

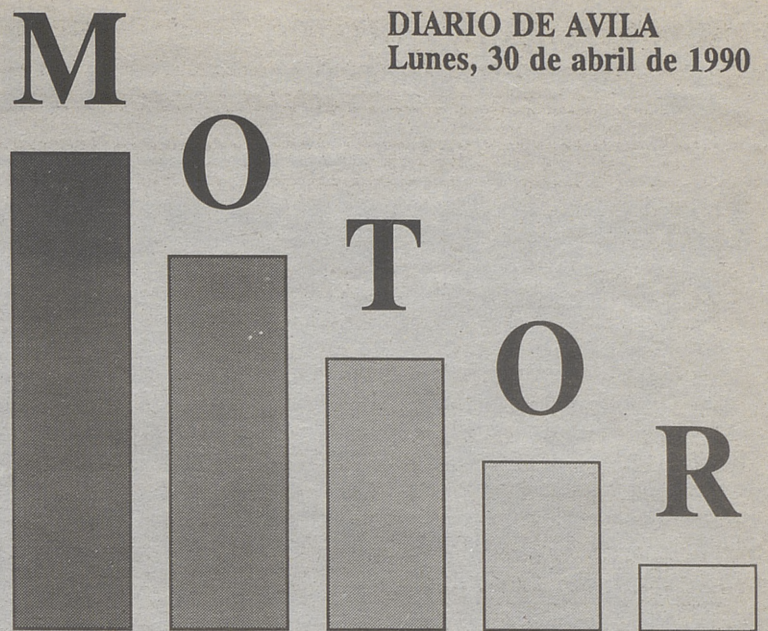
## El sector del automóvil camina a medio gas

El descenso de las ventas del sector del automóvil por tercer mes consecutivo en lo que va de año, tiene preocupados a los empresarios. La limitación a la financiación y al crédito dictada desde el Gobierno en el verano del año pasado, es para los empresarios la principal causante del descenso en las ventas, pero no la única. La falta de una consideración fiscal acorde a la del resto de los países europeos, la "timida" potenciación del uso de automóviles con gasolina sin plomo, que afecta al turismo itinerante, y la consideración que el automóvil tiene como consumo de lujo y no como bien necesario, son algunas de las

quejas de los empresarios. Así, mientras los empresarios esperan que las medidas restrictivas del crédito se suavicen a partir del segundo semestre del año lo suficiente como para recuperar el tren de ventas perdido, el sector se prepara para el Mercado Unico, en opinión de los fabricantes, con serios obstáculos que dificultarán su competitividad en Europa.

El sector del automóvil, ha comenzado el año a medio gas. Durante los tres primeros meses las ventas han disminuido de forma consecutiva, hasta el punto de que se han vendido ya 20.000 unidades menos que el año anterior por las mismas fechas.

(Pasa a la Pag. 2)



### SOBRE RUEDAS

#### El estacionamiento en Japón es un "problema de Estado"

Aparte del congestionamiento de tráfico y el creciente número de accidentes mortales, el número cada vez mayor de automóviles ilegalmente estacionados en las grandes ciudades japonesas, como Tokio y Osaka, se están convirtiendo en un problema para las autoridades del control de tráfico. Japón, con una extensión de 378.000 kilómetros cuadrados, tiene más de 55 millones de automóviles, y el número de conductores con licencia se ha multiplicado por 2,2 desde 1970. La multa por estacionamiento ilegal varía de 10.000 a 12.000 yenes (63 a 76 dólares), pero se planea imponer multas más elevadas, así como el retiro de la licencia a los reincidentes.

En un estudio realizado hace un año, en un día determinado, el número de vehículos estacionados en las calles de Tokio sumaban 212.000, el 87 por ciento de ellos de manera ilegal. En el área metropolitana de Tokio el espacio de estacionamiento de alquiler tiene una capacidad para 78.000 autos. Aún si esa cifra se aumenta en 14.000 nuevas plazas, faltarían aún 100.000 para satisfacer las necesidades.



