — 540 580	Omega CD 2.3 TD Omega Caravan 2.0i Omega Caravan 2.0 TD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0 MODELO	1980 1590 1790 2310 2620 3620 	
(adett 1.8 i 3p. (adett GSI 2.0 i 3p. (adett GSI 2.0 i 16V 3p. (adett 1.3 4p. (adett 1.4 4p. Sy Pun (adett 1.6 4p Cl., Bea, Pris (adett 1.8 i 4p. (adett 1.8 i 5p. (adett 1.6 5p Cl. Sy Fun (adett 1.6 5p Cl. Sy Fun (adett 1.6 5p Cl. Sy Fun (adett 1.8 i 5p. (adett GSI 2.0 i 5p. (adett Cabrio 1.6	1120 1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	950 1120 1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 1110 1170	850 1029 1190 670 770 830 920 620 - 770 810	1060 570 	950 450 540 590 670 — 540 580	Omega Caravan 2.01 Omega Caravan 2.3 TD Senator 3.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	1590 1790 2310 2620 3620 91	
Kadett GSI 20 i 3p Kadett GSI 20 i 16V 3p Kadett 1.3 4p Kadett 1.6 4p GJ, Bea, Fris Kadett 1.8 i 4p Kadett 1.8 i 5p Kadett 1.4 5p Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p GJ, y Beauty Kadett 1.6 5p GJ, y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1310 1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	1120 1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 900 1110 1170	1029 1190 670 770 830 920 620 - 770 810 - 1050	1060 570 	950 450 540 590 670 — 540 580	Omega Caravan 2 3 TD Senator 3.0 i Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	1790 2310 2620 3620 91	
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p Kadett 1.3 4p Kadett 1.4 4p Kadett 1.6 4p LS y Fun Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fris Kadett 1.8 14p Kadett 1.3 5p Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p LS y Beauty Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1550 870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1370 1390	1320 740 860 930 920 1020 690 860 900 91110 1170	1190 670 770 830 920 620 - 770 810 -	1060 570 	950 450 540 590 670 — 540 580	Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	2310 2620 3620 	
(adett 1.3 4p cadett 1.4 4p kadett 1.6 4p LS y Fun kadett 1.8 4p GL, Bea, Fris cadett 1.8 4p kadett 1.4 5p cadett 1.4 5p cadett 1.6 5p LS y Fun kadett 1.6 5p GL y Beauty kadett GSI 2.0 15p kadett Cabrio 1.6	870 1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	740 860 930 920 1020 690 860 900 91110 1170	670 770 830 920 620 770 810 	570 690 740 820 - 690 720	450 540 590 670 - 540 580	Senator 3.0 i CD Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0	2620 3620 	
(adett 1.4 sp Godett 1.6 sp LS y Fun Kadett 1.6 sp GL, Bea, Fris Godett 1.8 sp Godett 1.4 Sp Kadett 1.4 Sp Kadett 1.6 Sp LS y Fun Kadett 1.6 Sp GL y Beauty Kadett GSI 2.0 i Sp Kadett Cabrio 1.6	1010 1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	860 930 920 1020 690 860 900 900 1110 1170	770 830 920 620 - 770 810 -	690 740 820 — 690 720	540 590 670 — 540 580	Senator 3.0 i CD 24V Monza 3.0 PEUGEOT MODELO	91 690	, , , ,
(adett 1.6 4p LS y Fun (adett 1.8 4 p (adett 1.8 4 p (adett 1.3 5 p (adett 1.4 5 p (adett 1.6 5 p LS y Fun (adett 1.6 5 p LS y Fun (adett 1.8 1 5 p (adett 1.8 1 5 p (adett Cabrio 1.6	1030 1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	930 920 1020 690 860 900 900 1110 1170	770 830 920 620 770 810 	740 820 - 690 720	590 670 — 540 580	PEUGEO1	91	
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fris Gedett 1.8 i 4p Gedett 1.3 5p Kadett 1.4 5p Gadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.6 15p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1070 1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	920 1020 690 860 900 900 1110 1170	830 920 620 770 810 1050	740 820 - 690 720	590 670 — 540 580	PEUGEO1 MODELO	91	
Kadett 1.8 + 4p Kadett 1.3 5p Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 5p Kadett Cabrio 1.6	1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	1020 690 860 900 900 1110 1170	920 620 770 810	820 - 690 720	670 — 540 580	MODELO	91	
Kadett 1.8 i 4p Kadett 1.3 5p Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1190 820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	690 860 900 900 1110 1170	620 770 810 1050	820 - 690 720	670 — 540 580	MODELO	91	
Kadett 1.3 Sp Kadett 1.4 Sp Kadett 1.6 Sp LS y Fun Kadett 1.6 Sp GL y Beauty Kadett 1.8 i Sp Kadett GSI 2.0 i Sp Kadett Cabrio 1.6	820 1010 1010 1050 1230 1370 1390	690 860 900 900 1110 1170	620 770 810 1050	- 690 720	540 580	MODELO	91	
Kadett 1.4 5p Kadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1010 1010 1050 1230 1370 1390	900 900 900 1110 1170	770 810 1050	720	580	MODELO	91	
Kadett 1.6 5p LS y Fun Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1010 1050 1230 1370 1390	900 900 1110 1170	770 810 — 1050	720	580		690	
Kadett 1.6 5p GL y Beauty Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1050 1230 1370 1390	900 1110 1170	810 1050	720	580	205 kining 2n		
Kadett 1.8 i 5p Kadett GSI 2.0 i 5p Kadett Cabrio 1.6	1230 1370 1390	1110 1170	1050	_	_	205 kinior 2n :		
Kadett GSI 2.0 5p Kadett Cabrio 1.6	1370 1390	1170		930	750			
Kadett Cabrio 1.6	1390					205 XL	740	
		7500		V00	100		710	
		4000		4000	- T			
	1550	1390	1250	1060	-	205 Railye	940	
Kadett 1.5 TD 4p	1090	920	830	640	580	205 GTX		
	_		-	650	520	205 GTI	1250	
(adett 1.7 D 4p	980	830	750	-	_	205 Automatico	950	
(adett 1,5 TD 5p	1080	910	820	660	600	205 Junier	730	
adett 1.6 D 5p	-	-	-	650	520	205 GL	750	
adett 1 7 D 5p	940	800	720		-	205 GR/Plus	840	
ladett 1.6 S Caravan	1080	930	830	740	660	205 SR/Open	910	
ladett 15TD Caravan	1170	990	900	730	660	205 GT/Lacos/Ro,Ga/Gre	en 940	
(adett 1.7 D Caravan	1170	990	900	730	660	205 XLD	890	
Iscone 1.6 4p	-	-	_	490	420	205 XRD	1000	
Iscona 2.0 i 4p y 5p		_	_	760	680	205 GLD	920	
Iscona GT 25	_	_	_	700	630	205 GRD	980	
Iscona GT 5c	_	_	-	750	670	205 SRD/Open D	1040	
Iscona Diesel		_		690	440	205 Cabriolet CJ	1370	,
fanta Coupé	_	_		860	670	205 Cabnolet CTI		
	1340	1240	1110			309 GL Profil/Trio/Premium		
ectra GL 1.7 D 4p	1370		1140	_		309 GR/Green/Slam	1000	
	2240			·,	_	309 Automático	1070	
	1640	2010		-	-	309 SR	1100	
				_	_			
	1720	1540	1390			309 GT 1.6	1150	
	1750		1490	_	_	309 GT	1190	
	2270	2040		_	-	309 GTX	1290	
	1400				_		1370	
	1430		1190	-	-	309 GLD	1070	
	1700		1380	-	-		1210	1
	1990	1790	1610	-		309 SR DT	1430	1
ectra GT 2.0 i 5p	1920	1730	1560	-	-	405 GL	1200	1
alibra 2.0 i	2140	-		٠ _	_	405 GR	1410	1
Calibra 2.0 i 16V	2540	_	-	_	_	405 GR 4x4	1740	1
Calibra 2.0 i 16V 4x4	2870		_	_		405 SRI	1510	1
		1510	1370	1220	1050	405 SRI Autom.	1500	
	1910	1620		1310		405 GTX	1700	
		1740				405 STI	1880	

Omega GLS 2.61	2300	٠. =	· –	_	-	1
Omega CD 2.6 i	2400	_	_	_	_	1
Omega 3.0	2470	2090	1930	1640	1480	1
Omega 3.0 i 24V	3250	2920	_	_	_	1
Omega GLD 2.3 TD	1740	1480	1330	1030	930	1
	1890		1450	1120	1010	1
Omega CD 2.3 TD	1980	1660	1500	1160	1040	
Ornega Caravan 2.0i		1350			_	
Omega Caravan 2 3 TD 3					e	
Senator 3.0 i		1950			_	
Senator 3.0 i CD	2620		2010			1
Senator 3.0 i CD 24V	3620		_	_	_	
Monza 3.0	-	· _	·	790	630	
1						[
		-	_		-	1
PEUGEOT	100	-	_	_		1 5
MODELO	91	90	89	88	87	6
A0E	^^^	CEC	con	,		1 6
205 Junior 3p		650	580	400	200	1
205 XL 205 XR	710	630		490	380	1 6
		780	720	610	470	1 6
205 Railye	940	800		-	-	1
205 GTX	980	. 880	810		550	
205 GTI	1250	1120	970	830	640	
205 Automatico		850	770	650	580	
205 Junior	730	620	560	_	_	
205 GL	750	670	620	530	380	11.
205 GR/Plus	840	760	700		460	11.
	910	820	750		490	5
205 GT/Lacos/Ro,Ga/Gree		840	770	660	510	5
205 XLD	890	790	740	570	430	0,0
205 XRD	1000	900	810	630	570	9
205 GLD	920	830	770	600	460	5
200 GKD	980	880	790	610	550	5
205 SRD/Open D		930	860	670	600	1
205 Cabriolet CJ		1180	1060	900	810	9
205 Cabrolet CTI			1400	1190		
309 GL Profil/Trio/Premium	920	830	750	640	570	(
309 GR/Green/Slam	1000	900	810	690	620	5
309 Automático	1070	910	820			9
309 SR	1100	990	900	760	680	9
309 GT 1.6	1150	_	-	_	-	
309 GT	1190	1060	. 950	810	730	(
309 GTX	1290	1100	990	-	-	(
309 GTI	1370	1230	1110	940	850	(
309 GLD	1070	910	810	630	570	1
309 SRD	1210	1020	920	710	640	(
309 SR DT	1430	1290	_	_	_	
405 GL	1200	1150	980	880	:	1
405 GR	1410	1260	1070	960	_	
405 GR 4x4	1740	1480	1330	_	>	
405 SRI	1510		1210	1090	_	
	1500	1420	1210	_		11
405 GTX		_			_	
405 STI		_	_	_	-	9
	_				_	

