

MOTOR

SOBRE RUEDAS

Fiat con el medio ambiente

El día 1 de octubre de 1990 todos los vehículos de más de 2.000 cc tendrán que incorporar un catalizador en su sistema de escape, y utilizar gasolina sin plomo.

Esta medida no afecta por el momento a ninguno de los modelos de la gama, sin embargo, actualmente todos los coches de la casa Fiat pueden utilizar este tipo de gasolina.

Los vehículos Fiat y fecha de fabricación a partir de la cual pueden usar "gasolina verde" son los siguientes:

- Panda -17.02.88
- Uno 1.000 cc -18.02.88
- Uno 1.100 cc -08.03.88
- Uno 1.300 cc -09.03.88
- Regata 100 -16.06.88
- Regata 1.300 -09.03.88
- Croma Turbo -21.03.88
- Croma CHT -15.03.88
- Croma I.E. -19.04.88

Los modelos TIPO y TEMPRA que no aparecen en la relación anterior pueden utilizar gasolina sin plomo desde la primera unidad fabricada.

Todas las gamas tienen vehículos que, bajo pedido, pueden servirse con catalizador.



Citroen ZX Rallye-Raid, de aprendizaje

Se puede decir que tras la presentación del modelo Citroen ZX Rallye-Raid, se espera un año de aprendizaje para la marca. Se proponen:

-constituir, casi a partir de nada, en un año, un nuevo equipo, hacer su acción lo más eficaz posible, en condiciones nuevas y difíciles.

-experimentar con materiales a veces de reciente descubrimiento.

-mantener la calma y la tranquilidad ante la excitación y el stress...

¡Todo eso no se improvisa en un día! Por eso, 1990 será un año de rodaje y de puesta a punto tanto para los hombres como para las máquinas. En este año se darán los primeros pasos de un equipo solidario que quiere elevarse a lo más alto. Con esta perspectiva, participará en 1990 en los raids todo-terreno de la Baja Aragón y de los Faraones.

El año 1991 comenzará con el París-Dakar y esperan que entonces estén preparados para acceder, con el máximo potencial, a esa prueba difícil y arriesgada. Por lo tanto, 1991 será el primer año de una participación completa de Citroen en el Campeonato del Rallye Todo-Terreno, recientemente definido por la Federación Internacional de Deportes Automovilísticos.