#### Suzuki desarrolla un detector de Sida en la sangre

El consorcio automovilístico japonés Suzuki, junto a la compañía farmacéutica norteamericana Dinabot, desarrolló un aparato capaz de detectar automáticamente la infección de SIDA en la sangre, según unos portavoces. Suzuki tiene planeado comenzar la producción del detector en mayo, en un acuerdo de "fabricación de equipo original" con Dinabot, que se encargará de la comercialización. El aparato, que mide 45 por 20 centímetros y pesa 14,5 kilos, costará tres millones de yenes (18.980 dólares).



El Clio es un coche pequeño que compete con los grandes.

Renault presenta a Clio

## Naciendo a lo grande

Primer vehículo de la generación de los 90, el Renault Clio aparece en el mercado como un vehículo polivalente, concebido y fabricado según los mismos criterios de rigor que sus mayores. En su diseño, se han aprovechado totalmente la experiencia adquirida con los Renault 19 y se inscribe resueltamente como un "alto de gama, en el mundo de los coches pequeños."

Con un estilo dinámico, generosas motorizaciones, comportamiento de gran rutero, el Renault Clio se manifiesta como un auténtico concentrado energético, como "la crema" de su categoría. Conservando las premisas de economía y confort de sus predecesores, con el objetivo de superarlos en las áreas de comportamiento dinámico, insonorización, anti-corrosión (47,5% de chapas pre-protégidas) y de

habitabilidad, el Renault Clio ofrece un alto potencial de conquista.

#### Adios a los números

Con los Clio, Renault modifica su sistema de denominación de modelos: Ahora los nombres remplazan a los números. Las encuestas realizadas en el mercado revelan, en efecto, que los nombres facilitan la identificación. Evocan imaginación y fantasía, en tanto que los números se refieren a lo racional.

Se ha elegido el nombre de Clio que es una musa de la poesía y de la historia. A través de los test realizados en los cinco mercados principales europeos, este nombre evoca:

- Una imagen joven, simpática, atrayente y homogénea en todos los países;
- Una buena correlación en-

tre el nombre y el tamaño del vehículo; —Una pronunciación y memorización en todos los idiomas.

#### Un gran pequeño

El Renault Clio mide 3,70 m de largo y 1,64 m de ancho. La gama se ha basado en dos tipos de carrocería (3 o 5 puertas) y una variante deportiva, 3 niveles de equipamiento y 5 motorizaciones, inscribiéndose en el segmento I2/B2 del mercado del automóvil de los vehículos de pequeño tamaño.

Tendrá directamente algunos rivales, como los Citroen AX, Peugeot 205, Fiat Uno, Ford Fiesta, Opel Corsa, Volkswagen Polo, Seat Ibiza, Mazda 121, Nissan Micra, Toyota Starlet, etc. Pero, sin embargo, las dimensiones y las prestaciones de los Renault Clio les sitúan por encima de los Renault 5.

#### Presentaciones

Ideado y realizado con el mismo cuidado que sus hermanos mayores, los Renault Clio demuestran de forma incontestable la diferencia con la competencia. Se aprovecha la experiencia adquirida en el diseño de los Renault 19 poniendo de manifiesto tanto su diseño como su calidad.

El Renault Clio, como "un pequeño tratado como un adulto" expresa su polivalencia tanto en uso urbano como rutero con un elevado nivel de prestaciones en todos los campos.

—En habitabilidad: se posiciona como el mejor de la categoría al disponer de una anchura excepcional asociada a una excelente utilización de su longitud habitable (1,73 m) y a un maletero de 265 dm cúbicos.

(cont. pag. 3)



## La venta de coches va a medio gas

(viene de la pag.1)

En el primer trimestre las ventas han descendido casi un 7 por ciento, y las estimaciones de los empresarios sugieren que, de mantenerse las limitaciones al crédito, la disminución de las ventas podría duplicar al actual. La patronal Anfacs no oculta que sus previsiones han sido revasadas con creces. Sus estudios tenían prevista una reducción de las ventas de entre el 2 por ciento y el 3 durante el primer semestre, y se han duplicado ya.