MODELO	91	90	89	88	87
405 MI 16	2150	1010	4.000	1400	
AGE OLD	4070	4450	1000		
405 GR DT 405 SR DT 405 GR Break 405 GR DT Break	1710	1130	1000		
AUG UR DI	1000	1330	1200	-	-
405 OD 0I	1/00	1000	1350	_	_
4U5 GR Break	1460	1240	1120	_	` -
4U5 GR DI Break	1650	1400	1260		_
505 GL 505 Covadonga y SR 505 STI y GTI 505 GTI A 505 V6 y 505 V6A	-	_	-	440	310
5U5 Covadonga y SR	-	-	-	510	36 0
505 STLY GTI	-	-	-	640	450
505 GTI A	-	_	-	790	710
505 V6 y 505 V6A	-	-		1000	900
ᅋ	_	BUU	(00	11.37	424)
505, SR DT	-	^ -	4 -	790	560
505 CTD Intercooler but		_	_	1000	OE0
505 GR Familiar	A	* , 	_	·	580
505 GTI Familiar	_	_	-	_	910
505 GRD Familiar	4 -		-	850	650
605 SRi	2080	1870	, ' —	_	
605 SVI	2410	2170	£ _	: _	
605 SV 3.0		2770		_	
	2000	2260		; =	
605 SV 24V				•	
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT	2410 2740	2170 2470	· -	_	_
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT	2410 2740	2170 2470	-		-
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT	2410 2740	2170 2470	· -		_
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO	2410 2740	2170 2470 90	89	88 2200	87
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit	2410 2740 91	2170 2470 90	89	88 2200 2200	87 1900 2000
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S	2410 2740 91	2170 2470 90	89	88 2200 2200	87 1900 2000
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944	2410 2740 E 91	90 	89	88 2200 2200 —	87 1900 2000 1900 2620
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S	2410 2740 E 91	90 	89	88 2200 2200 —	87 1900 2000 1900 2620
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 944 II 944 Cupé	91 91	90 -3500	89 	88 2200 2200 — 2840 2500	87 1900 2000 1900 2620
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 944 II 944 Cupé	91 91	90 -3500	89 	88 2200 2200 — 2840 2500	87 1900 2000 1900 2620
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 944 S 944 S 944 Coupé 944 S 944 S 944 S 944 S	91 91 4940	90 3500 -4440 4500	89 	888 2200 2200 2840 3500 3500 3500	87 1900 2000 1900 2620 3200
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 944 S 944 S 944 Coupé 944 S 944 S 944 S 944 S	91 91 4940	90 3500 -4440 4500	89 	888 2200 2200 2840 3500 3500 3500	87 1900 2000 1900 2620 3200
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 944 S 944 II 944 Coupé 944 S 944 S2 944 S2 944 Turbo (220) 944 Turbo (220)	91 91 4940 5540	90 	89 	888 2200 2200 2840 3500 3500 4180	87 1900 2000 1900 2620 3200
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 19 944 Cupé 944 S2 944 S2 944 S2 944 Turbo (220) 944 S2/Turbo (2abriolet	91 91 4940 5540 6100	90 - 3500 - 4440 4500 5250	89 3150 3700 3990 4150 4660 5100	888 22000 22000 2840 3500 3520 3500 4180	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 19 944 19 944 S2 944 S2 944 Turbo Coup (250) 944 S2/Turbo Cabriolet 911 Carrera	91 91 4940 5540 6100	90 	89 	888 22000 22000 2840 35000 3520 35000 4180 4600	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190 4200
605 SV 24V 605 SR DT 605 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 19 944 19 944 S2 944 S2 944 Turbo Coup (250) 944 S2/Turbo Cabriolet 911 Carrera	91 91 4940 5540 6100	90 	89 	888 22000 22000 2840 35000 3520 35000 4180 4600	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190 4200
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 934 S 934 S 934 S 934 S 934 S2 934 Turbo (220) 934 Turbo (200) 934 Turbo Coup (250) 934 S2/Turbo Cabriolet 931 Carrera Targa 931 Carrera Targa	91 91 4940 5540 6100	90 90 	89 	2200 2200 2200 2840 3500 3500 4180 4500 4700	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190 4200 4100 4300
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT MODELO 924 Spirit 924 S 944 S 944 Coupé 944 S 944 S2 944 S2 944 S2/Turbo Coup (250) 944 Turbo Coup (250) 945 S2/Turbo Cabriolet 911 Carrera Targa 911 Carrera Cabriolet 911 Turbo	91 91 91 4940 	90 	89 	88 2200 2200 2840 3500 4180 4700 6320	87 1900 2000 1900 2620 3200 - 3190 - 4200 4100 4300 5150
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 934 S 9	91 91 91 4940 6100 	90 	89 	88 2200 2200 2840 3500 4180 4700 6320	87 1900 2000 1900 2620 3200 - 3190 - 4200 4100 4300 5150
MODELO MODELO S24 Spirit B24 Spirit B25 Cabriolet B11 Carrera Targa B11 Carrera Targa B11 Carrera Cabriolet B11 Turbo B12 Turbo B13 Turbo B14 Turbo B15 Turbo B17 Turbo B18 Turbo B19 Turbo B19 Turbo B10 Turbo	91 91 4940 	90 90 90 90 90 90 90 90 90 90	89 	888 22000 22000 — 28400 35000 35200 41800 45000 45000 63200 66800 —	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190 4200 4300 5150 5490
MODELO MODELO S24 Spirit 924 Spirit 925 Spirit 926 Spirit 927 Spirit 927 Spirit 927 Spirit 928 Spirit 938 Spirit 948 Spirit 94	91 91 4940 	90 90 90 90 90 90 90 90 90 90	89 	888 22000 22000 2840 35000 35000 41800 47000 6320 66800 5950	87 1900 2000 1900 2620 3200 3190 4200 4100 4300 5150 5490
805 SV 24V 805 SR DT 805 SV DT PORSCHI MODELO 924 Spirit 924 S 925 Carrera Targa 921 Carrera Targa 921 Carrera Targa 921 Carrera Cabriolet 921 Turbo 921 Turbo Cabriolet 922 Carrera Carrera 923 S	91 91 4940 55640 6100 7150 8120	90 90 	89 	2200 2200 2200 2840 3500 3520 3500 4180 4500 4700 6320 6680 5950	87 1900 2000 1900 2620 3190 4200 4300 5150 5490 4200
MODELO MODELO S24 Spirit 924 Spirit 925 Spirit 926 Spirit 927 Spirit 927 Spirit 927 Spirit 928 Spirit 938 Spirit 948 Spirit 94	91 91 4940 55640 6100 7150 8120	90 90 	89 	2200 2200 2200 2840 3500 3520 3500 4180 4500 4700 6320 6680 5950	87 1900 2000 1900 2620 3190 4200 4300 5150 5490 4200

MODETÓ	91	90	89	88	8/
RATE ASSESSED	570	480	430	370	270
Supercinco C/Five/Oasis 3	n 660	560	500	410	310
R4 TL Supercinco C/Five/Casis 3 Supercinco TL Supercinco TL 5p Supercinco GTL Supercinco GTL Supercinco GTS Supercinco GTS Supercinco GTS Supercinco GTX Supercinco GTX Supercinco GTX Supercinco GTX Supercinco Baccara Supercinco Baccara Supercinco Pive/Casis 5o		570	500	430	310
Supercinen Ti 5n		590	540	460	330
Supercinco GTL	·	610	550	470	340
Supercinco GTL 5n	_	650	580	490	360
Supercinco GTS		670	610	500	370
Supercinco GTS 5n	_	710	640	550	390
Supercinco GTX	· · ·	750	640	580	_
Supercinco GTX 5p Supercinco GTD 5p Supercinco GTD 5p Supercinco GTD 5p Supercinco GT Turbo Clio RL 1.1 Clio RL 1.1 5y Clio RL 1.2 5p Clio RT 1.2 5p Clio RT 1.2 5p Clio RT 1.7 5p Clio RT 1.7 5p Clio RT 1.9 15p R3 15E R41 GTL R41 GTL R41 GTL R41 GTL R41 GTL R41 GTL R43 GTL R44 GTL R45 GTL R44 GTL R45 GTL R45 GTL R45 GTL R45 GTL R46 GTL R46 GTL R46 GTL R47 GTL R47 GTL R48 GTS	_	770	650	590	_
Supercinco Baccara	-	850	720	650	; _
Supercinco Five/Oasis 5o	700	590	530	480	_
Supercinca GID		740	630	460	370
Supercinco GTD 5n	_	780	650	480	380
Supercinco GT Turbo	_	860	780	670	480
Clin RI 1.1	740	670	_	-	-
Clin RI 1.1 50	780	700	_	_	
Clío RL 1.1 5V	760	680	_	_	_
Clio RL 1.1 5V 50	800	720			
Clin RI 12	790	710	_		_
Clin RI 1.25n	840	760	: _	-	
Clin RN 1.2.5p	890	800	_	_	_
Clio RT 1.2	910	820	3 _		
Clio RT 1.2 50	950	860	_	_	_
Clin RN 1.4	920	830	· _	_	_
Clio RN 1.450	960	860			
Clio RT 1.4	980	220	_		_
Clío RT 1 4 5c	1030	930	_		_
Clán RT 1.7	1050	950		_	: _
Clio RT 1.7 Se	1090	980		_	_
Clio 16V	1200	-	-		· _
Clio RI 1.9 D	940	850			
Clío RN 1.9 D	990	890			
Clio Rt. 1.9 D 5n	1030	930	_	_	_
Clio RN 1.9 D So	1050	950			
Clín RT 1 9 D 5n	1120	1010			
RAGIC	~120	640	580	490	260
R-O GTI	_	680	610	520	370
RO TSF	_	740	670	580	410
R-9 TXF		810	730	620	450
R-9 GTD		760	680	540	380
R-11 GTC		690	630	540	300
R-11 GTI v Broadway	-	760	680	580	420
R-11 TSF	_	820	740	630	420
R11 GIX		840	760	650	400
R.11 TYF		900	810	600	5/10
9.11 Turbo	_	960	870	750	570
R-11 Turbo R-11 GTD R-18 GTS y GTL R-18 GTL y GTS Fam. R-18 GTX Fam. R-18 GTX Fam. R-19 TR 4V R-19 TR 5V R-19 GTS 50		790	710	550	A10
RAS GTS v GTI	Ξ	100	110	330	410
R.18 GTL v GTS Fam	_	-			400
D.19 GTY		_			540
P.19 CTY Fam		-			570
D. 10 TO AV	000	200	600	610	310
0 10 TO EV	1000	000	700	010	_
n- 17 (R. N)	TOOD	000	120	000	_
0 10 070 50	1070				
R- 19 GTS 50 R- 19 GTX 5p			820		









780 670 610 470 420













Con un Vehículo de Ocasión S.U.S. nunca se quedará tirado.

Tel.: (91) 519 33 00. Asistencia Gratuita en Carretera.

Sistema Usado Seguro. Vehículos de Ocasión de todas las marcas garantizados hasta 12 meses. Ahora, con cobertura europea y asistencia en carretera.



LANCIA

























MODELO	91	90	89	88	87
R= 19 TSE 5p		970	820	740	_
R-19 TXE 3p	1190		860	770	_
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	
R- 19 TXE 5p	1230	1050		800	-
R- 19 TXE 5p DAy AA	1370	1170	990	890	-
R-19 TX i 3p	1230	1110	_	-	-
R-19TX+5p	1270	1140			_
R-19 16V 3p	1440	1300	-	-	_
R- 19 GTD 5p	1160	990			
R- 19 GTD 3p DA	1210	1020		780	
R-21 TS	1230	1040	870		_
R-21 GTS	1380	1170			740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	-
R-21 TX i	1820	1640	_	` -	_
R-21 2 L Turbo	2340			1480	
R-21 GTD		1250		930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1050	_
R-21 Turbo DX	1740	1490			_
R-21 Nevada GTS	1450	1290		960	820
R-21 Nevada TXE	1650		1240		
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1560	1410		1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540			
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620		1210	
R-25 GTS	1320	1120			770
R-25 GTX	1850		1420		
R-25 TX	1900				1100
P-25 TX I	2320		1770		_
R-25 V6 i	2730	2320		1860	
R-25 V6 Turbo	3760	3190			2190
R-25 GTD	1470	1180			
R-25 Turbo D	2290	1950		1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530		
Espace TSE		_	_		1010
Espace TXE	2400		1850		1140
Espace TXE Quadra	2650	2250			
Espace Turbo D	2200	1870		1280	
Espace Turbo DX	2470				1080
Alpine V6 Turbo		4600		3490	3140
Espace RN 2.21	1870	_	_	-	-
Espace RT 2.2 i	2260		-	-	-
Espace RT Quadra 2.21	2620			-	-
Espace RXE V6 i	2990		_	_	-
Espace RN 2.1 DT	2140		_	-	-
Espace RT 2.1 DT	2510	_	_	-	_

Toledo 2.0 GLX Aut.

Toledo 2.0 GT Aut

Toledo 1.9 D CL

ESPACE RN 2.1 DI	2140	_	_	_	_	MEGO T'S D OF	7330	_		_	
Espace RT 2.1 DT	2510	_	_	_	-	Toledo 1.9 TD GL	1420	-	-		-
·						Toledo 1.9 TD GLX	1570	-	-	-	-
DAVED	-		-	-							,
ROVER	-	-	-	-	-	TALBOT	-	-	-	-	- 44
MODELO	91	90	89	88	87		_	-	_		
						MODELO	91	. 90	89	88	87
111 L :	800	_	_	_	_						
111 S 5p	850	_	-		_	Honzon LS	-	-	_	-	310
1148	880	· —	_	_	-	Honzon GL	-	-	-	-	340
114 SL 50	950	_	_	_	_	Honzon GT			_	-	370
114 GT) 1955 - 19	1100	_	ўн. —	_	-	Horizon GLD		-	_	-	350
216 5	_	800	700	610	_	Horzon EXD y GTD Aut	<u>ا -</u>	_	-	: -	380
216 Sprint		850	750	650	_	Solara Escorial /Aut.	_	_	-	-	360
216 SE/EFI	_	950	850	750	670	Solara Esconal D	_	-	_	-	430
216 Vitesse		1050	950	850	750						
214 Si	1240	1120	_	_	_	-		-		_	
214 GS	1400	1260				VOLKSV	AC	EN.			
216 GS	1570	1400	_	_	_	MODELO	91	90	89	88	87
116 G∏	1720		-	_	_	MODELO	31	30	03	00	O.
414 GSI	1450	_	_	_	_						
416 GSI	1500	_		-	_	Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	.400	300
416 GT	1700	_	_		_	Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
820 S	2000	1700	1500	1300	1100	Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300	Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
827 Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300	Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Metro 1.0	_	_	_	_	290	Polo Classic Bel Air	770	650	580	-	
Metro 1.3		600	520	470	400	Polo Fox Diesel	840	710	600	540	-
Metro MG	_	700	650	570	470	Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Metro 4p	-	670	600	520	450	Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	
Maestro 2,0 EFI	1090	950	810	680	570	Polo Coupé CL	820	700	590	530	-
Montego Mayfair			~	710	620	Polo Coupé GT 55 cv	. 870	750	640	580	-
Montego 1.6 SL	950	850	760	_	_	Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	_
Montego 2.0 EFI			_	850	760	Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	_	_
Montego GSI 2.0	1090	950	850	_		Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	_	-
	10307										
				_	_	Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Montego GTI 2.0 Montego Estate 2.0 GTI	1140 1190	1000		850	- 760	Golf CL 75 cv 2 p Golf CL 75 cv 4 p	1190 1270	1020 1080	920 920	780 830	590

