

SOBRE RUEDAS

Convocado el V premio BMW de pintura

BMW Ibérica ha hecho público la convocatoria de la V edición del **Premio BMW de pintura** que se celebrará durante el presente año 1990.

Las bases de este **V Premio BMW de pintura**, disponibles en las principales galerías de arte y concesionarios de la marca, siguen una normativa similar a la de ediciones anteriores, salvo en la cuantía del premio, que asciende a **4.000.000 de pesetas**.

El Jurado estará presidido por **Monseñor Federico Sopena**, director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando y compuesto por académicos, pintores, críticos y destacadas personalidades del mundo de las artes y la cultura.

La entrega de los mencionados premios tendrá lugar el día 10 de octubre, con ocasión de la inauguración de la Sala Goya en la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando que, reformada bajo el patrocinio de BMW, tendrá por objeto la exposición permanente de las **Láminas de cobre grabadas al agua fuerte y al agua tinta** por nuestro genial pintor Francisco Goya.

Durante el mes de diciembre tendrá lugar en la Real Academia de Bellas Artes la tradicional **exposición de las obras premiadas y finalistas**, recorriendo esta muestra, con posterioridad, diversas capitales de provincias.

La entrega de las obras concursantes a este **V Premio BMW de pintura**, deberá efectuarse entre los días **1 y 20 de septiembre**.

★★★

Movilizaciones en Mercedes Benz ante la negociación del convenio

Los trabajadores de los cuatro centros que Mercedes Benz tiene en España iniciaron el pasado día 11 una serie de movilizaciones y con una huelga en la factoría de Madrid, en protesta por el bloqueo en la negociación del convenio, informaron fuentes sindicales.

Los paros también se celebraron el pasado día 14 y está previsto que continúen los días 21 y 28 (Guadalajara); 25 (Madrid y Barcelona) y 22 y 29 (Victoria).

Las diferencias no estriban en este caso en la subida salarial, puesto que la empresa ofrece un 7 por ciento, cantidad que los trabajadores estarían dispuestos a aceptar, según las mismas fuentes, siempre que se complementen con cláusulas de garantía salarial de 2,5 puntos por encima del IPC real.