La razón para los fabricantes es bien sencilla. La venta de automóviles se realiza, casi en un 80 por ciento de los casos, por la vía de la financiación. Más aún en España, cuyo mercado se caracteriza en un buen porcentaje, por vehículos de tipo medio. Los que compran automóviles de lujo, curiosamente, no suelen financiarlos. La restricción crediticia, según los responsables de efecto, al no ser selectiva, afecta directamente a estos potenciales consumidores, algunos de los cuales empiezan a pensar que, conseguir una financiación adecuada en los tiempos que corren, es poco menos que una gesta.

Estanislao Chaves, presidente de Anfacs, asegura que los frentes en los que brega actualmente el sector son demasiado numerosos. Por un lado, el corte a la financiación que diferentes responsables económicos del Gobierno han sugerido que podría mantenerse durante todo este año; las continuas presiones que recibe este producto en el mercado como instrumento causante de accidentes; las malas condiciones de las carreteras españolas y la desastrosa circula-



La saturación de los mercados y el encarecimiento de los créditos son causas de este descenso de ventas

ARCHIVO

ción en algunas de las más importantes ciudades españolas, desaniman a los potenciales consumidores; y la consideración fiscal que tiene, como bien de lujo.

El presidente de Anfacs, afirma que la consideración de la importancia de este sector en el conjunto de la economía española, no está suficientemente valorada. En su opinión, el automóvil no es un bien de 'lujo' hoy en día en la mayor parte de los casos, sino un bien necesario en las actuales sociedades, lo que no es obstáculo para que se potencien los servicios públicos. 'El automóvil es una gran fuente de creación de riqueza, y es uno

de los pilares sobre los que se asienta la economía española' asegura Chaves. En efecto, el sector del automóvil es, además, un gran creador de puestos de trabajo.

Las razones del descenso en las ventas de estos tres primeros meses se encuentra para Anfacs en el efecto de las medidas poco selectivas de restricción crediticia adoptadas por el Gobierno, de manera que son coyunturales. 'La industria del automóvil ha descendido en sus ventas debido al efecto de unas medidas, que no se ha meditado bien qué efectos van a tener en el resto de la economía, por lo que esta industria, por su importancia, merece

una consideración especial' asegura Chaves.

### Mercado Único

Los fabricantes creen que el bache podrá superarse a partir del segundo trimestre como ocurrió el año pasado, aunque no creen que estos problemas vayan a resolver los problemas que el sector tiene de cara a desarrollar una verdadera competitividad a partir de la entrada en vigor del Mercado Único. En opinión del presidente de Anfacs, el mercado nacional se encuentra en desventaja con otros mercados europeos. 'Tenemos la fiscalidad más alta con el IVA de todos

los países miembros de la CE, y ello perjudica no sólo a los fabricantes sino a los consumidores y, lo que es más grave, comienza a tener un eco en el ánimo de potenciales inversores en España' asegura el presidente de Anfacs.

Los fabricantes critican la falta de preparación que el sector ha de ir desarrollando durante los próximos años, a diferencia de todos los países europeos, donde la fiscalidad es más baja. La limitación crediticia combinada con la fortaleza de la peseta en los mercados exteriores, es para los fabricantes un serio obstáculo a la hora de competir. Los cambios producidos en los mercados del Este, abren unas expectativas buenas para la industria española, especializada en segmentos medios y pequeños del mercado, si estos países comienzan a recuperar sus economías maltrechas. Asimismo, muchas grandes compañías se están situando en estos países que en los próximos años, les servirán de plataforma debido a los menores costes laborales.

Otro tema que ocupa las inquietudes de los fabricantes es, por un lado, la distribución de gasolina sin plomo. La Administración ha prometido 500 puntos de distribución en toda España para octubre de este año, que los fabricantes de automóviles califican de 'absolutamente insuficiente'. En su opinión el mínimo exigible sería el doble de puntos de distribución para esa fecha, y recomiendan que para allanar el futuro de la distribución de este carburante, deberían de cambiarse todos los depósitos de gasolina normal por aquellos, lo que ahorraría costes y molestias a los usuarios. 'Eso sin contar con que el turismo itinerante se piensa el venir a España por esta incomodidad y se lo va a pensar mucho más en el futuro' aseguran responsables de Anfacs. Además, los catalizadores que poseen los vehículos que usan gasolina sin plomo están gravados por Hacienda con un 33 por ciento de IVA, como bien de lujo.