SEAT	04	00	~	-	07	MODELO	91	90	89	88	87
MODELO	91	90	89	88	87	MODELO	91	90	09	- 00	01
Panda 40/Marbella/Sprint		_	_	~	230	Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220		940	
varbella L., Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290	Golf GTI 112 av 2 p		1240		940	730
ilarbella XL, GL v GLX	630	540	460	410		Goff GTI 112 cv 4 p	1500	1300		990	750
biza Disc.Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320	Golf GTI 16 v 2 p	1650		1270		860
oza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670 _e	610	510	330	Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
oiza GLX 1.230	880	740	680	580	400	Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
oiza Del Sol		_		510	410	Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
biza Disc. Spc 1.53p	760	.640	540	490	_	Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
biza XL 1.5 30	850	720	650	560	390	Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
biza GL Crono y CLX 1.5 3p		,	_	530	420	Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
biza GLX 1.53p	940	800	730	610	440	Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
	1020	860	780	700	_	Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	_
biza Disc.Soc.Str 0.9 5p	750	630	570	480	430	Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	_
biza Disc.Spc,Str 1.2 5p	820		630	480	430	Jetta GT	1420	1200	1040	880	660
biza L 1.2 50		~	_	500	450	Jetta CLD	1150	970	830	740	
biza GL y CLX 1.25p	800	680	620	530	480	Jetta CL TD	1150	980	840	750	_
biza GLX 1.2 50	930	790	720	610	550	Passat 1.8 C L	_	_	_	510	420
biza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490	Passat 2.0 GLS	_	_	_	690	620
	1000	840	770	650	580	Passat 1.6 CL D Turbo	_	_	_	570	510
DEG CE 1 210 1/2	1040		790	-	_	Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	_
lbuza Disc, Spc y Jun. D.3p	630		490	420	360	Passat GL 90 ov		1390		1120	_
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370	Passat Gi. 112 cv			1340		
lbiza Disc y Spc y Jun. D 5p		580	520	440	350	Passat GT 16 v	1950		1580		
ibiza GLD v XLD 5p	910	780	700	540	490	Passat CL TD			1250		
Malaga L, GL Tourng 1.2	720	610	530	450	400	Passat Vanant CL 90 cv		1180		900	
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430	Passat Variant GL 112 cv	1680		1210		
Malaga L, GL y Bri y Tour. 1.		670	590	480	360	Passat Variant TD	1600	1360		1040	_
	820	700	630	530	410	Corrado 16 v	2300		1650		_
Malaga GLX 1.5	940	800	720	610	470	Corrado G 60	2640		1900		
Malaga 15 Invección	850	720	550	420	320	Santana LX 1.8 v GX GTD	2010	2270		1110	480
Malaga LD y Touring D	900	770		470	370	Scirocco GT	1250	1070	960	810	860
Malaga GLD y GLXD	1140	110	000		31V	Scirocco GTX			1110	940	750
Toledo 1.6 CL	1220	_	_		_	Scirocco GT 16V			1040	940	130
Toledo 1.6 GL	1230		_	Ξ		SCHOOL GI TOL	1400	1220	TOAN	340	
Toledo 1.8 CL		-									
Toledo 1.8 GL	1310	=	_	. –	_	VOLVO					
Toledo 1.8 GLX	1470		_		_	VOLVO			_	_	
Toledo 2.0 CL	1400	-	-	_		MODELO	91	90	89	88	87
Toledo 2.0 GL	1480	•-	-	-	-	MODELLO	3T	ψU	- 09		01
Toledo 2 O GLX	1620	-	_	-							
Toledo 2.0 GT	1640	-	-	_	_	244 GL	1690	1450	1260	1070	850
Toledo 1.8 GT 16V	1820	-	-	_	_	244 GIJ	1950	1650	1500	1350	1100
Tolodo 2 O GLY Aut	1780	_	_	_	_						

	1470	-	-	-	_	VOLVO					
4	L400	-	-	-	-					-	07
	L480	· —	-	-	-	MODELO	91	90	89	88	87
	1620	_	-	-	-						
	1640	-	-	-	-	244 GL	1690	1450	1260	1070	850
	1820	_	_	-	-	244 GU	1950			1350	+
	1760	-	-	-	_	244 GLD	1330	1320	1180		710
	1790	-	_	·	_	245 GL	1540		1220	930	750
	1320	-	_	-	`-	245 GLD	1640	1410		980	790
	1390	_	-	-	_	Polar	2100		1200	-	1.00
	1420	-	_		-	340 DL	2100	1300		500	450
	1570	-	_	-	_	340 GL		900	810	730	660
						340 Plus	1190	1070	960	-	000
						340 GLD		1010	300	880	770
			_	_	-	360 GLE		1420		850	770
					1	360 GIJ	1570		1280	900	810
			-		07	440 GL	1380	1240	1200	200	010
	91	. 90	89	88	87		1890		1460		
						440 GIT/GLE	2100		1640		
					310	440 Turbo			1040		_
	_	_	_	Ξ	340	440 GL	1800		4500		
		_	_	-	370	460 GLE	1860		1590	-	
	-		_	-		460 Turbo	2080	1970	1770	4540	4000
		, -	_	-	350 380	480 ES	2060			1510	1300
	· –	-	_	-		480 ES Turbo	2350	2100			000
	-	_	-	_	360	740 GL	-		1300	1070	860
	_	_	_	-	430	740 Mastery 2.0		1890	4510	1000	4000
						740 GLE	-	1880		1350	1080
7	AG	-111				740 GLI	_			1190	000
ľ	1		=	=		740 GLD	_	1440	1230	1060	851
	91	90	89	88	87	740 200 cv	3500	3150	-	-	
_	91	70		-	<u></u>	740 Turbo Diései	-	2080		1410	
						740 Turbo Intercooler	_	2100	1620	1360	1090
	680	580	530	.400	300	.740 Master		1840	_		-
	730	630	560	420	340	745 GLE	_			1350	
	800	680	620	460	360	745 Turbo Diesel	2150	1970		1370	
	730	620	570	420	330	745 Turbo Intercooler	2120			1360	
	830	710	640	480	360	760 GLE	-			2030	
	770	650	580	-		760 Turbo Diésel	-	2700		1960	
	840	710	600	540	-	760 Turbo Intercooler				2050	
	870	740	670	520	470	780	4700	4350	4050	3440	2920
	730	630	540	490		940 y Royal	2310	_	_	_	_
	820	700	590	530	_	940 GL y 16V	2660			-	-
	870	750	640	580	_	940 Turbo Diesel	3000	-	_	-	-
	920	800	680	610	_	940 Turbo y 940 TD STW	3100	-	-	_	-
	1120	950	860		_	940 2.3 i STW	2500	Ī		_	_
	1180	1000	900	_	_	940 16V STW	2750	-	_	_	_
	1190	1020	920	780	590	940 Turbo STW	3200	_	_		-
	1270	1080	920	830	-	960 Turbo	4050	_			-
	1350	1150	1040	870	670	960 24V	4240	_		_	_

OTRAS A	AR	A5			
MODELO	91	90	89	88	87
HONDA					
Prelude 2.04 WS	2600		1800		
Civic CRX 1.6 i 16V	1950				
Accord 2 0 i 16V	2300	1950	1780	1500	1350
INNOCENTI					
900 St. •	700	590	540	410	340
990 Turbo	890	750			520
990 DSE	780.	660	600	540	460
LADA					
Samara	570	480	420	38C	-
LOTUS					
Excel		4200			
Esprit HC		4550			
Esprit Turbo	6500	5500	5000	4270	3630
MASERATI					
430	4800	4500		_	_
Spider 2-5/C		_		2600	2200
222	3000	2800	2600	-	_
MAZDA					
323 F		1890		-	_
626 Htch Back		2270			
626 Htch Back 4WS	2800	2400			
929	4110		3170		
RX-7 Turbo	4520	3870	3490	3140	
RX-7 Cabrio	4870	4170	3760	3380	_
MITSHUBISHI					
Galant 2.0 GT : 16V		2050	1840		_
MORGAN					
4/4 1600 F 2A	3750		2900		
4/4 1600 F 4A	3900		3000		
Pius 8	4800	4050	3700	3130	2660
NISSAN					
Sunny GTi 16V 😁 🐇		1350	1150	980	880
Sunny 1.6 SLX 4 y 5p	1400	=	= =	-	
Primera 1.6 SLX 4p	1430	-	_	-	_
Primera 2.0 E GT 4p	2160	-	3 -	-	-
200 SX 1.8 Turbo 16V			2100		
300 ZX 3.0i Turbo	4100		3000	2550	2300
Máxima 3.0i	2910	-	-	-	-
SAAB					
900 Turbo 16V	-		1700		1200
900 i 16V Cabrio		2980			_
900 Turbo Cabno		3200			
9000 i 16V 2.0		2180			1500
9000 i 16V 2.3		2300			
9000 Turbo 2.0 16V		2650			
9000 Turbo 2.3 16V		2750			_
9000 CD i 16V 2.0	2500	2300	2100	1890	1700
9000 CD 16V 2.3	2600	2340	2100	_	
9000 CD Turbo 2.0 16\	3100	2650	2250	1900	1620
9000 CDT 2.3 16V	3400	2890	2450		
Top Line/S 2.3	4100	3400	2900	_	
SKODA					
130 GL	520	370	340	290	260
136 L Favorit	580				
136 L Rapid	570		430		
200 C Hopki	010	100	700		
SUBARU					
XT Turbo 4 WD	3100	2600	2350	2000	180
Coupé 1.8 Turbo 4 WD		1950			
Familiar 1.8 Turbo 4 WI		2100			
TOTICKS TO TURO 4 MI	2400	2100	100	2011	
TOYOTA					
	2100	1840	160	1///	127
Celica 1.6		211			
Celica 2.0 GT					
MR 2		2070			
Supra 3000		3190			
Supra Targa		3700			
Camry	1750	1490	1340	114	U 1030
YUGO					
45 Å	480				
55 A	530				0 -
65 A	590	500) 43	39	0 -
Florida 1.4	810	69	62	J -	

TOMOVILES

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.

Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos

kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema.

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63 TELS.: 542 06 09, 542 38 08

Y 248 34 48. MADRID

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y medeio -	Año	Km	Precio
Seat Marbella	89	36.000	475.000	Paugeot 309 SRD, A.A., D.A.	90	36.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.5 GLX 5P	90	27.000	725.000	Peugeot 405 SRI, A.A.	90	27.000	1.550.000
Audi coupé 2.2, E, AA	90	29.000	2.250.000	Citroën AX 14 TRS, A.A.	90	19.000	890.000
Audi 80 1.8 I, A.A.	90	23.000	1.950.000	Citroën AX GT, A.A.	91	23.000	925.000
Audi 90 2.2, E. A.A.	88	37.000	1.690.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	91	10.000	890.000
Fiat Uno 45 S	89	31,000	615.000	Ford Escort 1.6 Ghia, A.A.	92	12.000	1.375.000
Fiat Tipo 1.4	92	10.000	950.000	Ford Escort 1.8i 16V Cabriolet	92	13.000	1.890.000
Fiat Tipo 16 V. A.A.	91	21.000	1.475.000	Ford Orion 1.6 Ghia	90	31.000	890.000
Renault Supercinco Casis	91	16.000	695.000	Ford Sierra 2.01 Ghia, F.E.	91	23.000	1.875.000
Renault Supercinco Automático	90	25,000	775.000	Ford Sierra 2.0IS, A.A.	88	36.000	1.225.000
Renault Clio Baccara	92	10,000	1.550.000	Ford Scorpio 2.0i, F.E.	88	43.000	1,450,000
Renault Clio 1.7 S, A.A.	92	12,000	1.275.000	Alfa Romeo 33 1.3 S	91	21,000	875.000
Renault 19 TSE, A.A.	89	32.000	1.075.000	Alfa Romeo 75 1.8 I. A.A.	89	36.000	1.275.000
Renault 19 TXE :	89	36.000	990.000	Volkswagen Polo Coupé GTI	91	17.000	875.000
Renault 19 Chamade GTS, A.A.	91	25.000	1.225.000	Volkswagen Golf GTI, A.A.	91	28.000	1.675.000
Renault 21 TXE, F.E., ABS	91	27.000	1.690,000	Volkswagen Golf Cabriolet, A.A.	90	21.000	1.775.000
Renault 21 Turbo, F.E., ABS	88	40,000	1.550.000	Volkswagen Passat 16V, A.A.	89	36.000	1.890.000
Opel Corsa GSI	91	17.000	925,000	Volkswagen Corrado 16V, F.E.	90	27.000	2,175,000
Opel Kadett GSI, A.A.	89	32.000	1.325.000	Volvo 345, A.A.	91	17.000	1.275,000
Opel Kadett GSI Cabriolet	92	16,000	1,790,000	Suzuki Vitara, F.E.	91	13.000	1.775.000
Opel Vectra 2.01 GT, F.E.	89	32.000	1.575.000	BMW 316 LAA, D.A.	91	19.000	1.850.000
Opel Vectra 2.0I 16 V F.E.	91	23.000	2.350.000	BMW 318i, A.A., teléfono	87	43,000	1.575.000
Opel Omega 2.0 CD, F.E.	88	36,000	1.475.000	BMW 520l, F.E., mTecnic	91	30,000	3,150,000
Opel Calibra 2.0l, F.E.	92	15.000	2.475.000	8MW 525i, F.E.		36,000	2,950,000
Peugeot 106 XT	92	10.000	1.050.000	Range Rover Aut., F.E.		30.000	3.600.000
Peugeot 205 XT		21,000	845,000	Nissan Patrol 6 cilindros			1.950,000

Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA OUE USTED PUEDA PROBARLOS 🖺



VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS *FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06



COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION **CON MENOS DE 5 AÑOS**

ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

;AL CONTADO Y AL INSTANTE!

TELF: 5 65 20 00 YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES. 68 METRO OPORTO - MADRID 28019

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











nelber remotec ALULINE

En los mejores Establecimientos del Ramo ALEACION EN CONJUNTO

329 33 15.

F. TOME, S. A. Peugeot 505 GTD Turbo. intercooler, impecable, garantía 12 meses, por 1.090.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. F. TOME, S. A. Citroën BX 19 GTI, A.A.,



Ctra. Barcelona, km. 12,500

Ibiza SXI, año 89, 18

meses de garantía, por

825.000 ptas. Sr. Mo-

F. TOME, S. A. Seat año 88, garantía 12 meses, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y

Tel.: 747 82 00

reno Teléfonos (91) 329 33 15. 329 33 14/329 33 15. F. TOME, S. A. Volkswagen Caravelle GL, F. TOME, S. A. Audi año 89, por 1.550.000 100 CD, con climatizaptas. Sr. Moreno, Telédor, dirección asistida. fonos (91) 329 33 14 y etc., por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno, Telé-

PACIFICO, Alfa Ro-**PACIFICO.** Ford Fiesta 1.4 CLX, 5P, rojo, M-MU, 20.000 menmeo 75 1.8, plata, M-IF, muy bonito, 21.000 mensual. Tel. (91) sual. Teléfono (91) 552 55 04. 552 55 04.