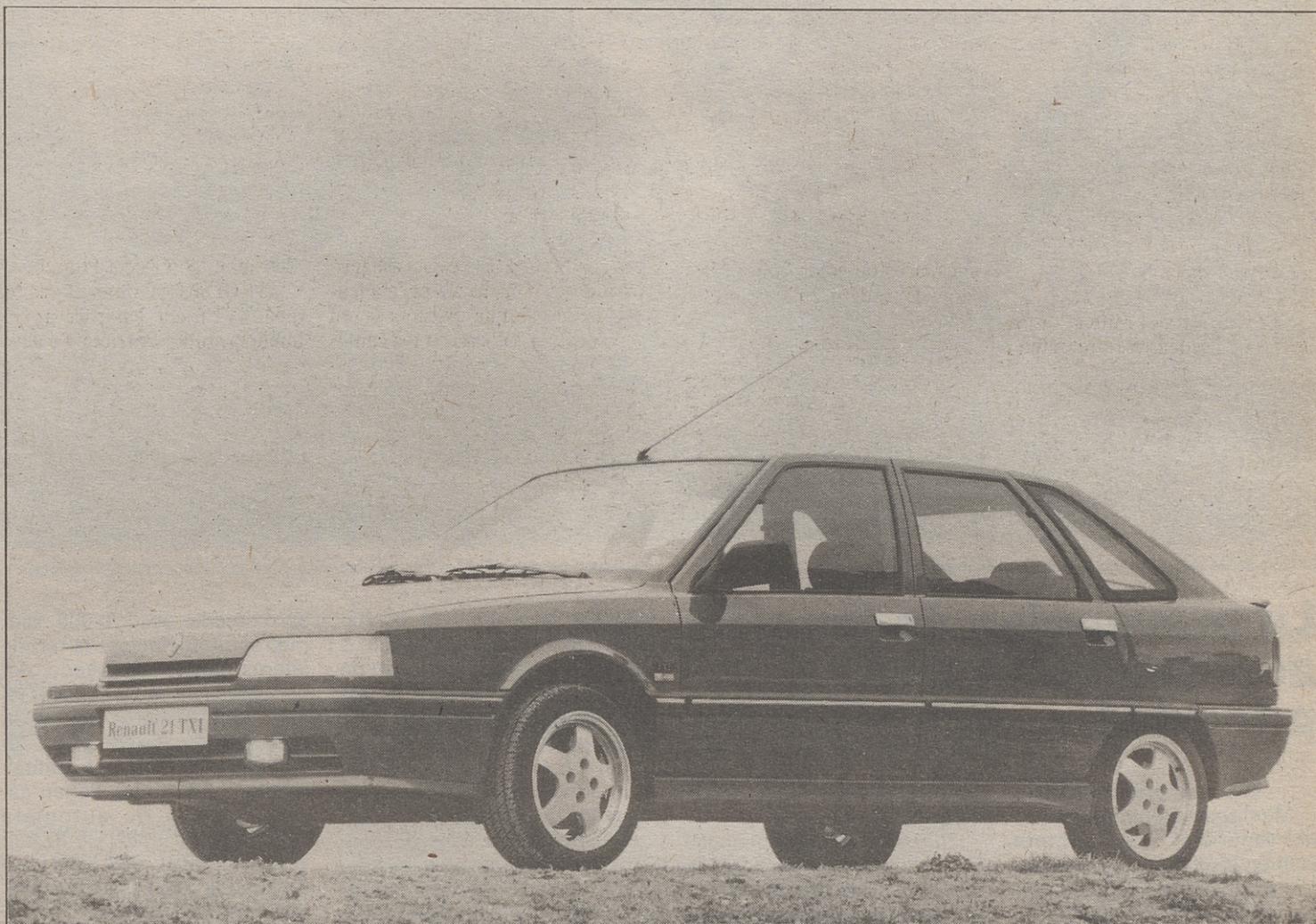
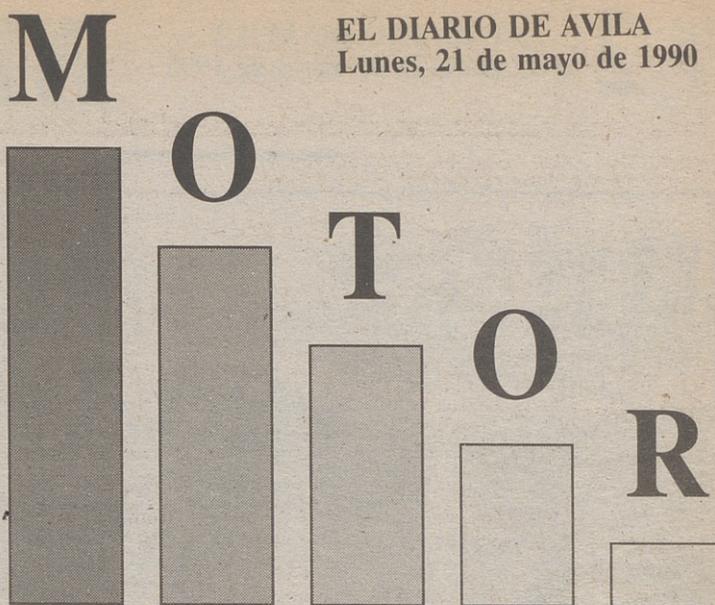
La prevención de los accidentes es una prioridad

Prevenir es anticiparse, emprender con amplia visión de futuro las acciones necesarias para reducir los accidentes o, al menos, atenuar sus consecuencias, y nuestro país, hay que reconocerlo, nunca fue modelo de previsión y sí de improvisación.

Sabemos que los accidentes no se producen, ni por la calidad y las "exigencias" del entorno (vía-ambiente), ni por las "capacidades" conduc-

tor/vehículo cuando ambos factores intervienen aisladamente: Para que se produzca un accidente es necesario que la posición relativa de todas las causas que participan en él, conductor-carretera-vehículo, confluyan en un punto determinado. En otras palabras, para que no se produzca un accidente, las capacidades del conductor y su vehículo, han de superar en todo momento las exigencias del entorno.