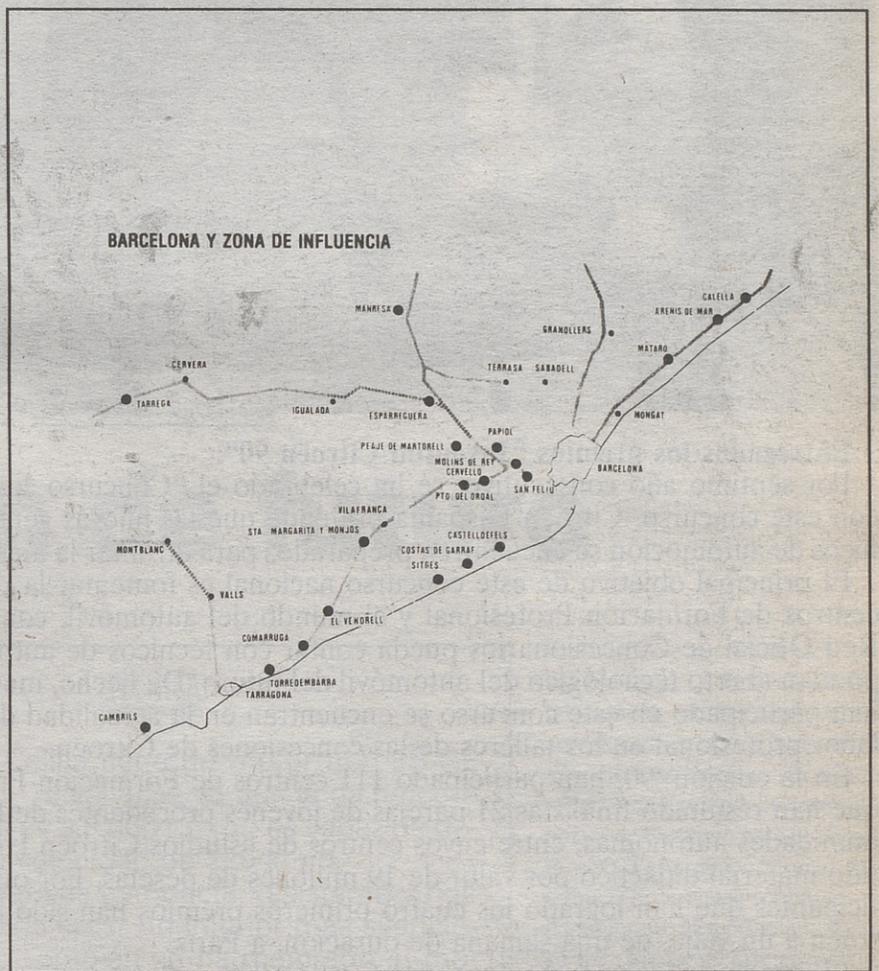
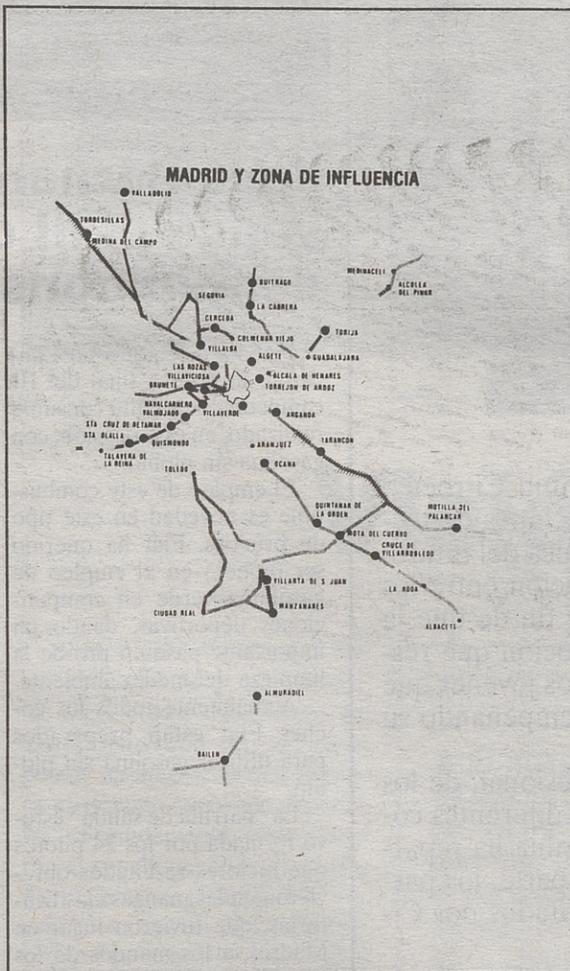
Hablemos de estadísticas

Existen en el mundo diferentes organismos que proporcionan estadísticas generales sobre el tráfico, las carreteras, el número de accidentes etc. Cada país confecciona las suyas y en España, es la Dirección General de Tráfico, el organismo que proporciona las referidas al censo de conductores vehículos y accidentes.

Las relacionadas a la red viaria, control técnico de vehícu-

los y su homologación y fabricación, se confeccionan a través de diferentes fuentes oficiales y de asociaciones particulares.

La casa alemana Mercedes Benz, uno de los fabricantes más preocupados con la seguridad del tráfico en el mundo, comienza la publicación de una larga lista de avances técnicos alcanzados por el automóvil en sus 100 años de existencia.



● PUNTOS CONFLICTIVOS OBRAS

Antes de salir de viaje, conozca la carretera

Ahora que casi todos los españoles están yendo o volviendo de vacaciones, las carreteras españolas están registrando un volumen mayor de tráfico y todo ello lleva a una posibilidad mayor de accidentes.