## "De copas" y a la cárcel

Los conductores que sobrepasen la tasa de alcoholemia permitida —fijada en nuestro país en 0,8 para los conductores y en 0,5 para los que transporten materias peligrosas— pueden acabar con sus huesos en la cárcel, con penas que pueden ir de seis meses y un día, a los seis años, según la nueva ley de tráfico, que entró en vigor a principios de abril. En la norma se incluye también los estupefacientes y psicotrópicos, que tendrán el mismo tratamiento que el consumo de alcohol, aunque se reconoce que por el momento no existe un instrumento fiable para su medición.

Por lo que se refiere a las sanciones económicas, éstas pueden llegar a ser las 100.000 pts. si en la infracción concurren, además de la influencia del alcohol o los estupefacientes, otras circunstancias agravantes como la existencia de peligro, que la conducción sea negligente o que se omita el socorro al accidentado.

Estas nuevas normas calificadas por muchos como duras fueron defendidas por el Minis-

tro del Interior, José Luis Corcuera, como una forma de intentar defender a la mayoría de los conductores (el 99,7 % no ha provocado nunca accidentes, el 86% no ha sido sancionado y el 85% no ha cometido faltas graves) frente a una minoría transgresora.

Otra novedad de la nueva ley es que se establece la obligatoriedad de someterse a las pruebas de alcoholemia, por lo que la negativa a someterse al control será considerada como delito de desobediencia a la autoridad y cuyo castigo está especificado en el Código Penal. Estas pruebas también serán obligatorias para aquellos peatones que estén involucrados en algún problema de tráfico.

Por tanto a partir de la entrada en vigor de la nueva Ley, conviene que los conductores aficionados a manejar el coche con una copa de más se lo piensen dos veces. Pues no hay que olvidar que basta con un whisky largo, o tres cervezas o comer con vimo y tomarse después una copa para llegar a la tasa de alcoholemia permitida.



**PRECAUCION EN ZONAS ESCOLARES.** Uno de los puntos peligrosos en el tráfico de las grandes ciudades son las zonas escolares, donde en las horas punta de entrada y salida del colegio se crean auténticas aglomeraciones, provocadas por los vehículos particulares que van a recoger a los niños, los autobuses escolares y los mismos crios. Si siempre es recomendable el espíritu cívico en las cuestiones del tráfico, hay que ser mucho más cuidadoso en estas circunstancias, respetar con mayor pulcritud los pasos de peatones y procurar no dificultar la circulación dejando el coche en doble fila, con lo que además en muchos casos se reduce la visibilidad. Las probabilidades de que la víctima de cualquier accidente en esas zonas sea un niño son demasiado altas para no plantearse.



**Rover cede los Land Rover a Camel Trophy**

El "Baikal—URSS 90" marca el décimo aniversario de la colaboración de Land Rover con la gran aventura del Camel Trophy.

Cuena uno de los escenarios escogidos para la selección de participantes, ha dado la bienvenida a los míticos Land Rover, venidos directamente de Inglaterra.

En esta ocasión han sido 15 Land Rover 110 —el modelo más identificado con el Camel Trophy— los que han demostrado que la marca sigue fabricando los mejores vehículos todo terreno. Su magnífica respuesta a las duras pruebas a las que fueron sometidos, les garantizan un éxito seguro cuando, el próximo otoño, Land Rover inicie su comercialización en España.

Para la edición de este año, en el mes de junio, los vehículos elegidos han sido los nuevos Land Rover Discovery, que superaron con éxito las durísimas condiciones a las que fueron sometidos antes de ser designados.