(Pasa a la página 2)



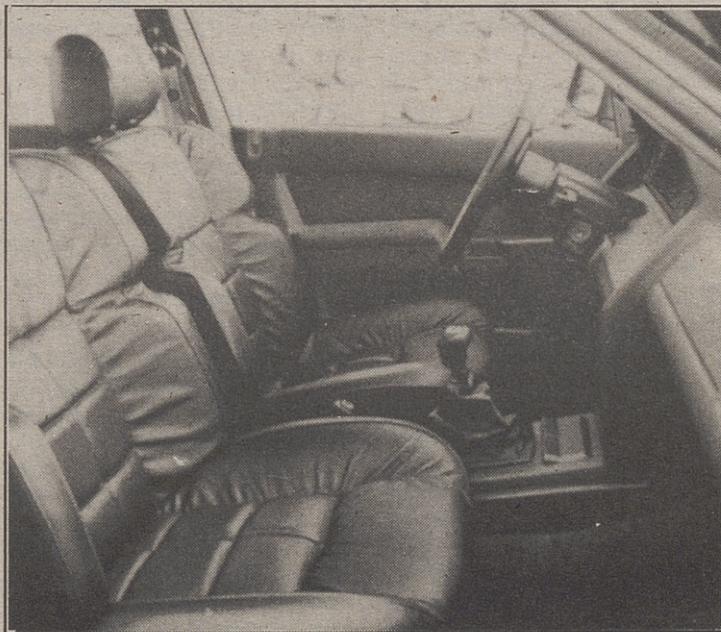
Las prestaciones de los nuevos Renault se sitúan a la altura de un público exigente.

Renault 21 TXI

Completando las prestaciones

Desde mediados de este mes de mayo FASA-RENAULT ha puesto a disposición del mercado nacional dos nuevas versiones que vienen a completar la amplia oferta de los RENAULT 21, introduciendo los RENAULT 21 TXI que, con carrocería de 4 y 5 puertas, están dotados de nuevo motor de inyección dos litros con tres válvulas por cilindro.

El común denominador de estos vehículos es el de satisfacer la necesidad de un sector de mercado que precisa vehículos con prestaciones brillantes. Se trata de un segmento de demanda que está adquiriendo cada vez mayor importancia y cuya principal característica es que no desean franquear la barrera de los dos litros de cilindrada. Y ello por varias razones. La primera, de orden psicológico, es difícilmente cuantificable. La segunda razón se refiere a consideraciones de tipo fiscal, de primas en seguros, etc.



Su interior es todo un recital de belleza y confort.

Los recién llegados se sitúan en un punto intermedio entre los Renault 21 TXE y los Renault 21 2L Turbo dinamizado

y diferenciando la gama Renault 21 que adquiere de esta forma una imagen más joven. De sus hermanos de gama

toma los aspectos de gran berlina, animada ahora con un grupo motriz elástico y de brillantes prestaciones sin rebasar la frontera de lo deportivo.

Nueva generación de motores

Hablando de mecánica elemental, en un motor de cuatro tiempos es preciso —a grandes rasgos— introducir una mezcla, hacerla explosionar, aprovechar el tiempo motor de esa explosión y evacuar los gases quemados. Así dicho parece sencillo. La complicación viene cuando se trata de realizar esta ciclo a 6.000 operaciones por minuto.

Sabido es que la gasolina mezclada con aire dentro de los colectores de admisión tiene un comportamiento que podemos idealizar como una "vena gaseosa" con un ciclo pulsante fruto de la apertura y cierre de las respectivas válvulas. Así considerado, cuando el motor gira a un régimen...

(Pasa a la página 3)



El firme de las carreteras y la velocidad tiene mucho que ver en los accidentes.

La prevención de los accidentes es una prioridad

(Viene de primera página)

Mantener estos márgenes de seguridad, casi siempre está en las manos del conductor, ya que éste puede controlar el nivel exigido a cada circunstancia reduciendo la velocidad para aumentar su margen de seguridad.

Siguiendo este razonamiento lineal, las estadísticas que poseemos al respecto, se aproximarían mucho a la realidad:

"Velocidad peligrosa para las condiciones existentes —exigida del entorno— 14,5%. Sobrepasar velocidad establecida —el conductor circula, teóricamente, a velocidad superior a los márgenes de seguridad y por encima de las capacidades propias y las de su vehículo— 3,86%. Según datos de la Dirección General de Tráfico.

Pero debemos tener presentes las limitaciones humanas y los fallos, que en cuanto a percepción, atención y memoria, supeditan sus reacciones en circunstancias determinadas.