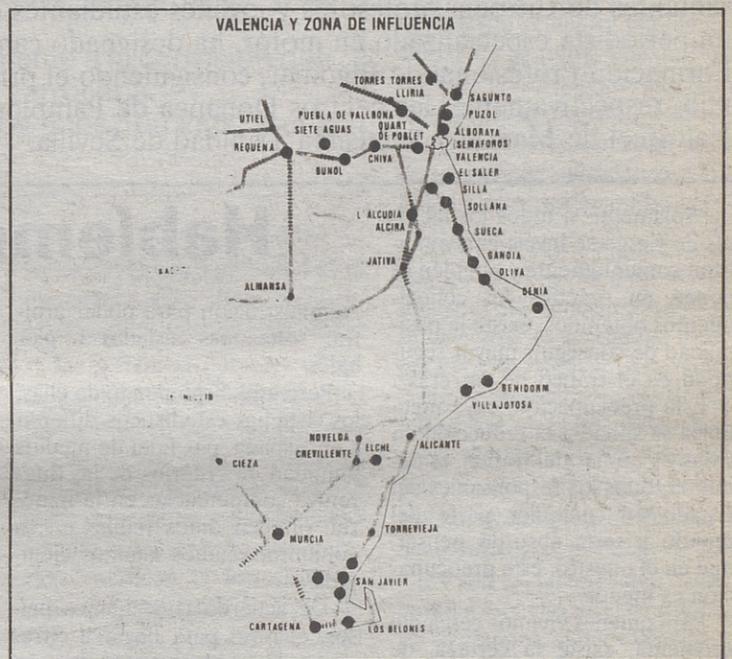
La comodidad y autonomía propia que da el coche lleva a un mayor uso de este y se hace así el medio de transporte mayormente elegido por los españoles. Sería bueno que cada cual, antes de emprender su viaje de vacaciones, o simplemente para un viaje de rutina, consultase el estado de las carreteras por las que va a desplazarse para evitarse así muchos imprevistos, la mayoría de ellos molestos o incluso peligrosos.

Nosotros, y con la ayuda de la información facilitada por la Dirección General de Tráfico, vamos a intentar ayudarles a la hora de tener que desplazarse en su automóvil por las carreteras españolas. Vamos a facilitarles un plano, lo más detallado posible, de los cuatro

puntos y sus zonas de influencia que han sido considerados como los más conflictivos en cuanto al tráfico se refiere para este verano.

Sobre los mapas se puede observar cómo las zonas más problemáticas son las que rodean las capitales de Madrid y de Valencia, tanto por la cantidad de puntos conflictivos (semaforos, cruces, afluencias, etc...) que tienen, como por la cantidad de kilómetros de carreteras en obras que sufren sus alrededores, incrementándose su conflictividad debido a que por ser zonas urbanas densamente pobladas deben soportar un nivel mucho más alto de tráfico que otras zonas, también en obras, que están menos habitadas.

Esperemos que esta página les pueda servir antes y durante la planificación de las vacaciones, y que durante todos sus desplazamientos sobre el asfalto se encuentren con el menor número de problemas posibles. Ese es nuestro deseo.





Entregados los premios "Juventud Citroën 90":

Por séptimo año consecutivo, se ha celebrado el "Concurso Juventud Citroën"; con este concurso, Citroën Hispania pretende que las nuevas generaciones de técnicos de automoción se encuentren preparados para afrontar la mecánica del futuro.

El principal objetivo de este concurso nacional es fomentar la relación entre los centros de Formación Profesional y el mundo del automóvil, con el fin de que la Red Oficial de Concesionarios pueda contar con técnicos de automoción que respondan al reto tecnológico del automóvil del futuro. De hecho, muchos jóvenes que han participado en este concurso se encuentran en la actualidad desempeñando su labor profesional en los talleres de las concesiones de Citroën.

En la edición '90, han participado 111 centros de Formación Profesional, de los que han resultado finalistas 21 parejas de jóvenes procedentes de las diferentes comunidades autónomas, entre cuyos centros de estudios Citroën Hispania ha repartido material didáctico por valor de 19 millones de pesetas. Por otra parte, los participantes que han logrado los cuatro primeros premios han sido invitados por Citroën a un viaje, de una semana de duración, a París.