★★★

**El AX diesel se viste de largo**

Cilindrada de 1.360 cc. Potencia de 53 CV. Velocidad máxima de 155 km/h. consumo 3,6 litros a 90 km/h, de 5 litros a 120 km/h y 5,2 litros en recorrido urbano. Aceleración de 0 a 100 km/h, en 14,3 segundos. Estas son las características que han logrado el éxito del AX diesel. Pero ahora, además, el AX, Diesel, se ha "puesto de largo" y su versión TDZ, de reciente lanzamiento, está dotada de un equipamiento al más alto nivel, del agua, desempañador de cristales laterales proyectores adicionales de largo alcance, limpia-parabrisas de dos velocidades e intermitentes, retrovisores exteriores regulables desde el interior, etc. La imagen externa del AX 14 TDZ es similar a la del AX GT, a excepción del color gris del paragolpes, bajos de caja y paso de ruedas.

El nuevo AX 14 TDZ, con un elegante interior tapizado en terciopelo, dispone como opción de pintura metalizada, 18.089 pesetas; lunetas tintadas, 11.305 pesetas; eleva-lunas eléctrico y cierre centralizado, 28.263 pesetas; y llantas de aleación, 45.221; formando todo ello un pack cuyo precio total es de 79.090 pesetas.

Este nuevo diesel de la gama AX se comercializa en dos versiones de tres y cinco puertas, a un precio, FF más IVA, de 1.316.000 pesetas y 1.376.000 pesetas, respectivamente.



El Renault Clio compagina el confort y el silencio.

Renault Clio

## En la carrera de los grandes

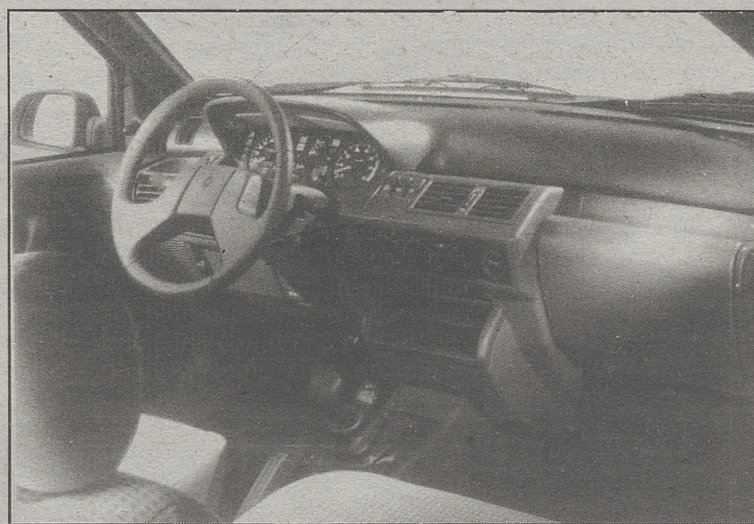
(Viene de la pag.1)

Motores modernos que se benefician de la experiencia de la marca en los últimos perfeccionamientos técnicos: equilibrio entre el precio y prestaciones, optimización de los consumos en frío, brío y silencio de funcionamiento, entre otros detalles.

A todo ello, hay que añadir una serie de cualidades que le incorporan un agrado de conducción de alto nivel, digno "realmente" de un coche de mayor tamaño.

**Comportamiento dinámico**

Este aspecto es, junto con el confort y silencio, uno de los puntos fuertes evidentes de los Renault Clio. Mediante una estructura autoportante muy rígida (algo más pesada que los Renault 5), posibilita la obtención de un mayor silencio y una estructura indeformable. El tren delantero es de tipo Mac Pherson con triángulo y el tren trasero, con barras de torsión, anchas vías (delantera y trasera), batalla larga, neumáticos de generosas dimensiones son ingredientes bien conocidos de un comportamiento en ruta excepcional. Sin embargo, enunciando simplemente la arquitectura de los principios de suspensión no es posible dar una idea exacta de las calidades ruterías de muy alto nivel en los Renault Clio, que se han logrado gracias a la calidad de los reglajes, tarado de muelles o de amortiguadores. Tanto la estabilidad, precisión en la trayectoria como la seguridad activa de los Renault Clio son ejemplares y se sitúan a un nivel equivalente a turismos de gama superior.