Se conoce perfectamente, como en puntos concretos —los famosos puntos negros— con una alta tasa de accidentes graves, el exceso de información que los conductores tienen que procesar de forma casi siempre sorpresiva, curvas sin señalizar, cruces peligrosos, cambios bruscos de firme o baches, exceso o falta de señales, visibilidad escasa, aumento súbito del tráfico, deslumbramientos, etc., rebasa la estimación subjetiva de los conductores sobre el ries-

go real, situación por debajo de éste.

Partiendo de esta realidad, la prevención de los accidentes ha de plantearse en tres grandes direcciones: reducir los peligros del "entorno" y perfeccionar la formación de los conductores y la seguridad de los vehículos.

Para mejorar las condiciones del entorno a las que los conductores han de enfrentarse, la tarea ha de ser esencialmente técnica y de fuertes inversiones económicas.

Los conductores y sus vehículos se mueven dentro de un conjunto de elementos estáticos (las carreteras, las señales verticales y horizontales, los obstáculos, la orografía, etc...) y otros cambiantes y en movimiento (la meteorología, los otros vehículos, los peatones, etc.).

Este conjunto, pero sobre todo, los elementos estáticos, las vías y sus elementos permanentes, han de estar consuetudizados y conservados de forma, que los conductores puedan seguir trayectorias naturales, ausentes de esfuerzos innecesarios, de sorpresas y de riesgos.

También la señalización de las carreteras juega un papel importante en la seguridad y a este respecto conviene señalar, que tan mala resulta la saturación y exceso de señalización como, en ocasiones, la falta de ella.

Muchas señales verticales deben ser sustitidas por señales horizontales, marcadas sobre la propia vía, para evitar en

muchas ocasiones la ocultación por el propio tráfico u otros elementos y el riesgo de no ser vistas a tiempo por los conductores.

La conservación de los firmes, tan directamente ligados a la adherencia, son causa de muchos accidentes por deslizamientos y pérdidas de control. Tan importantes y más barato resulta en ocasiones rearmarlos y mejorarlos, como la construcción de nuevas carreteras, sobre todo, cuando, como en nuestro caso, la economía no lo permite.

Otros importantes factores de seguridad consisten en mejorar las travesías y accesos a las ciudades y en la medida de lo posible, la iluminación en puntos de conflicto.

También, en cuanto a la meteorología, la información permanente a través de las emisoras de radio y de la propia Dirección General de Tráfico, representa una ayuda considerable para los conductores.

La señalización circunstancial por obras u otras causas coyunturales, ofrece en estos momentos peligrosas lagunas que tienen que mejorar de forma inmediata.

Mejorar la red vial española, no cabe duda, está siendo objeto de un empeño especial por parte del Estado, pero, sin embargo, el panorama resulta todavía insuficiente para lo que van a demandar las previsiones del futuro más inmediato, ya que la propia Administración sabe, que la calidad de la red prevista para 1992 estará, por entonces, al mismo nivel que estaba el resto de Europa en 1985.

He aquí algunos datos recientes facilitados por el M.O.P.U.

"La red española de vías públicas tiene una longitud

aproximada de 320.000 kilómetros. Actualmente la red de interés general de Estado, dependiente de la Dirección General de Carreteras, M.O.P.U., tiene una longitud de 20.637 kilómetros, de los que actualmente, 1.985 Kms., tienen características de autopista (1.706 EN RÉGIMEN DE PEAJE Y 298 LIBRES), 968 Kms. son de autovía y el resto de carreteras convencionales".

"Para dar respuesta a la insuficiencia viaria, el Plan General de Carreteras 1984/1991, va a invertir en cuatro programas, 1.480.000 millones de pesetas".

"Un proyecto de construcción de autopistas de 3.613 Kms. libres de peaje, completará en 1992 un total de 6.000 Kms. de alta capacidad de tráfico".

"Además de otras mejoras y accesos a ciudades que incluyen la supresión de 200 travesías en núcleos de población con menos de 50.000 habitantes, el programa de acondicionamiento de la red, actuará sobre 6.833 Kms. de carreteras convencionales".

Estas mejoras, si se alcanzan en fecha y con las debidas garantías de eficacia, son sustanciales y representan un considerable esfuerzo para todos los españoles, aún a pesar del desfase ya comentado; lo preocupante, sin embargo, es la dudosa mejora en seguridad que representan las autovías y el desamparo en el que parece que van a quedar por bastantes años, las carreteras comarcales, las dependientes de las diputaciones y de los gobiernos autonómicos y otras de la extensa red española, que ya en estos momentos y en muchos casos, presentan deterioros en límites mínimos de seguridad y utilización.