El jurado del "Concurso Juventud Citroën 90", que estaba integrado por representantes de Citroën, profesores y jóvenes estudiantes de Formación Profesional y un periodista especializado en motor, ha designado campeón nacional al centro de Formación Profesional de Elgoibar, consiguiendo el primero, segundo y tercer premio, respectivamente, los centros Donapea de Pamplona, Carlos M^a Rodríguez de Valcárcel de Madrid y Santísima Trinidad de Sevilla.



José Bernardo Pino vence el III campeonato de miniconsumo Fiat

Fiat ha celebrado en Lanzarote la prueba final del III campeonato de Mini consumo realizado, en esta ocasión, con gasolina sin plomo.

El empleo de este combustible es novedad en este tipo de pruebas. Fiat ha querido ser pionera en el empleo de gasolina verde en competiciones deportivas, dando un importante paso en pro de la limpieza del medio ambiente.

Actualmente todos los coches Fiat están preparados para utilizar gasolina sin plomo.

La "parrilla de salida" estuvo formada por los 24 pilotos que mejores resultados obtuvieron en las mangas clasificatorias, que tuvieron lugar en Madrid, a los mandos de los Fiat Tipo 1400 DGT.

Los arrojados deportistas copilotos por sus mujeres, partieron para, en el plazo máximo de una hora, demostrar sus habilidades a lo largo de un circuito de 47 Km, que discurría por los más bellos parajes de la isla.

Tras una bonita pugna entre los cinco primeros clasificados, que durante todo el recorrido estuvieron intercambiando posiciones, se impuso por una pequeña diferencia, J.B. Pino que, acompañado de Lali Alonso, obtuvo un consumo de 4,624 lts a los 100 Km, a una velocidad media de 47,498 Km/h. Inmediatamente detrás se colocaban Máximo Sant y Anselmo Sánchez.

La clasificación quedaba como sigue:

Conductor	Medio	Tmpo	K/h	Ltrs	L/100K
1º J.B. Pino	La nueva España	59,45"	47,49	2,187	4,624
2º Máximo Sant	Autopista	58,55"	48,17	2,216	4,686
3º Anselmo Sánchez	Autopista	58,40"	48,37	2,219	4,691

"Solamente si todos los factores de riesgo se investigan y analizan conjuntamente y también se ponen en práctica los conocimientos obtenidos, existe la posibilidad de conseguir mayor seguridad en el tráfico de carreras".

Esta preocupación, cuya meta única se sitúa en la reducción en vidas y víctimas del tráfico, es común a todos los responsables del Estado en cualquier parte del mundo y sería absurdo pensar, que en el nuestro, esta preocupación es menor.

Para quienes vivimos cerca del problema, existe la certeza, de cada uno de los sangrientos fines de semana en los que las víctimas sobrepasan el centenar, la conmoción y el deseo de atajar al mal de alguna manera, alcanza a todos los organismos implicados en la tarea de resolver los problemas que impiden su erradicación. Carece de fundamento el pensar, que el Estado y sus servicios, son un ente abstracto al que podemos achacar todas las calamidades que aquejan al resto de la sociedad.

Pero la complejidad del drama del tráfico es de tal magnitud, que aparte de los medios materiales para encarar el problema, las estadísticas, son el único punto de partida de que dispone la

Hablemos de estadísticas

Administración para poder arbitrar soluciones aisladas o globales.

Pero aún disponiendo de ellas, los sistemas estadísticos difieren y en España, por falta de medios y unidad de criterios de las diferentes competencias en la materia, ofrecen datos fiables en su conjunto: veamos algunos ejemplos.

De acuerdo con algunos países, el ratio para llegar a cifras reales de accidentes es de "muertos por 100 millones de vehículos/kilómetro". Por este sistema, España alcanza el más alto de Europa, a excepción de Portugal, con un 5,4. Otra forma empleada internacionalmente, completa el número de personas muertas por cada millón de habitantes, teniendo en cuenta el número de vehículos por cada 1.000 habitantes. Por otra parte, en todo el mundo se contabilizan los muertos dentro de los treinta días siguientes al accidente y en España dentro de las veinticuatro horas después de ocurrido este.