PACIFICO, Renault Es-**PACIFICO.** Ford Fiesta pace RT 2.2i, blanco, 1.1 CLX, blanco, M-LC, M-NN, A.A., pocos kiló-metros, 65.000 men-725.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Essual Teléfono (91) 552 55 04. cort 1.6 CLX 5P, rojo,

OFERTAS DE LA SEMANA

C/ Juan Alvarez Mendizabal, 39

28008 MADRID

TEL: (91) 5 41 00 36

AÑO 89

AÑO 89

AÑO 91

AÑO 91

AÑO 89

2.970.000

3.100.000

3,100.000

2.690,000

2,650.000

MERCEDES 300 E

BMW 535 I AUTO

CITROËN XM V6 I

RANGE ROVER 5 P

MITSUBISHI ECLYPSE

Escorpio 2.9 T Ghia. con todos los extras, año 88, garantía 18 meses, por 1.590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Ford Escort RS Turbo, precioso, año 89, con garantía de 18 meses, por 1.190.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. F. TOME. S. A. Volkswagen Passat GT 16 V. como nuevo, garantía de 18 meses, por 1.490.000 ptas. Señor Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. F. TOME, S. A. Seat biza, año 91, con po-

cos kilómetros, con garantía, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 v 329 33 15. F. TOME, S. A. Volks-

wagen Classic, año 88. 18 meses de garantía, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

15.000 km, 23.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Ford Orion 1.6 CLX; gris met., M-LT, 990.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. PACIFICO. Opel Corsa GSI, blanco, M-KS, timpecable!, 895.000 ptas.

ALFA Romeo 75 2.0. año 87, 690.000 ptas garantía. García-Prol Tel. (91) 541 00 36. ALFA Romeo 75 2.0 TS. año 87. 990.000.

Tel. (91) 552 55 04.

garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36 OPEL Calibra 2.0, 16 V. 91, 2.300.000, un año garantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

RENAULT Alpine V 6 Turbo, del año 1989, 2.975.000, garantia un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

VOLKSWAGEM Corrado 16 V, aire, dirección. año 90, 1.950.000, garantía un año. García Prol. Teléfono (91) 541 00 36

OFERTON: FORD ESCORT 1.6I CABRIO. CAPOTA ELECTRICA. DE CONCURSO BLANCO, GARANTIA FORD, MES 42,000.

OFERTON: SEAT TOLEDO 1.8 GL ROJO. M-NT. COMO NUEVO MUY POCOS KILOMETROS, A/A. MES:33.000.

OFERTON: FORD IERRA 2.0 GT 5P. BLANCO, M-NJ, TAN SOLO 2000KMS. :COMPRUEBALO! A/A ABS, MES: 43,000.

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 FINAL DR. ESOUERDO. (METRO PACIFICO) TEL:(91) 5 52 55 04 (5 LINEAS)

PACIFICO. Ford Sierra 2.0i 4P, azul met., M-MH, A.A., 1.495.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Astra 1.4 i 5P, blanco, M-NS, garantía de la marca. 27.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 309 SR, blanco, M-Kl A.A., direc. asistida 22.000 mensual. Tel (91) 552 55 04.

PACIFICO. Peugeot 205 Style, azul, M-MS, 18.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 21 Nevada, gris met., M-IT, 23.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

PACIFICO. Opel Kadett 1.7 D, 5P, blanco, M-LW, 21.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault S-5 GTL Triana, M-JW, blanco, 18.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO, Renault 19 GTS 5P, rojo, M-NM, A.A., alarma, 28.000 mensual, Tel. (91) 552 55 04 PACIFICO. Ford Orion

1.6 Ghia, gris met., M-KL, 825.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. PACIFICO. Peugeot 309 GT, blanco, M-KJ, A.A., 925,000 ptas Tel. (91) 552 55 04.

COMPRAMOS COCHES

A EMPRESAS Y PARTICULARES-

(TAMBIEN COMPRAMOS COCHES NUEVOS PROCEDENTES DE SORTEOS Y CONCURSOS)

PAGAMOS CONTADO

AVDA CIUDAD DE BARCELONA, 190 .TEL: (91) 5 52 55 04 M-28007

UAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39 TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008



SUPER - OFERTA

14,000 PTAS (7 DIAS) LANCIA Y-10 14,000 PTAS (7 DIAS) FURGONETAFORD CURRIER 21.000 PTAS (7 DIAS) LANCIA DEDRA 1.6

KILOMETRAJE ILIMITADO

DE COCHES Y

LICENCIA TRAVANCO

INFORMACION Y RESERVAS EN:

JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39, TEL: (91) 5 41 00 36 M-28008 AVDA, CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04- M-28007 AVDA.. DE LOS TOREROS, 12 TEL; (91) 3 56 65 78 - M-28028 VILADOMAT,212 TEL(93) 4 39 38 66 B-08029

OPEL Kadett 1.6 GL 775,000, garantia, Garcia-Prol. Tel. (91) 541 00 36

PEUGEOT 405 MI 16 V. ABS, año 89, un año garantia. García-Prol. (91) 541 00 36.

JEEP Cherokee Limited, del año 1989. 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36. MERCEDES 190 2.3.

automático, full, año 89, 2.290.000, garantía un año García-Prol. Tel. (91) 541 00 36. PORSCHE 944, año

88, 2.300,000, garantía un año, García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 75, año 87.
- Audi 100, años 86 y 89.
- BMW 535-L años 88 y 90.
- BMW M-5, año 90.
- Citroën AX 11 RE, 30.000 km. Fiat Tipo 16V, año 91.
- Mercedes 300 Fam., 9 plazas, año 88. Mercedes 230-CE, año 88, extras.

Limousine Ford Lincoln, año 89.
Mercades 300-E 24V, años 90 v 91.

- Mercedes 300-E, años 88 y 90. Mitsubishi Eclipse, año 93.
- Peugept 405 SRI, 32,000 km. Renault 21 Turbo, año 89. Ranger Rover, años 86 y 89.
 BMW 3204 4P, año 91, 17.000 km.

Onel Vectra GT, ann 90

- Renault 19 Chamade, año 89.

(1)

IMPORTACION DE CUALQUIER VEHICULO JAPONES, ALEMAN, AMERICANO, ETC CON GRANDES DESCUENTOS Y ENTREGA INMEDIATA.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN ANDRES MELLADO, 76 · Tels.: 549 57 88 v 549 64 71

AUDI 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36. BMW 524 TD, año 87. 1.275.000, garantía un año. García-Prol.Tel. (91) 541 00 36.

AUDI 100 cc, diesel, azul met., año 86. Tel. 549 64 71.

año 87, 2.390.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

GME Rascal, año 89, garantía, 590,000. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

dra, del año 1989,

MERCEDES 300 E, 2.675.000, un año ga rantía. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

FORD Fiesta XR 2. 575.000, garantía. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.

VOLKSWAGEN Polo Coupé, año 88, rojo, 56.000 km. Teléfono **RENAULT** Espace Qua-549 57 88.

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

CREDITECNICA LA MEJOR FINANCIACION

EN 48 HORAS

DESDE 13.9%



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE
EXPOSICION Y VENTA: C/ Veldzquez: 146 Tel. 564 55 56

TALLERES: Tel (91) 658 11 97



DITECNICA





CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

CLASICO DEPORTIVO LANCIA FULVIA COUPE 1.35 VELO. BUEN ESTADO

500,00 PTAS . LLAMAR DESPUES DE LAS SIETE DE LA TARDE NICARDO TEL: (968) 21 75 91

3 48 40 11 PEDRO

GOLF G-60

AÑO 91

35.000 KM, NUEVA

1.950.000 PTAS.

SUPERCINCO GT Turbo, competición, baratísimo, Azcona, 62,

BMW 325 IX. tracción total, aire acondicionado. ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado. asientos Recaro, garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/22.

BWW 325 i Cabrio, negro diamente, llantas BBS, impecable estado, gran oportunidad, precio: 2.350.000 ptas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.

MERCEDES 560 SEL full equipo, año 87, perfecto estado, precio: 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

VW Golf Sprinter 1.6 4P, impecable estado, garantía 12 meses, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

LANCIA Y 10 seminuevo. M-KN, 490.000 pesetas. Facilidades: 100.000 pesetas, entrada/24 meses a 19,630 pesetas. Tel. 725 86 21.

PROMOCION especial. Suzuki Samurai v Vitara, entrega inmediata. Información: Azcona, 62.

BMW 316 4P. año 86. español, perfecto estado, oportunidad, sólo 650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

BNW 318l. Hantas, techo, español, 850.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

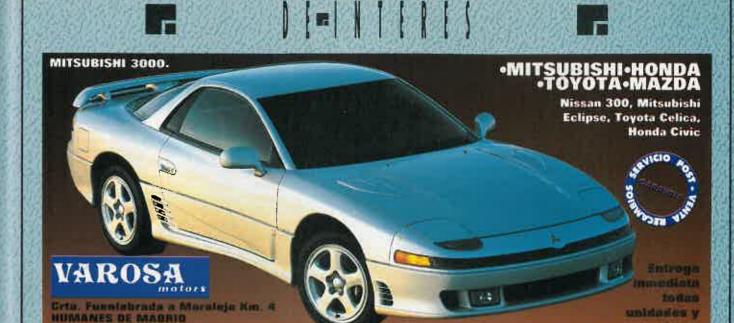
EMPRESARIO, profesional: no compre, alquile a largo plazo, con grandes ventajas fisca-les y económicas. Tels. 725 86 21/726 17 17. Eurorental.

SUBARU Coupé Turbo, invección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km, impecable, garantía 12 meses, 1.550.000. Tel. 725 86 21.

PEUGEOT 205 CJ Cabrio, impecable estado, año 90, garantía de 12 meses, 1.100.000 ptas., facilidades. Tel. 725 86 21.







MIYSUBISHI 3000. 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento.

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 v 606 15 11. HONDA Civic.

TOYOTA Celica. NISSAN 300 ZX. MITSUBISHI Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4×4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y

Tel: 808 51 49-808 15 11, Fax: 697 67 05

606 15 11. QUADS. La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y

606 15 95. SUZUKI RM 250 Cross. 550,000 ptas. Varosa Motors.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Mitsubishi, seguridad y servicio. Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 v

606 15 11. MITSUBISHI 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors, Tel. 606 51 49 y 606 15 11. MITSUBISHI Eclipse

GS Turbo, motor 190 CV. 0-100 6.3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.

MERCEDES 190, 2.3. 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors, Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI Mirage. cuatro puertas, motor 123 CV. aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura. Ilantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11. VAROSA Motors, especialista del vehículo

mos de su coche, tam-

urge, particular, Tel. (93) 430 48 27. VENDO BMW-M3, impecable, urgs dinero, 2.700.000 ptas. Tel. nuevo japonés, cuida-

y 606 15 95.

(985) 59 71 07. REMAULT 21 Turbo. año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

colores

bién después de la com-

pra, con amplias instala-ciones y talleres a su

servicio, stock actual de

más de 70 vehículos.

carretera de Fuenlabra-

da a Moraleia de Enme-

dio, kilómetro 4. Tels.

606 51 49, 606 15 11

BWW 325i, 4 puertas,

dic. 85, blanco, impeca-

ble, véalo a toda prue-

ba, 1.300.000 ptas.,



Ast/MB, Steindamm,

51, 2000, Hamburgo 1.

Tel. 49 40 24 13 46

Fax 280 31 30. Comer-

cializamos: Mercedes

(incluida nueva serie

SE/L). BMW. Porsche.

exposición continua de

50 coches con seguro

avería, ofrecemos servi-

cio de importación lis-

tos a matricular en Es-

paña. Deposite su con-

fianza en especialistas

con experiencia, impor-

tado desde Alemania.

BENEFICIESEI Nueva

baiada de impuestos.

conozca los trámites

para importar toda cla-

se de vehículos y moto-

cicletas, incluimos pre-

cios, conseios, direccio-

64 11 59. Fax (968)

64 11 78. Seriedad ab-

AUDI 100 CC Diesel

azul met., año 86. Tel.

549 64 71.





e Cobertura Europea.

• Hasta 2 años de Garantie.

e Servicio Asistencia 24 horas

Financiación Especial VW Credit.

AUDI 100 22. E Avant, año 89, garantía. Tel. 715 35 50. PEUGEOT 405 SR.

A.A., año 89, garantía. Tel. 715 35 50. KARTS 125 cc. 6 velocidades, refrigeración líguida, nueva categoría en España. Tel. (93)

COMINTRA, S.L.

692 18 24.

VOLKSWAGEN **CORRADO VR6**

Techo, Cuero, Climatizador, Compac disc, Alarma sientos calentables, volante ajustable. NUEVOS. 3.850.000. Ptas. Tel: (91) 715 81 72

FORD Fiesta Trip, año 89, precio a convenir. Tel. 715 28 19.

Avda. General Mola, 18 Tel. 715 35 50 POZUELO DE ALARCON

Ferper

AUDI 90 22E, A.A., año 88, garantía oficial, 1.600.000. Teléfono 715 35 50.

PRIVADO: importamos automóviles de alta calidad desde Alemania a precios realmente competitivos. Tel. 07 492 111 544 21. Fax. 07 492 111

527 64. BMW 628 CSI, cuero, aire y alarma, 84.000 km. Tel. 549 64 71. CITROEN AX 11 RE 5P, año 88. Tel. 549 57 88.

LANCIA Integrale, año 89. Tel. 549 64 71.

en perfecto estado. Un año de garantía total:

- Renault 25 V6 Turbo, matrícula L-I, 60.000 km, precio: 5.000.000 ptas.

- Renault 21 DXI, ABS, matrícula L-T. 50.000 km, precio: 1.900.000 ptas.

- Renault Espace, R.T., 2.2i, B-NJ, 3.300 km. precio: 3.150.000 ptas. Interesados contactar con el (973) 20 48 00. Sr. Escribá. ALFA 75 2.9, A.A., año 87. 48.000 km. Tel.

549 57 88. MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equipo. Tel. 549 57 88. MERCEDES 300-E.

nes, etc. Por sólo 2,800 full, 38.000 km. Tel. ptas. Import-Automo-549 64 71. ción. Apartado 375. PEUGEOT 405 SRI, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) año 90, 32.000 km. Tel. 549 57 88.

OPORTUNIDAD. BMW 628 CSI, M-EH, impecable, techo cuero. Kit. 1.250.000. José Ignacio. Tel. (943)

PARTICULAR Vende ALFA 33 1.7 SW.

FAMILIAR Aire acondicionado liantas, radio M-KG.,50.000 kilometros 1.000.000 ptas.