Paco Costas

SEAT invertirá 600.000 millones hasta 1999

La empresa automovilística SEAT aumentó en un 422 por cien sus beneficios de 1989 respecto al año anterior. Los resultados totales del grupo fueron de 7.862 millones de pesetas durante el pasado ejercicio, cifra que supera ampliamente los 1.860 millones obtenidos en el 88. El aumento en el cash-flow -recursos de la empresa generados por su propia actividad- fue del 4,9 por ciento respecto al mismo año, lo que supone 19.502 millones de pesetas durante el 89. Asimismo durante los próximos años SEAT efectuará una inversión superior a los 600.000 millones de pesetas hasta 1999.

Según declaró Juan Antonio Díaz Álvarez presidente de la compañía, en la obtención de estos resultados ha influido principalmente "el incremento de las ventas, así como también la optimización de la gestión de los recursos financieros de la empresa". No obstante el presidente de la empresa señaló que "aun estamos lejos de lo que se podría considerar como ideal", y añadió "no conseguiremos unos resultados óptimos hasta dentro de unos años, ya que arrastramos importantes pérdidas acumuladas y además tenemos que hacer frente a un plan de inversión muy importante".

El beneficio en las ventas, señaló Díaz, ha pasado del 0,5 por ciento durante el pasado año al 1,6 en 1989. Por otro lado, la compañía automovilística aumentó en más del 91 por ciento las inversiones efectuadas en el pasado ejercicio que se acercaron a los 20.500 millones de pesetas.

Respecto a las ventas, Díaz Álvarez manifestó que "la compañía ha alcanzado un nuevo record al superar la cifra de 550.000 vehículos vendidos - lo que supone un aumento del 14,8 por ciento respecto al año anterior- con un total de 321.864 coches exportados, que representan un 15,3 por ciento más". Asimismo la producción durante el pasado año también aumentó de una forma notable, según manifestó el director de la empresa, ya que se produjeron 475.000 vehículos.

Las previsiones para 1990 de la empresa SEAT son de mantenimiento en su mercado de ventas, ya que la demanda en el sector del automóvil se ha visto disminuida "por las medidas restrictivas que ha impuesto la Administración en materia de créditos personales" reseñó Díaz Álvarez.

SOBRE RUEDAS

5.500 millones de beneficios para Citroën entre enero y marzo del 90

La firma automovilística Citroën Hispania obtuvo unos beneficios de 5.528 millones de pesetas en el primer trimestre del presente año, frente a los 5.852 millones conseguidos en 1989, informó la pasada semana la propia sociedad.

Las ventas netas de la citada compañía alcanzaron los 65.317 millones de pesetas, casi 10.000 millones de pesetas más que en el mismo período del año precedente.

También se ha producido una mejora en las exportaciones que han pasado de los 20.429 millones de pesetas de 1989 a los 29.282 millones de 1990.

Según Citroën Hispania el mercado automovilístico español está sufriendo, en este primer trimestre, una recesión «como consecuencia fundamentalmente de las duras medidas crediticias promulgadas por la Administración».

Estas medidas son para la empresa de Vigo la consecuencia directa de la baja de matriculaciones de los modelos de la sociedad (6,3 por ciento), así como en la menor cifra de beneficios.