Aspecto interior del Clio.

Hay que añadir, por otra parte, que en las versiones de motor 1.700, se incorpora en opción un sistema ABS electrónico Bosch con 4 captadores.

**Diseño**

Después de haber aportado una nueva definición de los vehículos pequeños con los primeros Renault 5 allá por 1972, Renault aborda una nueva etapa con los Renault Clio, vehículo más versátil y polivalente incluido en el segmento I2.

Este diseño nuevo y contemporáneo ha surgido en su totalidad de la dirección de estilo de Renault y traduce las calidades fundamentales de los Clio. Sus diseñadores han plasmado en formas aspectos como el dinamismo, y equilibrio, sintetizando una especie de "concentrado energético", según sus mismas palabras.

Simultáneamente, su línea sugiere tanto la seguridad y el confort como las aptitudes sobre autopista o ciudad: Se trata de un auténtico coche lleno de vida.

El estilo de los Renault Clio se caracteriza por un "modernismo sin excesos vanguardistas". Hoy día, un vehículo moderno se reconoce por:

—Optimización de volúmenes exteriores e interiores: en este aspecto, Clio se sitúa a la cabeza de su categoría.

—Aerodinámica eficaz: Un SCX comprendido entre 0,60 y 0,62 m cuadrados; un CX excelente de 0,32 a 0,33. Este perfil aerodinámico es perceptible en ciertos detalles como el capot motor corto e inclinado, trasera en burbuja, o el parabrisas inclinado y unos 70 mm más adelante que en los Super Cinco.

**Espacio y confort**

El estilo interior resume las calidades intrínsecas de los Clio: Espacio y confort. Para ello, Renault Design ha trabajado sobre el habitáculo, la armonía de líneas y colores, así como sobre la calidad de los materiales.

Este se traduce concretamente en:

—Un revestimiento integral del interior. Ya no hay chapas visibles ni en los modelos menos equipados.

—Formas fluidas y redondeadas en el tablero de bordo, en continuación visual con los paneles de las puertas delanteras.

—Un esfuerzo importante en armonización de los colores de las tapicerías con el tablero de bordo y con los colores de pintura de las carrocerías, apareciendo un nuevo equilibrio verde azulado en el equipamiento interior.

—Una búsqueda de la calidad y el aspecto de los materiales (tejidos, ebanisterías, etc).

**Motorizaciones**

Para el mercado francés, se proponen en base 5 motorizaciones: 3 conocidas y una completamente nueva Energy de 1,2 litros y 1171 cc. Todas las motorizaciones de gasolina responden a las normas anti-contaminantes en vigor, ECE 15.04 y están preparadas para funcionar con gasolina Eurosuper sim plomo.

Posteriormente, llegará para la versión deportiva, un motor tipo F de 1.764 cc y 16 válvulas con una potencia de 140 CV.

Es preciso hacer constar que la mayoría de los motores están disponibles en versión anti-contaminante US 87, mediante una inyección electrónica mono-punto, catalizador de tres vías, sonda Lambda medidora de gasolina y un sistema de re-circulación de los gases se ha previsto en las versiones con motor de ciclo diésel.



**GM, Ford y Volkswagen tienen problemas en Brasil**

Los tres grandes de la industria automovilística norteamericana - General Motors, Ford y Volkswagen - han sido obligados a cerrar todas sus plantas de ensamblaje de coches y camiones en Brasil desde que el nuevo presidente impuso fuertes medidas para acabar con la inflación. De la noche a la mañana, se produjo un paro total en una enorme industria que normalmente produce 600.000 coches y 200.000 camiones al año.

Como resultado, Ford y Volkswagen, que han fusionado sus operaciones brasileñas en una amplia aventura conjunta llamada Autolatina, han sido obligados a prescindir de 28.000 trabajadores con la paga completa y sólo tienen trabajando a unos 17.000.

GM, mientras, ha despedido con paga a la mayor parte de sus 21.000 trabajadores. Lo único que la compañía no ha cerrado es una fábrica que produce motores para su exportación a Estados Unidos.