TEL:(91) 767 06 72.

LANCIA DELTA **NTEGRALE 16V**

AÑO90 A.A. 39,000 KMPERFECTOESTADO 2400,000 PTAS TEL:(91)5556398

SE VENDE

FORD SIERRA COSWORTH 4X4

A MATRICULAR VENDO O CAMBIO

BMW 7501 TECHO, CUERO RADIO CASETTE

FULL EQUIPO TEL: 908- 88 85 40

A PARTIR 10 DE LA NOCHE

TRANSPORTA TUS SKIS CON LA ULTIMA NOVEDAD!!

- 1.- INGENIOSO
- 2.- RAPIDO DE INSTALAR
- 3.- FACIL DE MONTAR
- 4.- AERODINAMICO



- FABRICADO EN ACERO INOXIDABLE Y P.V.C.

- TRANSPORTA: SKI ALPINO, SNOW, SKI NORDICO, SKI Y BASTONES CON FUNDA.



EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO

TEL (93) 8 46 28 11 8 46 28 50 FAX: (93) 8 46 17 44

KAWASAKI ZXR '92 7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72



SE VENDE

SCOOTER PEUGEOT

RAPIDO FUN

50 C.C. IDEAL REGALO NAVIDAD COMO NUEVO

SIEMPRE GARAJE, 430 KM LLAMAR MANANAS

TEL: 407 27 00 EXT: 735

PATROL GR 2.8 TD, a

estrenar, modelo 1992,

disponibles 11 unida-

des en Tecnipauto, S. L.

C/ Rioja, 4. 31008 Pamplona. Tel. (948) 26 27 62. También

Harley-Davidson,

DISTRITO 39. María

Triumph

Zayas, 21.

PORSCHE Carre 4.

1991, todos extras,

alarma, Hi-Fi 2, airbag,

control velocidad, cli-

matizador, techo cuero,

6 meses garantía. Tel.

SUZUKI Samurai.

B-JN, 40.000 km,

900.000 ptas. Sergio. Tel. (93) 413 96 26.

352 04 25.

Zayas, 21. DISTRITO 39. Peugeot 309 GTI.
DISTRITO 39. Porsche 944 Turbo, full. DISTRITO 39, BMW.

DISTRITO 39. Volkswagen Corrado, G-60,

PONTIAC TRANS - AM

ROJO - 244 CABALLOS FULL EQUIP TARGA, ABS. AIRE ACONDICIONADO KITS SPOLILERS.

> OPORTUNIDAD (91) 632 04 71 HORAS COMIDA

DISTRITO 39. Ford Scorpio 2.9i Ghia, full. DISTRITO 39. Opel Omega 2.0. DISTRITO 39, Porsche 911 Carrera. **DISTRITO 39.** Tels. 571 54 63/571 86 72. RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 64 71.

MAS GARANTIZADAS ehículos de ocasión de todos los precios, marcai y modelos -- Con garantia hasta 18 meses -- Financiados hasta 36 meses

CASTELLANA MOTOR

LAS OCASIONES

Contactos Sies Many Echavarilla Corpas

UNA OCASION

Estumos donde siemoro.

P. de la Castellana, 278, Telfs.; 315 31 40 - 315 33 40 Castellana Motor S. A.

\$ Si lo tuyo son las dos ruedas, no te conformes con, YAMAHA FZR

1000 EXUP

M-MJ

SE VENDE cualquier cosa SE VENDE TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460) DE NOCHE: 851 55 77

RE-ESTRENO

VEHICULOS DE OCASION

CAMIONES - FURGONETAS - TODO TERRENO - TURISMOS

GARANTIA RE-ESTRENO HASTA 12 MESES

Revisados y garantizados por la Red de concesionarios Nissan



EQUIPO ELSAN - Teo Martin



CAMPEONES DE ESPAÑA DE TURISMOS 1992

VENCEDORES DEL MAS DIFICIL

DE LOS CAMPEONATOS

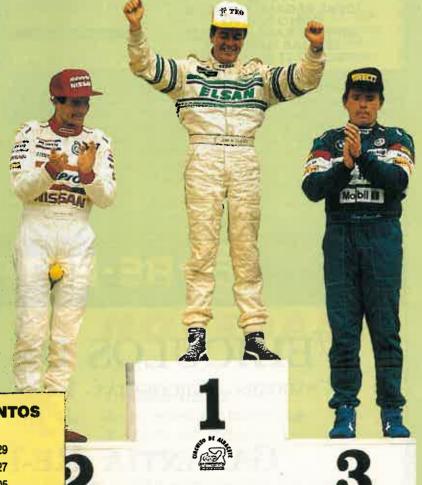
NACIONALES, FELICITAN A

SUS RIVALES POR

LA COMPETENCIA Y

DEPORTIVIDAD DEMOSTRADAS

names and a second control of the second con					
PILOTO	EQUIPO	PUNTOS	Non- Comments		
KURU VILLACIEROS	ELSAN-Teo Martín (BMW)	129			
CARLOS PALAU	OFICIAL FORD	127	E		
PEP BASSAS	OFICIAL BMW	105	ľ		
PEREZ SALA	OFICIAL NISSAN	103	H		
IÑAKLGOIBU RU	SANTA LUCIA (BMW)	. 64	1		







1 - 1 - 1







 Automóviles nuevos excedentes de flota. Máxima tasación, vehículo usado. Financiación hasta 60 meses en 24 horas.

Accesorios, venta y montaje.
 Todas las marcas

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID



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

AUTO RADIO

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS BLAUPUNK
- ALPINE

- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA. ETC.

30 AÑOS DE EXPERIENCIA **AUTENTICOS ESPECIALISTAS** C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10

«TELEFONIA MOVIL»

Tels. (91) 248 42 46/247 71 28 **28005 MADRID**

ALARMAS GT

SIRENA

- **PROFESIONAL**
- TELEMANDO ULTRASO, Y CIERRES
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS
- TELEMANDO
- SIRENA Y ULTRASONIDOS
 - 18,000 PTAS.

56.000 PTAS.

38.000 PTAS.

28.000 PTAS.

27,000 PTAS.

ALARMAS

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

autohof



DISPONEMOS DE 8 MODELOS DE QUADS MATRICULABLES

C/ EZEQUIEL GONZALEZ, 32 4002 SEGOVIA TEL: (911) 43 78 13 FAX: (911) 44 09 25

PORSCHE Carrera Cuatro, impecable. Te-léfonos (91) 43 78 13, 42 06 10 noches.

MERCEDES 300 TE. Tels. (911) 43 78 13, 42 06 10 noches.

VOLVO 480 ES Turbo. plata metalizado, M-IH, A.A., ABS, todos extras, impecable, mejor verlo, siempre garaje. Jesús. Tel. 388 10 35 (comida, noches).

VENDO BMW 535-I, moderno, 40.000 km, cuero, air-bag, aire, Hi-Fi, techo, cristales espejos eléctricos, llantas especiales, etc., estado como nuevo, 3.500.000. Tel. (958) 63 21 54

RENAULY Clio 15 V. 34.000 kilómetros, gris metalizado, M-MN, pre-cio: 1.200.000. Teléfonos 547 74 01 (mañanas) y 469 22 97 (no-ches). José Luis.

PONTIAC Transport. M-MV, 10.000 km; 3.300.000, tomo coche o moto como parte pago. José Ramón. Tel. (91) 605 09 60.

BMW M-3. Vendo, rojo 60.000 km, impecable M-KK, 3.800.000, tomo coche o moto como parte pago. José Ra-món. Teléfono (91) 814 08 92. ALFA 75 2.0 A.A., año 87, 48.000 km. Tel. 549 57 88.



UNION

C ADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-CIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

:				
_	nti anuncio por palabra		o número de	
Domicilio		•		
Teléfono			Firm	a



FUERA DE SERIE

INCONFUNDIBLE
La sliueta
del SR V8
reproduce a la
perfección
uno de los
perfiles más
característicos
de la historia del
automóvil.



que han nacido las réplicas, para hacer asequible a un abanico más amplio de aficionados unas joyas inalcanzables. Los puristas, y porqué no confesarlo, nosotros mismos, encontramos un cierto sacrilegio en las réplicas, pero ¡caramba!, si nadie se rasga las vestiduras ante un póster de un maestro de la pintura, pues entonces ¿por qué escandalizarse ante una réplica que sólo quiere recrear el original y no pasar por él como si de una falsificación se tratara?

El Southern Roadcraft es un automóvil que de por sí tiene toda una personalidad propia dado que su

mecánica tiene calidad y entidad suficientes como para merecer consideración y respeto. El chasis se compone de una estructura tubular de sección cuadrada con paneles de acero que contribuyen a darle rigidez. Es de una excelente factura y sólida construcción, avaladas por un fabricante que ha ganado sus galones en la construcción de vehículos y elementos de competición, es decir, la mejor de las escuelas. Este chasis ha sido diseñado para incorporar las suspensiones, tanto delantera como trasera, y la transmisión de origen Jaguar, por lo tanto toda una garantía de calidad. La



SENSUALES REDONDECES La parte trasera de este automóvil se caracteriza por unas redondeces exquisitas. Ésta es una de las carrocerías más sensuales iamás creadas.





HABITÁCULO El puesto de conducción es sobrio v funcional. Él espacio es escaso pero no faita nada.

motorización se hace a gusto del consumidor, aunque lo usual es montar propulsores V8 de origen Royer, Ford o Chevrolet, Con ello el abanico de potencias puede oscilar entre algo menos de doscientos caballos hasta los cuatrocientos, o incluso más si al Chevrolet 5,7 litros se le somete a una preparación exhaustiva. En el caso que nos ocupa el capó alberga uno de esos motores con una preparación importante, pero no hasta llegar al límite, aunque, como hemos dicho antes, se le extraigan 385 al «Chevy». Se

trata del Chevrolet de 350 pulgadas cúbicas o, lo que es lo mismo, 5,7 litros. Si de serie su potencia es de 260 caballos, aquí va se parte de un carreras-cliente de 345 caballos. Los diez más se obtienen merced a un árbol de levas más cruzado, a meioras en la distribución y a unos colectores de escape especiales. La alimentación es merced a una invección electrónica Holley, el encendido es electrónico GM v la caja de cambios una Borg & Warner de cinco velocidades. No deia de ser una paradoja que sea un motor de la Ge-



TÍPICAMENTE AMERICANO Todos los detalles son inconfundibles. desde el perabrisas con sus deflectores, el pequeño maletero y, sobre todo, el poderoso motor Chevrolet de cinco litros y casi cuatrocientos caballos de potencia.

apropiado, lo mismo sucedería con una tapicería negra, pues contribuiría a darle un aspecto mucho más «racing» a un habitáculo estricto dos plazas y en cuya consola central campean dos grandes cuentakilómetros y cuentarrevoluciones acompañados por los termómetros y manómetros al uso. Una radio oculta en la guantera completa el equipamiento, al que cabe añadir una espectacular barra antivuelco y el sucinto maletero que alberga la rueda de recambio, la capota y en el que. a lo sumo, puede ubicarse un elemental equipaie. Y es que este coche no ha sido hecho para vialar, sino para disfrutarlo. Con todas estas especificaciones el precio de este automóvil, que importa GTM Asociados, es de siete millones y medio de pesetas, aunque con menos motorización y acabados más austeros se puede partir con un millón menos. Hechas las descripciones precep-

tivas, pasemos a disfrutar de la bella bestia. Lo primero es que uno se siente encaiado a la perfección, no sobra ni un milimetro de espacio. La posición de conducción no es la absolutamente ideal, pero ni más ni menos que la que uno espera encontrarse en este coche, con el volante frente a sí, muy vertical y el pomo del cambio, cortito, que uno encuentra bien a mano. La primera sorpresa nos la da el embrague: ipétreo! La verdad es que es preciso concentrarse para hacer fuerza, puesto que la posición de las piernas bastante estiradas no avuda demasiado a la labor. Una vez hundido el pedal, la marcha entra con un breve movimiento v con tan sólo una puntita de gas se arranca sin problema. El resto de las velocida-

neral Motors el que anime un automóvil cuvo original nació como arma de la Ford para batir a los Chevrolet Corvette: ¡Cosas de la vida! La carrocería es de fibra de vidrio

con un acabado asombroso y con

una pintura de gran calidad. Muy

vistosas, las llantas de aleación

son Revolution de quince pulgadas

y cinco radios, distintas a las legen-

darias Halibrand originales, pero

vistosas y acordes a la filosofía y

estética del coche. La tapicería es

en cuero, en este ejemplar en un

color crudo muy elegante, aunque

del mismo modo que hemos dicho

que un volante de piel sería más

des entran con una agradable sensación puesto que la caja es precisa, el recorrido de la palanca muy corto y confiriendo una agradable sensación «de carreras». Dado el cubicaje del motor, el par es inconmensurable y se puede conducir sin tener que jugar para nada con el cambio, tira siempre y en cualquier marcha, siempre hay potencia disponible. Todo ello con un roncar del escape grave y poderoso pero ni estridente ni provocativo. Pero todo cambia cuando sí se decide darle gusto al acelerador. Entonces uno puede convertirse en el más salvaie de los conductores: arrancadas patinando ruedas hasta el infinito y aceleraciones fulgurantes en un bramar ensordecedor del ocho cilindros. Si en cambio uno sabe apreciar la potencia, disfrutarla con tino v mesura, en esas circunstancias el SR V8 es un automóvil de ensueño, capaz de superar ampliamente los doscientos por hora y de ponerse a cien en poco más de cuatro segundos. Nuestra toma de contacto la llevamos a cabo en una ruta sinuosa v estrecha, un antiguo tramo cronometrado de rallve, un escenario que le venía pequeño a nuestro protagonista va que precisa gozar de más amplios parajes. En esas circunstancias sufrimos de la escasa distancia la suelo y era necesario

ella los escapes. En carreteras amplias la cosa cambia y la bestia se encuentra mucho más a gusto.

En la autopista, el V8 puede respirar a sus anchas aunque para ello es preciso ir bien equipado, porque en cuanto el cuentakilómetros se anima la ventolera es importante v es preciso cubrirse la cabeza con algo eficaz, aunque lo ideal sería un casco integral.