Lo mismo sucede con ligeras variantes, en cuanto a carreteras, inversiones, número de vehículos

viejos circulando, fallos humanos de los conductores, averías, afros de la circulación, velocidades más seguras, fallos mecánicos, puntos negros y su evolución favorable o negativa después de su supresión, etc.

En esta confusión, los criterios son muy difíciles de establecer y la culpabilidad desde la opinión pública se establece, según la información que recibe y también, por que no decirlo, según las modas o corrientes creadas por los diferentes sectores implicados.

¿Es buena o mala la idea de aumentar los límites de velocidad? ¿Es el hombre realmente el culpable en el 90% de los accidentes? ¿Son las carreteras, su conservación, escasez y estado, una parte importante de los accidentes? ¿La educación y formación que reciben los conductores? ¿Las roturas mecánicas? ¿La propia legislación y poca vigilancia?

Cada uno de nosotros mantiene una teoría y la defiende y al hacerlo, nos dejamos llevar por el apasionamiento y por la que cada uno nos parece mejor solución al problema.

Como ejemplo, el escritor francés Jean-Francois Revel, en un extenso trabajo publicado en Francia y en España, analiza la conducta de los conductores franceses y del Estado, con frases tan duras como estas: "para los conductores que a diario ejecutan pruebas de slalom a 200 Km por hora, poniendo en peligro la vida de los demás, la retirada del carné tiene que prolongarse a cinco o diez años, incluso ser definitivo". Con respecto a la publicidad televisiva añade: "la publicidad televisiva estimula, con talento además, la mentalidad primitiva del automovilista. No son más que escenas y hazañas extravagantes sin relación alguna con la vida cotidiana o, mejor dicho, ¡hay! con la muerte cotidiana.

De la actuación del Estado, sus acusaciones no pueden ser más directas: "asegurar la disciplina en la carretera y la educación orientada a la conducción constituye una de las tareas que indudablemente competen al Estado y es sólo éste quien debe encargarse de ello. Lamentablemente entre nosotros, al Estado le encanta meterse en todo lo que

es incapaz de hacer y le horroriza, por otro lado, cumplir con las obligaciones que le corresponde por naturaleza".

Pero ésta, es sólo una opinión de una parte del problema ya que el trabajo sólo puede realizarse con datos ciertos y teniendo todos los factores en cuenta para evitar palos de ciego. Así toda la información, venga de donde venga, si está respaldada por el rigor científico, es un arma más para combatir la plaga que afecta a todos los países del mundo.

Según ese estudio, muy pormenorizado y técnico, el ahorro previsto en combustibles, neumáticos, tiempo de viaje y reducción de los accidentes, representaría un ahorro anual de 8,64 millones de pesetas, kilómetro/año para la red de Interés General del Estado, 3,03 millones Kms/año para las Autonomías y 1,29 millones Kms/año, para las diputaciones. El saldo final de esta operación arroja la bonita cifra de 460.000 millones/año, la mitad de lo que nos cuestan los accidentes en el mismo período.

Esta y otras estadísticas sobre el conjunto del problema, son la base de partida para cualquier plan real que pretenda mejorar nuestra seguridad vial.

Paco Costas.

SOBRE RUEDAS

Volkswagen espera ventas récord en todo el mundo

El consorcio automovilístico Volkswagen, de Alemania occidental, espera conseguir ventas récord este año en todo el mundo. Al presentar un informe sobre el primer semestre de este año, ante la asamblea general anual de la VW, Hahn, presidente de la compañía, señaló que el resultado económico fue algo superior al récord de 403 millones de marcos (deducidos los impuestos) obtenido en igual período del año pasado.

Durante el presente ejercicio fueron vendidos 1,55 millones de automóviles de las marcas VW, Audi y Seat en todo el mundo, cifra 1,5 por ciento superior al primer semestre de 1989. En Méjico la VW logró consolidar una participación en el mercado interno del 40 por ciento. Allí se está experimentando un renacimiento del modelo "escarabajo".

En Argentina y Brasil la situación económica sigue siendo difícil, pero "esto no cambia para nada nuestro compromiso y nuestra confianza" en esos mercados, señaló Hahn. La VW incrementó sus ventas en Europa en 1,7 por ciento, logrando una cifra de 1,18 millones de automóviles. En E.E.U.U. tuvo el consorcio alemán un ligero repunte de sus ventas con 101.000 unidades. Los negocios en Japón funcionan extraordinariamente bien. En Taiwan y el resto de los países asiáticos la Volkswagen comienza a "aumentar su posición en el mercado".