Ford y GM ya han empezado a sentir los efectos. Para la primera, Brasil representa uno de sus mercados exteriores más amplios fuera de Europa -su aventura Autolatina representa el 58 por ciento de las ventas de coches en Brasil.

★★★

**Peugeot-Talbot critica la situación de la gasolina sin plomo en España**

El presidente de Peugeot-Talbot, Estanislao Chaves, ha criticado la escasez de surtidores de gasolina sin plomo que hay en España y «que dificultará la entrada en vigor de la norma de la CE que, a partir de octubre, obligará a usarla a determinados tipos de coches».

La citada norma obligará, desde octubre, todos los automóviles que se vendan nuevos y equipados con un motor superior a 2.000 centímetros cúbicos a llevar instalado un catalizador anticontaminante y por lo tanto a usar gasolina sin plomo, cuyo precio es superior al de la gasolina super.

Chaves dijo que se van a mantener reuniones con la Administración y los refinadores, a partir de esta semana, para intentar solucionar los problemas que existen en la actualidad para conseguir una mayor distribución de la gasolina sin plomo.

Actualmente existen algo más de 400 surtidores de gasolina sin plomo, y Chaves señaló que el espara que para final de año se haya alcanzado «al menos» la cifra de 500 puntos de venta.



**LA NOCHE ES JOVEN.**—Citroën ha diseñado su nueva serie especial AX Night como una composición musical. El aspecto del AX Night es como una auténtica sinfonía en negro que abarca los parachoques, la calandra, el tapón con llave del depósito de la gasolina, el tapizado, la moqueta y la carrocería. La sobriedad y elegancia de esta "composición" se ve animada por el auténtico "allegro vivace" de la banda de colores fuertes degradados, que recorre lateralmente la carrocería de capó a maletero, y por el "allegro maestoso" de las pequeñas líneas rojas que salpican la tapicería de los asientos. El "andante" de estos 2.000 AX el 60% de 5 puertas, está compuesto por un motor de 1.124 cc,

55 caballos de potencia y 5 velocidades, y alcanza su momento de "apoteosis" a 161 km/h. Por lo demás, nada falta a este "Nocturno" compuesto en clave característica de Citroën: asientos delanteros con memoria en la versión tres puertas, espejo de cortesía en parasoles, guantera con tapa, respaldo de asiento trasero abatible, cierre centralizado y elevalunas eléctrico, retrovisores exteriores regulables desde el interior, luneta térmica trasera, desempañador de cristales laterales y limpiaparabrisas de dos velocidades. El abono para este "concierto" de Citroën es de 1.115.000 pesetas (F. F. más IVA) para el "Nocturno" de tres movimientos (puertas) y de 1.177.00 Pesetas (F.F. más IVA) para el de cinco.



**UN TIRON DE OREJAS PARA EL NUEVO FIESTA.**—El nuevo Fiesta cumplió el pasado 13 de abril su primer año completo de comercialización y, en dicho período, se ha convertido en el modelo más vendido nunca en Europa durante su año de introducción. Con unas ventas que superan holgadamente el medio millón de unidades, el nuevo Fiesta ha batido los récords previos alcanzados por otras marcas y en cualquier segmento. Redondeando este éxito europeo, el Fiesta está registrando también unas excelentes cifras de ventas en España, totalizando de 13 de abril de 1989 a 13 de abril de 1990 un

volumen estimado de 67.500 unidades. El Fiesta, que fue elegido unánimemente por la prensa "Coche del año 1990 en España", se ha convertido además en el coche más vendido en la Península y Baleares durante el primer trimestre de este año, totalizando 19.464 unidades matriculadas, de acuerdo con las últimas cifras facilitadas por la Dirección General de Tráfico. Para celebrar este acontecimiento y asegurar una continuidad en tan buen ritmo de ventas, Ford España ha preparado nuevas y atractivas versiones que ya están llegando a sus más de 1.000 puntos de venta y que se van a convertir, sin duda, en un buen regalo de aniversario.