La dirección es directa, pero no pesada, los frenos sin tacha, y pronto uno olvida lo duro que es el embrague, aunque el coche debe ser siempre conducido con energía. Chasis v suspensiones se muestran efectivos, un buen compromiso en-

laridad del terreno para no dejar en tre eficacia y confort, aunque en el caso del coche probado, una mayor dureza, especialmente en el tren trasero, nos hubiera ahorrado algún toque con los bajos.

> Eso es, sin embargo, algo que tiene solución, puesto que los amortiguadores son regulables y también la precarga de los muelles. Conducir este coche es una sensación inolvidable, una máquina sin concesión alguna al confort, pensada sólo para su disfrute en base a las prestaciones, con unos acabados de calidad y con un «look» absolutamente glorioso, aunque no apto para tímidos.

> > Texto v fotos: José Luis Aznar

le mut de Cartier.

FICHA TECNICA

estar vigilante ante la menor irregu-

	SOUTHERN V8		
MOTOR			
Nº de cilindros	8 en V		
Cilindrada (c.c.	5.700		
Alimentación	Inyección electrónica Holley		
Potencia máxima / r.p.m.	385 CV/6.000		
TRANSMISION			
Tracción	A las ruedas traseras		
Caja de cambios	Manual de cinco marchas		
DIRECCION			
Sistema	De cremallera		
FRENOS			
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./discos		
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente		
Trasera	Independiente		
PESO Y DIMENSIONES	·		
Én orden de marcha (kg.)	1.060		
Largo/ancho/alto (mm)	4.060/1.780/1.320		
Distancia entre ejes	2.300		
Vía delantera	1.395		
Vía trasera	1.423		
Capacidad del depósito (I)	72		
PRESTACIONES			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,0		
Velocidad Máxima (km/h)	255		
IMPORTADO POR:			
GTM Asociados, Ronda General Mitre 5.3	2 1 08017 Rarcelona Tlf 280 03 52		

nda General Mitre 5 3º 1. 08017 Barcelona. Tlf. 280 03 52 Fax. 280 02 92.





ROBAR una BMW «boxer», es equiparable a visitar las Pirámides en compañía de la historia de la moto. Lo que más impresiona es la simpleza de su estructura en virtud de la solidez y viceversa, sin que apenas el tiempo haya podido abrir una fisura.

A lo largo de muchas décadas, la marca bávara evolucionó y modificó ampliamente ese motor de cilindros contrapuestos, que Max Fritz pergeñó con acierto y maestría. Sin embargo, el destilado de aquella idea se ha hecho realidad en la versión de 798 centímetros cúbicos de cilindrada; y para más exactitud, cabe precisar que la versión R 80 Roadster es la «boxer» más equilibrada de cuantas lievan el sello de BMW.

Es un error total considerar a la R 80 Roadster como la hermana pequeña de la R 100, o calificar de incomprensible la similitud entre ambas, cuyo precio tampoco se diferencia mucho. La elección de la R 80 R, no se hace en función del costo, o del temor a la magnitud de



la R 100 R, sino por las dotes de equilibrio respaldadas por la fiabilidad mecánica proverbial que rodean a la R 80 R.

Por razones difíciles de explicar en tan poco espacio, su motor es sin lugar a dudas el más sólido de todos los «boxer», puede rodar a tope de revoluciones kilómetros y kilómetros sin resentirse, y además, es el más progresivo al arrancar, el que menos vibra, el que mejor aguanta la ingratitud del tráfico urbano. Aunque la estructura mecánica sea la misma del R 100, parece que esos diez milímetros menos que tienen de diámetro los pistones de la 80 respecto a la 100, le hayan conferido la fórmula de la «vida eterna» y del perfecto equilibrio.

Entre la R 100 y la R 80 hay una diferencia de peso de sólo diez ki-



IMAGEN DE MARCA El bicilíndrico de BMW es la máxima expresión de flabilidad. Por su parte la transmisión con sistema Paralever proporciona reacciones bastante neútras.

> los; sin embargo, el tacto de la moto es considerablemente diferente. y eso, es debido principalmente al comportamiento del motor.

A pesar de la avalancha de modelos japoneses de corte clásico, la R 80 R es la moto clásica por excelencia, ya que cuenta con una solera de forja única.

Debido a razones comerciales, sólo se construirán mil unidades de la R 80 Roadster, todas ellas decoradas en un tono azulado y con la palabra boxer escrita sobre el depósito de la gasolina, con un grafismo que no hace honor a su clasicismo. Y para los devotos de los cromados. BMW proporciona una serie de accesorios entre los que figuran el puente de la horquilla, los intermitentes, el tapón de la gasolina, defensas para los cilindros etc, todos ellos perfectamente cromados, con lo cual, los adictos a la bayeta pueden tener trabajo de sobra.

Respecto a la parte ciclística, cabe decir que casi la totalidad de su estructura está derivada de la R 80 GS, sin esos toques característicos del trail. Al margen de la óptima rigidez del chasis y del buen comportamiento del sistema Paralever, la R 80 Roadster se ha mejorado con la incorporación de una suspensiones

«ad hoc», que permiten un buen confort de marcha combinado con una estabilidad sin problemas. De hecho, la diferencia de excursión. entre la horquilla delantera y la rueda posterior, es de sólo cinco milímetros. La incorporación del Paralever ha dado lugar a ciento cuarenta y cinco milímetros de recorrido de la



El freno de disco delantero resulta adecuado siempre que el peso transportado no sea excesivo.

rueda posterior, que en combinación con los ciento treinta y cinco de la horquilla delantera, han hecho posible un comportamiento fiable sobre cualquier calzada. En carreteras de montaña, viradas y con curvas enlazadas de ángulo muy cerrado, la R 80 Roadster se inclina con progresividad y se levanta sin esfuerzo. Del mismo modo, en carreteras rápidas negocia los «curvones» con firmeza, y sólo cuando se llega al límite de sus posibilidades se aprecia un amago de abaniqueo.

Los cincuenta caballos de potencia que eroga su motor, no son ni pocos ni muchos, sino como dice Rolls Royce, los suficientes para lustificar a una moto de talante clásico, rutera, y sin el más mínimo anhelo de elevadas prestaciones. Por otra parte, no se puede negar que en infinidad de ocasiones se rueda con el acelerador abierto a tope sin saberlo, y llegado el momento de acelerar, se hecha en falta algún «potrillo» más.

Junto a esto, se plantea también la respuesta del freno delantero. Es incontestable su calidad y modulabilidad, que en condiciones normales cumple su función, sin jamás hacer amago de bloqueo de la rueda, y manteniendo siempre el contacto



más que una mera reinterpretación del presente. Con el espíritu artesanal de la más admirada tradición europea, Pulsar ha creado piezas de arte que marcan el tiempo. Relojes cuyos detalles cumplen con los más exigentes criterios de calidad del pasado. Artesanía que expresa el tiempo con una precisión absoluta. El orgullo de Pulsar. Una colección que une la tecnología ultramoderna a

> las enseñanzas de los grandes artistas del Renacimiento. Sencillamente, lo último.



FICHA TECNICA

MOTOR

Dos cilindros contrapuestos frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cada cilindro. Un árbol de levas al centro. Distribución por varillas y balancines. Diámetro por carrera 84,8 X 70,6 mm. cilindrada total 798 cc. Potencia máxima 50 cv a 6.500 rpm. Par máximo 61 Nm a 3.750 rpm. Relación de compresión 8.2:1.

ALIMENTACION

Dos carburadores Bing a depresión de 32 mm. Encendido transistorizado. Arrangue eléctrico y manual. Batería de 12V-25 Ah.

TRANSMISION

Primaria por piñones. Secundaria por cardan, Cambio con cinco velocidades. Embrague monodisco en seco.

BASTIDOR

Chasis de doble cuna tubular en acero. Basculante monobrazo incorporado al sistema Paralever. Horquilla telescópica hidráulica con barras de 41 mm. y excursión de 135 mm. Suspensión posterior monoamortiguador regulable y 140 mm de excursión de la rueda. Freno delantero monodisco de 285 mm de diámetro y pinza de cuatro bombines. Freno posterior a expansión de 200 mm de diámetro.

Llanta delantera 2.50X 18". Llanta posterior 2.50X 17". Neumático delantero 110/80-18". Neumático posterior 140/80-17".

DIMENSIONES

Longitud máxima 2,175 mm. Anchura máxima 1.000 mm. Altura del asiento 800 mm. Peso en seco 198 kilos. Capacidad del depósito del combustible 24 litros.

CONSUMOS

			M.			
(Datos en I/100 Km)						
CIUDAD			1.5	17.		
A 40 km/h de promedio				8		
CARRETERA		1.		:		
A 130 km/h de crucero				7,5		
AUTOPISTA				*		
A 120 km/h de crucero				8,3		

PRESTACIONES

) -	,
VELOCIDAD MAXIMA	100 2 3	1.		
(m/h			165	j
ACELERACION (seg.)		3.		Ī
20 0 0 400			10	•

frontal de una De 0 a 400 metros

para mejorar la combustión de los SEGURO A del neumático con el suelo. Incluso **TODO RIESGO** a una velocidad superior a los cien-La impecable

estabilidad de la R 80 mantiene el acostumbrado de esta serie ya mítica.

A SIMPLE

estampa

BMW boxer. no hay

necesidad de

Se reconoce la

VISTA

to cuarenta kilómetros por hora, la frenada es aceptable si el peso del conductor no supera los sesenta kilos de peso; sin embargo, si se trata de una persona corpulenta cuyo peso sobrepasa los noventa kilos. la capacidad del freno delantero es escasa al precisar casi el doble de espacio para lograr parar.

Otro aspecto destacable de la R 80 Roadster, es su comportamiento ecológico, aunque el consumo de combustible no sea especialmente contenido. En primer lugar, las culatas están preparadas para aceptar la gasolina sin tetraetilo de plomo, y



gases de escape, se cuenta con el dispositivo SLS, que reduce en un treinta por ciento las emisiones de hidrocarburos, y un cuarenta por ciento el óxido de carbono.

Con vista a mejorar el confort de marcha, que en la R 80 Roadster es óptimo aunque carezca de carenado, se ha instalado un sistena eléctrico para calentar los puños, regulable en dos intensidades. Su efectividad es total incluso en los días de peor inclemencia invernal. En el empleo urbano, se percibe un calor considerable, que en carretera se convierte en una temperatura tibia, suficiente para poder conducir con guantes de piel sin mullido, y sin perder el tacto en los dedos.

En el apartado de calidad/precio. la Roadster se ha de enjuiciar bajo el prisma del uso prolongado de la moto, el importante ahorro en la manutención, y su estabilidad en el mercado de segunda mano. El valor 🚲 de las 975.000 pesetas que cuesta la R 80 R, debe estar relacionado 3 con la posibilidad de recorrer veinte mil kilómetros por año sin problemas, y sin temor a ser esclavo de la aparición en el mercado del último modelo que envejece sin sentido la moto recién comprada. La R 80 Roadster, es la amiga silenciosa del tiempo, la que no teme el paso de los kilómetros, y la que jamás trai-

Gigi Corbetta Fotos: Alex Blanco



Nuestro deseo es que multipliques por 2 lo mejor de estas Fiestas.









Equipo Central Hispano 20 de montaña

LA BANCA GANA

En la temporada que acaba de finalizar, en el Campeonato de España de Montaña, ha habido un equipo que ha destacado por encima de todos los demás: el Central Hispano 20, que con Luis Martínez y Xavier Riera han dominado a placer.

AY que agradecer al Banco Central Hispano, que haya decidido basar una gran parte de su patrocinio en el automovilismo. Una disciplina que necesita del apoyo de sponsors de este tipo. Esta entidad bancaria, con una brillante v larga travectoria en el automovilismo, se ha aliado del lado de los ióvenes y con su apovo se ha conseguido que Pedro Martínez de la Rosa, incluido dentro del programa «Racing for Spain» de la Federación Española, haya logrado para el deporte español el título de Campeón Británico de Fórmula Renault. También ha colaborado en el resto de iniciativas que ha organizado el máximo organismo del automovilismo español, destacando el triunfo de David Bosch en la Fórmula Ford.

promesas, que casi siempre se han encontrado entre los mejores, es el caso de Javier Díaz, que se alzó con el subcampeonato en el certamen español de Fórmula Renault.

Pero donde realmente se han podido ver de verdad los colores del equipo Central Hispano 20, ha sido en el Campeonato de España de Montaña. Especialidad en la que sus vehículos han dominado de forma aplastante en sus respectivas clases. De esta forma, Luis Martínez, al volante de una barqueta Lola-BMW, ha conquistado por tercera vez consecutiva el título absoluto. confirmándose como el hombre más fuerte del certamen nacional de esta especialidad, siendo en cada carrera el hombre a batir. Su dominio ha sido tal que a falta de dos Además ha apoyado a otras jóvenes carreras para el final ya tenía en su

poder el ansiado galardón de Campeón de España. Sólo un incidente en su trayectoria deportiva en el 92. En la «Subida a Almofrey», en Pontevedra, Martínez fue excluido al pesar su vehículo menos del peso reglamentario. Unas verificaciones posteriores y un nuevo pesaje, aclararon que el peso de la barqueta Lola-BMW era correcto y, por lo tanto, le devolvieron el triunfo que había conseguido en la prueba gallega.

Xavier Riera, un piloto con un enorme palmarés en montaña, en la edición 92 ha conseguido el Campeonato por séptima vez consecutiva en grupo A, a los mandos de un BMW M-3 Sport Evolution. Se da la circunstancia de que. Riera, todos sus títulos los ha conseguido con vehículos de esta marca alemana, comenzando su colaboración con

BMW en el año 85, proclamándose Campeón de España con un 320 I. También es un piloto unido, desde hace ya unos años, a la entidad bancaria que le patrocina. En el año 88 comenzó la fructífera unión entre Xavier Riera y el Banco Hispano Americano, saliendo de allí el equipo Hispano 20. Esta temporada, en España, no ha tenido rivales y en grupo A ha sido el gran dominador. Por otro lado, su éxito se ha visto redondeado con el tercer puesto en grupo A en el Europeo de Montaña, una especialidad muy competida.