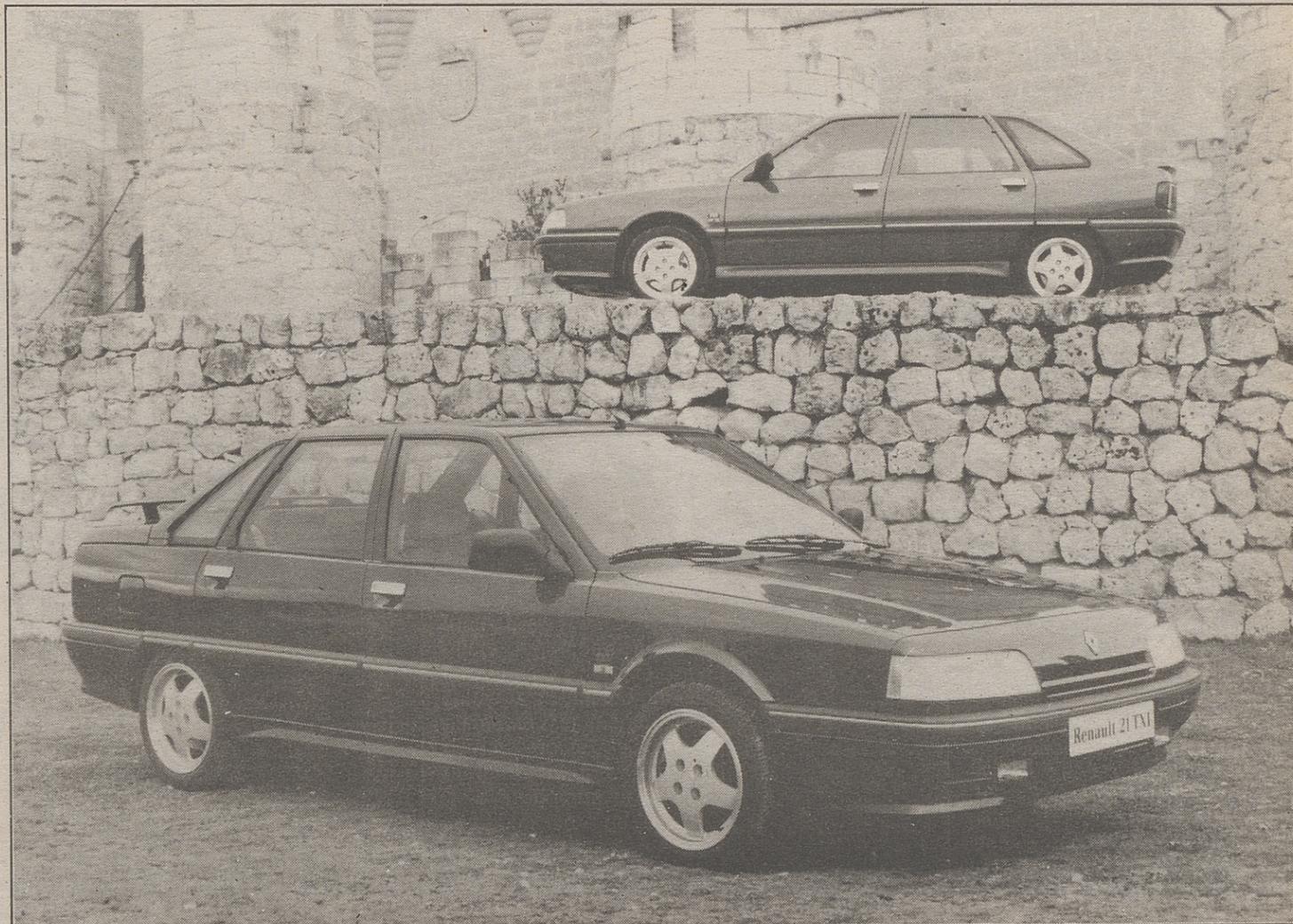
Por lo que se refiere al capítulo de inversiones se incrementaron durante el primer trimestre de este año en un 125 por ciento, en relación con el mismo período del año anterior y alcanzaron un total de 3.234 millones de pesetas. La mayor parte de esta cantidad se dedicó a mejorar la automatización de la cadena de producción con vistas al lanzamiento de un nuevo modelo que se situará entre el «AX» y el «BX».

★★★

Excelentes resultados de Nissan Motor Ibérica

Nissan Motor Ibérica ha obtenido en el transcurso del primer trimestre de 1990 un beneficio de 3.255 millones, lo que representa un destacado incremento del 23% con respecto al mismo período del Ejercicio anterior. Asimismo, el cash-flow ha superado las cifras alcanzadas en 1989, situándose en 5.646 millones de pesetas.

El total de la facturación ha sido de 44.562 millones y el número de unidades vendidas asciende a 24.453, de las cuales un 30% se han destinado a la exportación mientras que la posición de Nissan Motor Ibérica en el mercado nacional sigue siendo mayoritaria.



El equipamiento del Renault TXI responde a las necesidades de un público exigente.

Renault 21 TXI

Prestaciones a tope

(Viene de primera página)

...reducido de vueltas, el llenado de los cilindros es perfecto. Pero, en cuanto se alcanzan regímenes elevados, la propia inercia frena la entrada de la mezcla en los cilindros limitando la potencia máxima del motor. El objetivo es, pues, conseguir mayores prestaciones sin aumentar la cilindrada, cosa que supondría un mayor peso del motor, mayores desgastes, etc.