En Alemania oriental es necesario aún "un clima de confianza" ya que "tenemos ante nosotros una gran prueba por superar", señaló el presidente de la VW.

★★★

Llévese su garaje de vacaciones

Acaba de ser presentado en España una nueva y curiosa gama de garajes plegables; están contruidos en plástico y aluminio, materiales que no necesitan más que un tornillo para sujetarlos en el suelo, y después, como si de una tienda de campaña se tratase, plegar o desplegar el "apartamento" del coche.

Con esta novedad podremos conseguir un aumento de la vida del coche, además de su seguridad. Ahora sólo queda el problema de conseguir el espacio suficiente para llevarlo en el coche, y para instalarlo después.



Toyota Celica

Visión de futuro

Al formular los conceptos del nuevo Celica de 5ª generación, los ingenieros y diseñadores de Toyota partieron de cero para pensar seriamente lo que significa el término "vehículo deportivo". Seguidamente, determinaron el papel que debía desempeñar el Celica en el mercado de los vehículos deportivos. Descubrieron tres conceptos de gran importancia, que se enumeran a continuación.

En primer lugar, un vehículo deportivo debe ser compacto y futurista. El Celica posee un aspecto exterior que mantiene su posición de liderazgo en el campo del diseño de vehículos. El segundo objetivo de un vehículo deportivo es proporcionar unas prestaciones sobresalientes. El Celica posee una combinación idónea de una suspensión más afinada y un motor de más potencia. Por último, los ingenieros y diseñadores consideraron que un vehículo deportivo debe aumentar en la medida de lo posible el placer de conducción. El Celica dispone de un espacio interior cómodo y un agradable diseño que incorpora una serie de accesorios que aumentan el placer de conducción.

El nuevo Celica ofrece más de lo que el comprador de un vehículo deportivo exige: un diseño original, unas prestaciones sobresalientes y un habitáculo interior sumamente cómodo. Su función en la gama de automóviles Toyota consiste en actuar como símbolo de los esfuerzos continuados de la empresa por responder a las demandas de los clientes que exigen un diseño avanzado, una mecánica basada en la tecnología punta y, sobre todo, la calidad Toyota.

El modelo Celica Liftback

TÉCNICA

- ★ El nuevo Celica tiene un motor tipo 3S-GE de 2,0 litros y 16 válvulas, lo que le da una potencia de 160 cv a 6.000 r.p.m.; es capaz de desarrollar una velocidad de 220 km/h.
- ★ Su estructura es compacta, resistente y rígida con el fin de crear un interior más silencioso y seguro. También se ha mejorado el motor para reducir los niveles de vibración y de ruido.
- ★ Chapa de acero resistente a la corrosión que hace más resistente la carrocería.
- ★ Consumo de 5,7 litros a los 100 kms, a una velocidad de 90 km/h.

monta un motor EFI de 16 válvulas, 2,0 litros y doble árbol de levas.

Prestaciones del nuevo Celica

Basta con echar un vistazo al nuevo Celica para darse cuenta de que supone una nueva tendencia respecto al modelo actual. A la hora de crear el nuevo Celica, los diseñadores procuraron desde el principio evitar un aspecto frío de alta tecnología y lograr un diseño más cálido y "humano". Su distintiva parte posterior y la ondulante estructura de su superficie se asemeja más a las curvas del cuerpo humano que a una máquina tecnológica. Los diseñadores del Celica consideran que ésta es la tendencia que seguirán los automóviles deportivos en la década de los 90.

El interior sigue el mismo criterio "humano", fluyendo suavemente alrededor del habitáculo y acercando al conductor a la experiencia de la conducción, evocando al mismo tiempo un ambiente relajado de alta calidad. La combinación de estos importantes

objetivos eleva la calidad del interior del Celica a un nuevo nivel inexistente hasta ahora en la categoría de vehículos deportivos.