Además de las carreras en cuesta, tanto Xavier Riera como Luis Martínez han debutado este año en el cada vez más competido Campeonato de España de Turismos. Xavier Riera disputó la carrera de Alcañiz, sin duda la más dificil del cer-

tamen y entre las estrechas y rápidas calles de la ciudad turolense demostró una rápida adaptación a esta disciplina. Luis Martínez hizo lo propio en la última carrera disputada en el Circuito del Jarama, dando muestras también de unas buenas condiciones. Su rapidez al mando de sus monturas nadie la cuestiona, su principal problema en estas carreras fue adaptarse a rodar en grupo, ya que hasta ahora lo habían hecho en solitario y contra el crono.

Estos escarceos del equipo Central Hispano 20 en el Nacional de Turismos, han constituido la primera toma de contacto, y en el 93 supondrá el que este equipo esté presente en todo el certamen casi con total seguridad con sus pilotos triunfadores en montaña.

M. Madrid

SIN RIVALES MONTAÑA El equipo Central Hispano 20 ha dominado a placer en el Campeonato de España de Montaña, Luis Martinez, con una barqueta Lola-BMW, ha sido el Campeón Xavier Riera ha vencido en grupo A con un BMW M-3.



98/M

La Ligier se ha vendido

ADIOS A LA ILUSION

Guy Ligier fue piloto de Fórmula 1 durante dos años a los mandos de un Cooper Maserati y Repco Brabham. Fue un piloto mediocre que terminó por montar una de las escuderías más prestigiosas de Francia. Sus comienzos fueron más brillantes que el epílogo de aquella idea, marcada por un indiscutible tono chauvinista. Ahora todo ha terminado y la Automobiles Ligier ha pasado a manos de Ciryl de Rouvre. Tras diecisiete años de actividad, sólo queda el recuerdo.

S un hombre de aspecto burdo, un tanto malhumorado y, de no saberlo, podría parecer un contratante de ganado o un promotor de veladas de boxeo.

Es casi imposible ver a Guy Ligier sin la compañía de un pitillo encendido, que aprieta entre los gruesos dedos de su mano derecha, mientras con la otra se ajusta, una y otra vez, las gafas. Hace diecisiete años, sin el menor temor, arriesgó gran parte de su fortuna personal para hacer realidad lo que él definió como el sueño azul: fundar una escudería de Fórmula 1 y aspirar al título de Campeón del Mundo. En cierto modo, tras aquel respetable y admirable deseo, se escondía una buena dosis de chauvinismo galo. Sin lugar a dudas, por su imaginación vagaban errantes las figuras de Ettore Bugatti, Amadé Gordini y otros príncipes del automovilismo francés. En el avanzado otoño de 1969, Ligier depositó en un banco de Vichy una importante suma de dinero, proveniente de sus negocios inmobiliarios, y dio lugar a la fundación de la Automobiles Ligier: una pequeña escudería enfocada a la construcción de coches Sport de competición.

Entre otras cosas, Ligier poseía una importante agenda de amigos, la mayoría de ellos políticos, financieros y aristócratas, entre los cuales figuraba también el prometedor François Mitterrand, que más tarde se convirtió en su báculo económico. El primer fruto de la Automobiles Ligier fue un coche coupé de Sport, dotado de motor Cosworth FVC 1.8, que bautizó con las iniciales de su gran amigo Jo Schlesser. Desde aquel entonces, Michel Tétu formaba parte de la escu-



SONRISAS Y LÁGRIMAS

La aparente alegría en el momento de firmar la venta de la escudería Ligier, esconde la inmensa amargura de una gloria frustrada. El equipo azul nunca logró alcanzar el Campeonato del Mundo de Constructores ni de Pliotos.





EL COMIENZO
En la primera
fila de la parrilla
de salida del
circuito de
Nogaro figuran
dos Ligier
Sport. De las
manos del
veterano piloto
Jacques Lafitte
se lograron ios
mejores
resultados en
Fórmula 1.

dería con funciones de director técnico, y en su mesa de dibujo tomaron vida los proyectos del Ligier JS 2 y del JS 3, el cual cosechó el primer buen resultado en las 24 Horas de Le Mans de 1972. Sin embargo, todo eso no era más que la antecámara del gran sueño de Ligier: regresar a la F-1 en la faceta de constructor.

Durante todo el año 1973, se dedicó a gestionar la infraestructura económica del proyecto F-1 y, al mismo tiempo, intentaba aglutinar a los inge-

nieros más destacados de la industria francesa. Al fin, logró convencer a la compañía tabaquera SEITA de que patrocinara su ingreso en la F-1 con la marca Gitanes. Junto a esto, Ligier consiguió que dicha compañía, casi paraestatal, interfiriera sobre Matra con el fin de obtener el propulsor MS 73 de doce cilindros.

Para no perder tiempo, el emprendedor Guy Ligier convenció a Gérard Ducarouge para que abandonara Matra y pasara a ser director técnico de su escudería, en la que figuraban Michel Beaujon, como responsable del chasis, y el ingeniero aerodinámico Paul Carillo.

Bajo estos auspicios nació el Ligier JS 5, un monoplaza que debutó en el Gran Premio de Estados Unidos del Oeste que tendría lugar en el circuito urbano de Long Beach. Lo más llamativo, no sólo fue el cuarto puesto logrado por Jacques Lafitte, sino la mastodóntica toma de aire para el motor, que rompía todos los moldes



aerodinámicos del momento. De la mano de Lafitte llegaron los primeros éxitos a la escudería de Vichy, y el triunvirato Ducarouge-Beaujon-Carillo se convirtió en el pilar tecnológico de la Ligier. El JS 5 se perfiló como un coche competitivo hasta terminar en Zolder en el tercer lugar, por detrás de los dos Ferrari 312 T2, y terminó la temporada en el quinto lugar del Campeonato de Constructores, así como séptimo en el de Pilotos.

A pesar de su talante chauvinista y de haber logrado un equipo totalmente francés, desde el patrocinador al motor, pasando por los ingenieros y el piloto, Guy Ligier se había dado cuenta de que los motores Matra MS 76 y MS 78 no lograban prevalecer sobre los fiables Cosworth DFV de ocho cilindros.

Con vista a la temporada de 1979, Ligier tomó la determinación de emplear los propulsores británicos, en aquel momento segundos, sólo por detrás de los poderosos Ferrari 312 boxer. El matrimonio inglés duró un par de temporadas, y los JS 17 y 19 de 1981/82 volvieron a estar equipados con los MS 81, hasta que Matra decidió abandonar la campetición en 1983.

A lo largo de estos años, Ligier había sido capaz de hacer creer a su patrocinador, que alcanzar el Campeonato del Mundo era únicamente una cuestión de dinero. Así, año tras año contaba con la generosa ayuda de SEITA que, en cierto modo, era el estado francés quien le patrocinaba, con la bendición del Presidente Mitterrand, amigo y compañero de estudios de Ligier.

Con la llegada de la época «turbo», la escudería de Vichy volvió a gozar de los favoritismos nacionalistas y, en consecuencia, el JS 23 de 1984 estaba dotado del motor Renault EF 4/V6 Turbo, igual al que utilizaba el Lotus 95 T diseñado por Ducarouge.

La falta de tecnología en el seno de Ligier para adaptarse a los problemas que acarreaban los motores turboalimentados, desencadenaron una serie de acusaciones recíprocas entre Renault y Ligier, que ni siquiera las influencias «gubernamentales» pudieron mitigar. Sin embargo, el JS 27 diseñado por Michel Tétu técnico fundador de Ligier- resultó ser uno de los mejores Ligier, aunque de nada sirvieron sus resultados para apaciguar los ánimos con la Regie.

A pesar de eso, Ligier seguía con-



UN CALVARIO Stefan Johannson sufrió las inclemencias del proyecto JS31. Aquel coche no respondía a los reglajes.



IDEA CURIOSA
Haber dividido
en dos partes
el deposito del
combustible
para un mejor
reparto de
pesos en el
JS31 fue una
quimera. Los
resultados
fueron
pésimos.



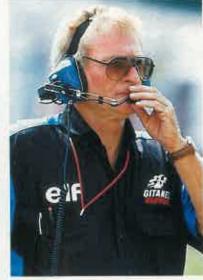
MOTOR
RENAULT
Tampoco sirvió
de nada haber
logrado los
poderosos
propulsores
RS3-V10. Los
monopiazas de
Vichy
malograron su
competitividad.

tando con la avuda de Gitanes que, por generosa que fuese, no repercutía en la mejora tecnológica de la escudería, estancada en el mismo lugar desde hace años.

1987 fue un año fatídico para Ligier. La pérdida del motor Renault y el comienzo de la colaboración con Alfa

Romeo, significó la «debacle» en muchos aspectos. El cuatro cilindros italiano resultó ser un desastre de tal calibre, que Ligier se vio obligado a recurrir al motor Megatron M 12/13 poco antes del comienzo de la temporada, con lo cual, el JS 29 C nació bajo la estrella del remedio momentá-





neo v de la chapuza. Al ver el desastre ocurrido, Ligier decidió emprender con anticipación el camino de los coches con propulsores atmosféricos. Con toda su buena intención, Tétu diseñó el JS 31 que, además de tener soluciones aerodinámicas exasperadas, se distinguía por los dos depósitos del combustible, uno de los cuales dejaba paso en su interior a parte de la transmisión. El genial estudio del reparto de los pesos ideado por

Tétu, terminó en un sinfin de problemas inexplicables, que jamás permitieron encontrar el equilibrio del mo-

Los JS 33 y 33 B de 1989 y 1990 fueron la demostración tangible de la debilidad tecnológica de Ligier. Con la esperanza de salvar la situación. Guy Ligier contrató a Frank Dernie, ex brazo derecho de Patrik Head y, una vez más, por «enchufe oficial» se hizo con los magníficos propulsores Renault RS3/RS3C-V10.

Por razones complicadas de explicar, los monoplazas de Dernie no fueron competitivos y malograron la calidad de los motores Renault. Al mismo tiempo, Ligier había gastado la ultima oportunidad de recuperación, y en consecuencia, la ayuda «oficial» se aleiaba paulatinamente.

Al generarse el contubernio Prost-Ferrari, el «Profesor» ofreció a Guy Ligier la posibilidad de correr para él la temporada 1992 sin recompensa económica, y recibir a cambio la mavoría de las acciones de la escudería, con vista a su recuperación. La negativa de Ligier a la oferta de Prost, le situó en un callejón sin salida. Sus amigos ya no creían en su capacidad de gestión, y el dinero fácil había to-

IMPORTANTES CABEZAS Junto a Michel Beaujon y a Paul Carillo. los hombres claves de la escudería fueron Gerard Ducarouge y Michel Tétu.

S	US	H	OW	34	ES	y su	S	CO	СН	ES
_	_	_						-		

AÑO	MODELO	INGENIERO	MOTOR
1976	.035	Paul Carilio	Matra MS73-V12
1977	.157	Gerard Ducarooge/	Matra MS78-V12
1978	JS7/JS9	Gerard Ducarouge/	Matra MS78-V12
1979	1511	Gerard Ducarouge/ Paul Carillo	Cosworth DFY-V8
1980	JS33/25	Paul Carillo	Cosworth DFY-Y8
1931	3S17	Michel Beaujon	Matra MS81-V12
1982	35178	Michel Beaujon	
	JS:19	Jean P. Jabouille	Matra MS81-V12
1983	1821	Michel Beaujon	Cosworth DFY-Y8
1984	3823	Michel Beauton	Renault EF4-V6
1985	1825	Michel Tétu	Renault EF48/EF15
1986	JS27	Michel Tétu	Renault EF4B/EF15
1937	JS29C	Michel Tétu	Megatron M12/13
1988	5531	Michel Tétu	Judd CV/V8
1989	JS33	Ricardo Divila/	Cosworth DFR/VS
		Michel Beaujon	
1990	1533B	Michel Benujon/	Cosworth DFR/VS
		Ricardo Divita/	
		Claude Galopin	
1994	3935/9	Frank Demie	Lamborghini 3512-V11
1992	1537	Frank Gemle	Renault RSSB-V10

ESTADISTICA

Grandes premies	
disputados:	261
Pola position	
logradas:	9
Victorias:	8
Número de	
vueltas rápidas:	11
Primora	
Pole Position:	G.P. de Italia
	de 1976
Primera victoria:	G.P de Suecia
	de 1977
Piloto que logró	

los primeros éxitos: J. Laffite

mado otro rumbo. El proyecto de Prost de guerer reestructurar un equipo totalmente galo y denominado azul, se había desvanecido, y junto a eso, se había creado un aureola de antipatía alrededor de Ligier, por haber abortado la genial idea chauvinista del «Profesor». A la vista de tal panorama. Guy Ligier puso fin a su ilusión con la venta de la escudería a Ciryl de Rouvre.

> **Gigl Corbsita** Fotos: DPPI/Gigi Corbetta

iiiARRRRANCA!!!

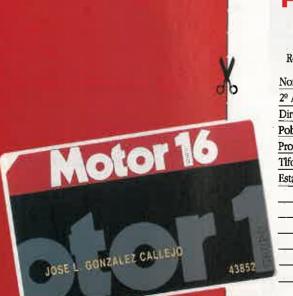
Ya puedes disfrutar de todas las ventajas de la nueva Tarjeta Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista: descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de estas ventajas... y de muchas más.