El fin que se persigue es, claramente, lograr un perfecto llenado de los cilindros a alto régimen de giro. La técnica que se ha venido utilizando consiste en la sobrealimentación bien por compresor volumétrico o turbo-compresor, en la que RENAULT ha adquirido un dominio de gran altura.

Otra solución radica en la posibilidad de implantar varias válvulas. Y es aquí donde caben múltiples variantes. La primera de ellas consiste en poner dos válvulas de admisión y una de escape con diferentes diámetros. Con esta implantación, el motor respira eficazmente a cualquier régimen de giro y representa un acertado compromiso entre eficacia y sencillez.

Gestión electrónica

Apartado especial merece la gestión electrónica del motor encargada a un módulo de gran capacidad que actúa mediante una cartografía doble sobre la inyección y el encendido.

TECNICA

- ★ Con su cilindrada de 1.995 centímetros cúbicos le permiten alcanzar una velocidad máxima de 210 Km/h.
- ★ Sus frenos están apoyados por un sistema de frenos antibloqueo de ruedas ABS con grupo de regulación hidráulico.
- ★ El consumo está a niveles mínimos, con un consumo de 6,5 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad de 90 Km/h; 7,8 litros a los 100, a una velocidad de 120 Km/h; y 12,2 litros en circuito urbano.

Cuenta el sistema con una serie de aplicaciones: Contra el encendido por encima de 6.300 vueltas para alargar la vida del motor, corta la inyección en deceleración para optimizar el concurso de combustible y reducir la emisión de gases contaminantes (situación típica de una retención en circulación urbana), detecta el picado de bielas cilindro por cilindro, se autodiagnostica, corrige automáticamente la tensión en función de la batería para ajustar los tiempos de apertura en los inyectores cualquiera que sea esta tensión, etc.

Seguridad y confort

Los recién llegados ofrecen un alto grado de seguridad en distintos aspectos. Ya sea en 4 como en 5 puertas, disponen de una geometría delantera y trasera que ha adquirido carta

de naturaleza. Suspensión Mac Pherson delantera con triángulo inferior y, en la trasera, un sistema formado por cuatro barras y perfil en "V" de deformación programada. Sea cual fuera el estado del firme, el acertado compromiso en materia de suspensión consigue un plano de rodada constantemente paralelo al firme, ofreciendo a los usuarios una trazada firme y segura con la que aprovechar al máximo las altas prestaciones de su brillante motor de 1.995 cc y 12 válvulas.

En cuanto a seguridad activa, los Renault 21 TXI cuentan como equipamiento de serie con un sistema antibloqueo de frenos ABS que le confieren una gran eficacia en retenciones sobre firmes con poca adherencia, manteniendo una trayectoria lineal y, en suma, garantizando unas retenciones firmes y progresivas.

Equipamiento

Estos nuevos RENAULT 21 TXI, al igual que el resto de la gama Renault 21, reciben un equipamiento de alto estándar en el que se incluye, obviamente, elementos ya considerados como imprescindibles, como son: Preequipo de radio con antena, parabrisas laminado, faros delanteros y piloto trasero para niebla, apoyacodos trasero, asiento trasero abatible por partes asimétricas, cierre centralizado de puertas, portón de equipajes y trampilla de boca de carga de combustible con telemando de infarrojos, dirección asistida, elevalunas eléctrico con mando de impulso en lado conductor y aire acondicionado en todas las versiones. A este equipamiento, los nuevos RENAULT 21 TXI añaden: ABS, ordenador de a bordo y volante forrado de cuero de tipo deportivo. En el exterior, incorporan un alerón delantero a color carrocería, ensanchadores de caja, spoiler trasero, llantas de aleación ligera diseño "Monte Carlo" y, opcionalmente, tapicería de cuero con cinturones traseros dinámicos.

Con la incorporación a la gama RENAULT 21 de las dos ejecuciones que ahora recibe nuestro mercado, se configura un extenso abanico de posibilidades en el que caben 23 opciones, 4 de ellas en arquitectura familiar y 19 en berlina de las cuales 10 de ellas con carrocería de 4 puertas y 9 en cinco puertas.