Pide ya GRATIS tu nueva **Tarjeta Motor 16**

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1er	Apellido			
2º Apellido		DNI/NIF			
Dirección					
Población			CP		
Provincia			Sexo:	Пн	ΠМ
Tlfo. ()	Fecha	Nacimiento	. /		
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión			
Trabajo:	Cuenta prop	ia 🔲 Cuent	a ajena		
Tipo Vivienda:	☐ Alquiler	. Propi	a		Otros
Coche: Marca	M	odelo			
Cilindrada		A	ño fabrica	ción	
- Uso del coche:	☐ Personal	☐ Profes	ional		ambos
¿Cuántos Kms./año	efectúa aproximada				

MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer mejor el perfil de nuestros lectoras, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y características. Los datos que nos facilitas se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o anutación, si ael lo deseas. Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla:

La F. E. de A. sin dinero

OINCIDIENDO con la tradicional entrega de trofeos que organiza la Federación Española de Automovilismo, para premiar a los ganadores de los distintos certámenes, esta entidad ofreció una rueda de prensa, durante la cual dio a conocer algunos proyectos de cara al 93. Tras esta convocatoria con los medios de comunicación, lo que debía ser una jornada de carácter festivo, se convirtió en un día de caras largas.

El motivo no fue otro que el anuncio por parte de la Federación de la retirada de Marlboro, su principal patrocinador, de sus programas de promoción. Con todo esto, la Ofensiva Uno, Ofensiva Dos, el "Racing for Spain» y el programa de F-3 Inglés, con Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa, quedan congelados. Según Hugo Von Vesler, responsable de los programas deportivos de Pbilip Morris, presente en la rueda de prensa, esta drástica decisión se debe al importante aumento de la fiscalidad impositiva que están soportando los tabaqueros, que ha propiciado que las marcas de cigarrillos pierdan rentabilidad, y en su afán por reducir costes, los presupuestos destinados a patrocinio de deportes del motor se quedan reducidos a un 40 por ciento.

Del presupuesto disponible por Marlboro, sólo se beneficiarán Carlos Sainz v Sito Pons v, en su programa motociclista, Alex Crivillé y Alberto Puig. El primero de ellos, como todos saben, es un piloto muy cotizado, que por unos pequeños parches en su mono, que por otro lado en la mayoría de los rallyes por las medidas antitabaco tendrán que ir tapados, se ha becho con la mayoría del dinero. Atrás han quedado aparca-



dos programas tan interesantes como el de Jordi Gené en Fórmula 1, el de Martínez de la Rosa e Iván Arias en Fórmula 3, el de Fernando Capdevila en el Mundial de Rallyes, el de Pedro Diego y Jesús Puras también en rallyes, con idea de estos dos pilotos de participar en el Mundial, y un largo etcétera, que con el presupuesto que esta marca de cigarrillos invierte en el campeonísimo podrían baberse salvado.

Nos imaginamos que aquí no se acaba el mundo y la Federación Española de Automovilismo, con Carlos Gracia a la cabeza, tendrá que buscar soluciones, principalmente en lo que a sus programas de promoción se refiere, para poder dar continuidad a la carrera deportiva de los jóvenes involucrados en esos proyectos.

Por otro lado, al magen de esto, la Federación ha hecho una petición a la FISA, para que en caso de que no se celebre el Gran Premio de Francia de Fórmula 1, el circuito de Jerez pueda celebrar una carrera de F-1 en el 93. Abora hay que saber la disponibilidad del circuito andaluz para organizar esta prueba en el supuesto caso de que se la concedan.

CAMEL TROPHY

E N la provincia de **Segovia**, en unos parajes cercanos unos parajes cercanos al pan-tano de Revenga, se celebró la segunda selección nacional del Camel Trophy que, junto con la realizada en la provincia de Barcelona hace unas semanas, ha servido para elegir a los diez participantes que irán a Marruecos. Los nombres de estos diez hombres los dará a conocer la organización más adelante. Una vez más, la convocatoria para esta aventura ha sido un éxito, con más de 400 seleccionados.



SAINZ Y MOYA, **PAREJA DE MODA**

STE año, el automovilismo español sí estuvo representado en la ceremonia de entrega de trofeos de la FISA, y lo estuvo de forma brillante; Carlos Sainz v Luis Moya estuvieron presentes para recibir el trofeo que los acredita como Campeones del Mundo de Rallves. Y siguiendo con los premios y homenajes, que tan merecidamente está recibiendo la pareja española, señalar que en La Coruña, recibieron un homenaje ante millares de aficionados.





PEUGEOT, POR LOS RALLYES

EUGEOT ha decidido apostar hilo directo con Peugeot Talbot fuerte por los rallyes, replanteando su departamento de Competición y recuperando a un hombre carismático para ellos: Borja Moratal. En el 93, Peugeot se centrará en dos frentes: el Desafío y el nacional de Rallyes.

En el campeonato promocional se da entrada al 106 SXI, pudiéndose participar con cualquiera de los modelos 106, 205 y 309, siempre en grupo N. Se amplian los premios y se mantiene la «beca» de un volante semioficial para el vencedor del Desafío. Para el Campeonato de España de Rallyes, el planteamiento es ambicioso. El nuevo director comercial de la compañía, Luis Ureta, ha decidido potenciar el departamento de Competición y ha contratado los servicios de B.M. Racing para esta gestión. BMR no es otra cosa que la sociedad creada

Sport en Francia, dispone de un presupuesto tres veces superior al de los últimos años (alrededor de 120 millones de pesetas), para hacer correr dos coches oficiales. Un 309 GTI grupo A en su más avanzada evolución, que conducirá el propio Boria Moratal, con Alfredo Rodríguez como copiloto y con Luis Isasi como ingeniero de desarrollo y responsable del equipo en carrera. Tres furgones y un coche de asistencia rápida componen los medios móviles que se desplazarán a 10 pruebas del certamen, iniciando en El Corte Inglés la temporada 93. Un segundo coche estará conducido por Oriol Gómez, vencedor del Desafío 92. Se trata de un Peugeot 106 Sxi grupo A. desarrollado en Francia en exclusiva para el campeonato español, siendo su primera aparición en asfalto. Se por Borja Moratal para este fin. Con calcula que rendirá 135 caballos.

La agencia DPPI, representada en España por Fery Press. sigue acaparando premios de fotografía, en esta ocasión ha sido galardonada con el primer premio de «Rallve Foto del Año 92», por una espectacular instantánea de Carlos Sainz en el Safari, del fotógrafo de esta agencia François Baudin. También DPPI ganó el segundo premio en «La Rallye Foto de la Historia», gracias a una fotografía de Claude Saulnier, en la que participan todas las fotos del Campeonato del Mundo.



◆ KATRIN KRABBE COPILOTO La excampiona del mindo de atletismo, la alemana Ketrin Krabbe, suspendida por depaile y retireda de las platas de atletismo, ha vuelto a la competición en coches. participando de copiloto de su compatriota Silka Pritzinger en el Ralive de Dubel, La célebra deportista alemana, comenia que espera dentro de noco poder carticipar en una carrera pero con olla si volante.



- **CARDÚS PREPARA EL 93** Carlos Cardús seguirá participando en el Mundial de Motociclismo del 93, El español dispondrá de dos Honda NSR oficiales de 250. Lucas Schmidt será el encargado técnico de las motos que presentan numerosas novedades.
- **TORRONTEGUI EN 125** Herri Torrontegul ha desvelado sus planes para oi 93, el joven piloto vasco vueive a fa catagoría de 125, le hará con Aprilia. Tenia ofertas para seguir en 250, que ha desestimado por creer que no eran muy competitivas.
- **GENÉ EN FÓRMULA 1** Jordi Gené firmaré el contrato que le une a la Escuderia Bravo de F-L. El piloto catalán ploasa que es una basena oferta para su cerrera deportivo y le hace mucha Buslin entre en un proyecte de squiso español.
- JESÚS PAREJA, PAPA Jesús Parela acaba de estrenarse como padre; se mujer ha dedo a luz una preciose niña e la que hen puesto Patriela de acmbro. Motor 16 les da la enhorabuerro.

El «chorizo» sofisticado

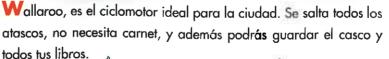
I desventura con «los chorizos del futuro». esos que terminaron su trabajo tranquilamente por teléfono, sorprendió a muchos que no se esperaban un trabajo tan «profesional». Pero si el robo por teléfono les asombró, el asunto que en esta ocasión desvelamos, les pondrá los pelos de punta. Le ocurrió a un amigo, que llamaremos Antonio, bace unos meses y espero que estas líneas sirvan de aviso para que no ocurra muchas más veces. Antonio vive en un chalé en la sierra de Madrid y hace tres meses estrenó coche, un potente BMW de la Serie 3 pagado «con mucho esfuerzo». El caso es que una noche, en la que va no cabía ni un alfiler en el garaje y el espléndido BMW se quedó en la calle, pasaron nuestros sofisticados «chorizos y se lo llevaron. A la mañana siguiente mi amigo no daba crédito a lo que veían sus ojos a la puerta de su casa. El hueco entre dos coches era real, y su "joyita" alemana se había esfumado. Pasó la mañana en comisaría y dando vueltas por la zona por si lo babían abandonado allí. Nada. Esa noche no durmió porque en la comisaría le dijeron que a ese tipo de coches suelen cambiarles la matrícula y «exportarlos» a otros mercados con más demanda de coches robados de lujo. Por la mañana volvió a llevarse otra sorpresa, esta vez buena. Con la taza de café en la mano corrió el visillo de la

cocina y vio su BMW aparcado en el mismo sitio de donde babía volado la noche anterior. Tardó exactamente diez segundos en llegar al coche tras arrollar a su bija que jugaba en la puerta y tropezar en esos escalones que se empeñó en colocar el constructor. Estaba intacto. La cerradura forzada pero funcionaba, el interior limpio, las cosas en su sitio, el depósito lleno. Cuando un considerable bormigueo le recorría todo el cuerpo y la intranquilidad, por lo inesperado, le empezaba a invadir, encontró la nota y el sobre. «Le rogamos disculpe nuestro atrevimiento. Le hemos robado el coche por una fuerza mayor. No bemos tenido más remedio que bacerlo; sin embargo, esperamos que sepa perdonarnos y le rogamos acepte este pequeño detalle para resarcirle del disgusto». En el sobre habían depositado dos entradas de primera fila de butacas, para una excelente obra de teatro que ya babía vendido todas las localidades para el resto del año. A mi amigo comenzaron a caerle bien «los sofisticados ladrones», ¡que detallistas!... El día "H" dejaron a la niña en casa de la suegra y su mujer y él, impecablemente arreglados, asistieron al teatro. Cuando volvieron, la puerta del chalé estaba abierta, les babían robado todo, absolutamente todo.

Andrés Mas











WILLARDO



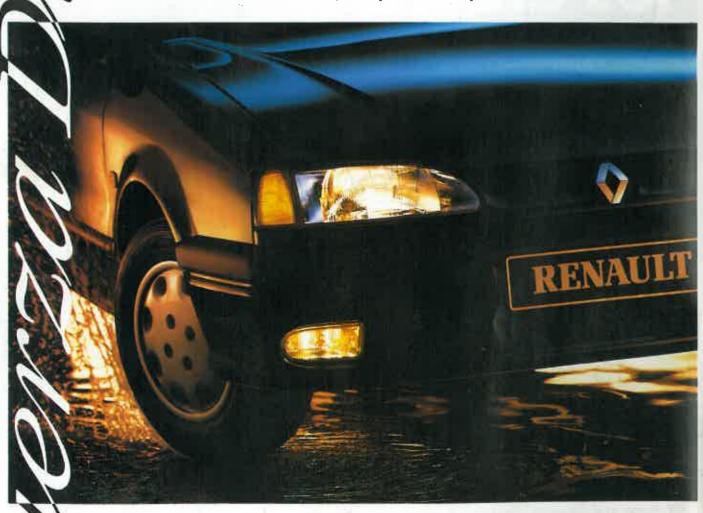
Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el poder de la fuerza. La tecnología Renault más avanzada ha convertido todos sus modelos Diesel en coches seguros, vivos, alegres y poderosos. Altas prestaciones para vehículos que no verán limitadas las ventajas de los conductores más exigentes. Motores de hasta 93 CV. para alcanzar en pocos segundos los 183 km/h. con placer. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel sin perder la alegría de un motor vivo. Atención. Se rueda en Renault Diesel.

RENAULT 21 DIESEL: GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.

RENAULT 19 DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 dT Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.

RENAULT CLIO DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.



RENAULT El placer de vivir en Diesel



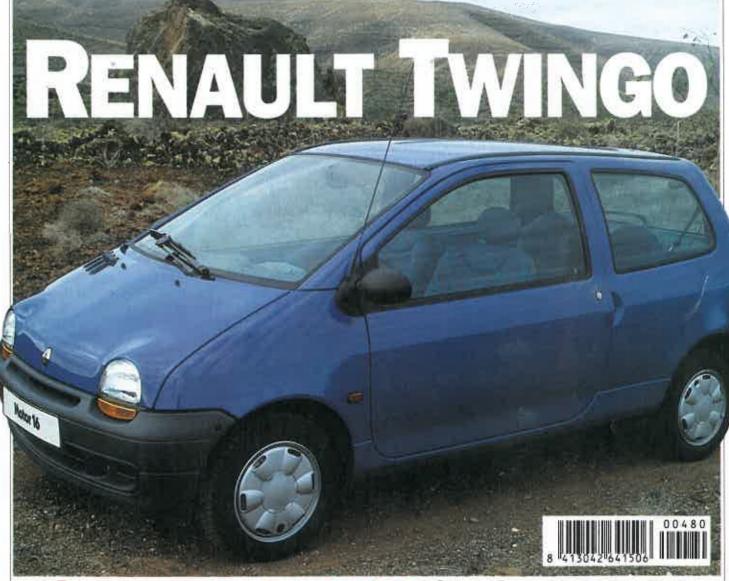
dás de 2,000 instalaciones Recault a la servicio. RENAULT recomienda inbricantes Off

SEMANAL OF THE SEMANA

29 de diciembre 1992

um. 480 • 350

Al Volante del Coche más Joven



DOBLE COMPARATIVA TURBODIESEL • OPEL ASTRA GLS 1.7 TD /
RENAULT 19 RT 1.9 TD • SEAT TOLEDO 1.9 TD GLX / VW VENTO 1.9 GLTD