LA FURGONETA TRANSIT SE SITUÓ A LA CABEZA DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES DE FORD.- Una de las grandes novedades, en el pasado año, introducidas por Ford en cuanto a vehículos comerciales se refiere, se dio con la presentación en el Salón de Barcelona de la furgoneta P 100. Este Pickup, al estilo de los vehículos de trabajo y recreo de más éxito en Estados Unidos, abre una nueva opción en el mercado español. En marzo tuvo lugar el lanzamiento de las dos versiones del Escort Van, con carrocería normal y sobreelevada.

En ambas versiones se puede escoger motor 1.3 HC OHV de 61 caballos o el 1.8 diesel de 79 caballos. La carga útil de estos vehículos va desde los 675 a los 700 Kg. La Transit ha continuado con su progreso en ventas desde su lanzamiento. Nada más comenzar el año pasado se perfeccionó su motor 2.5 diesel, incorporó la nueva caja MT 75, estuvo disponible la transmisión automática A4LD. El furgón 100 Mixto L se lanzó en septiembre, fecha en la que quedaron disponibles la servodirección en todas las versiones y la pintura metalizada en Kombis y Mixtos.



VEHÍCULOS NISSAN PARA RENFE.-Para el servicio de mantenimiento rápido y renovación de parque, en todo el territorio nacional, RENFE ha adquirido más de 100 vehículos todo terreno NISSAN PATROL modelo largo, techo alto, y 34 furgonetas NISSAN TRADE 2.8 Combi, para el traslado de personal técnico, instrumental y utillajes. La elección de la marca NISSAN por parte de los expertos de RENFE se ha basado en sus excelentes prestaciones, diseño, facilidad de mantenimiento y alta rentabilidad, considerados idóneos para las tareas de mantenimiento de la red viaria, que requiere vehículos muy maniobrables, rápidos y de bajo consumo de com-

bustible que permitan un aprovechamiento integral de cada jornada laboral con el fin de ganar tiempo y conseguir una mayor eficacia en las tareas a realizar. La entrega de las unidades NISSAN fue realizada por la Concesión Oficial de Madrid OTAYSA, que se encargará igualmente de prestar el servicio post venta. Está previsto, a corto y medio plazo, la entrega de nuevas unidades NISSAN a RENFE, hasta completar los ambiciosos planes de modernización que la Compañía, en su infraestructura de mantenimiento y atención, ha diseñado para potenciar sus atenciones tanto a los viajeros como al transporte de mercancías.

Posible retraso en el lanzamiento de la nueva furgoneta Mercedes Be...

La aprobación del proyecto sobre la creación de un vehículo industrial de menor peso, que Mercedes distribuirá para el mercado Europeo, se ve retrasado por el endurecimiento de las movilizaciones de los trabajadores ante el paro de la huelga de lana colectiva de España.

El nuevo proyecto de la filial española de la empresa alemana prevé una inversión de 50.000 millones de pesetas, así como una reducción de 40.000 pesetas anuales, pensada su adaptación al mercado por el tiempo de 1990. El nuevo vehículo se construirá en las plantas de la multinacional en Vitoria y Barcelona. La empresa también ha previsto la compra de un nuevo motor, que se instalará en las plantas de la filial.

Los 3.740 trabajadores de Mercedes en España ya han realizado un día de huelga durante los meses de abril y mayo, en un momento con más jornadas de huelga en el sector. El conflicto de la empresa. Incluso la CC.OO realizará un movimiento a favor de los trabajadores de la industria de automoción que realicen paros de trabajo en el momento de desbloqueo de la negociación colectiva. También se pide a los clientes para que les ayude.

La situación surgió el pasado marzo, después de que la dirección de la empresa propusiera un aumento de un punto a todos los trabajadores una subida de un punto por ciento a partir de enero, con una cláusula de garantía de IPC real del 1,25 por ciento y para 1991 una subida salarial de 1 por ciento. Sin embargo, los representantes sindicales rechazaron a la mesa de negociación un incremento de un punto y una subida salarial de un punto además de un punto al final de este año. Los trabajadores piden una reducción de la jornada de trabajo. Sin embargo, la empresa no quiere variar las condiciones de los trabajadores, a excepción del incremento salarial.

El secretario del sector de la industria de CC.OO, Manuel Juzgado, declaró que la subida salarial media en la industria de automoción se sitúa en torno al 1 por ciento.