En el interior del nuevo Celica, las mejoras introducidas en el motor ofrecen una gran potencia y rendimiento. Para el conductor que desea un par motor idóneo a bajas velocidades y una potencia de alta velocidad, la configuración 3S-GE, de 2,0 litros, 16 válvulas y doble árbol de levas del Celica resulta perfecta (potencia máxima 160cv/6.600r.p.m.). Este motor incorpora un nuevo sistema de inducción variable.

Otras características del chasis del nuevo Celica aumentan su rendimiento y comodidad de conducción. La suspensión se ha perfeccionado para brindar una conducción más fluida y cómoda.

En el Celica, este rendimiento se ve correspondido con un nivel adecuado de comodidad en el interior. El habitáculo se ha diseñado con suaves curvas y grandes componentes integrados que envuelven al conductor. El ruido, la vibración y las posibles respuestas bruscas se han reducido signi-

ficativamente mediante una mayor rigidez del habitáculo, la instalación al mismo nivel de los componentes exteriores y la adopción de anclajes de motor rellenos de líquido a presión y soportes de aluminio para el bloque motor. Para proporcionar una temperatura interior óptima, se ha mejorado el rendimiento básico del sistema de aire acondicionado del nuevo Celica y se ha modificado el diseño del habitáculo para permitir una circulación de aire más uniforme. Además, el Celica incorpora otras características tales como un volante basculante automático y un asiento posterior abatible.

Pero el aspecto del nuevo Celica que verdaderamente le distingue de los demás vehículos de su categoría es su calidad incorporada y durabilidad. Un rápido vistazo a su interior pone de manifiesto el elegante diseño integrado de alta calidad. Una inspección más minuciosa muestra que la eliminación de huecos y hendiduras y el disimulo de tornillos son los factores que contribuyen a este alto nivel de calidad. En su exterior, el nuevo Celica se ofrece en una gama de nuevos colores que aseguran un aspecto de alta calidad. Además, el atractivo acabado exterior del Celica tiene una duración mayor, gracias a la utilización de chapa de acero galvanizada antioxidante y chapa galvanizada doble capa fabricada de una aleación de zinc-hierro.

El nuevo Celica está diseñado y construido para satisfacer los sentidos del conductor. Es un vehículo más atractivo a la vista, al oído, al tacto y, por supuesto, un vehículo que le proporciona una conducción mucho más grata e interesante.



Nuevo Fiat Tipo Smart:

Fiat ha lanzado al mercado una nueva versión de su modelo Tipo, que ha sido denominada Smart. Este coche tiene como base el modelo 1.400 y el 1.400 DGT.

El Tipo Smart cuenta con el equipamiento de un motor de 76 cv. y una caja de cambios de cinco velocidades; puede destacarse como principal característica el ser un vehículo sumamente económico que puede alcanzar una velocidad máxima de 161 km/h.

Su equipamiento base lo componen: un parabrisas laminado y reforzado, cinturones de seguridad anteriores regulables en altura, espejo suplementario, vacuómetro, luneta térmica, limpiacristales y apoyacabezas anteriores. El Tipo Smart 1.400 DGT cuenta con instrumentalización digital, cristales atérmicos, espejo exterior derecho eléctrico, alzacristales eléctricos anteriores, check panel, y volante regulable en altura, además de con el equipamiento del modelo anterior.

Los precios, incluido IVA y transporte son de 1.375.000 pesetas para el 1.400, y de 1.525.000 para el 1.400 DGT.



Aparatos nuevos, medidas nuevas:

Cada día se pasa más tiempo al volante del coche, debido en parte a que los atascos de tráfico alargan los trayectos, debido en parte a las prisas que impone la vida moderna, causas todas ellas que están convirtiendo al automóvil en un pequeño lugar que a veces es la prolongación del propio trabajo.

Este motivo está imponiendo que en el habitáculo del vehículo haya cada vez más elementos ajenos al propio coche, como por ejemplo equipos de música sofisticados, teléfonos, incluso ordenadores y hasta en ocasiones televisores. Por todo ello la simple operación de manejar un coche obliga ahora a atender también estos otros aparatos muchas veces a la vez que se conduce, lo que sin duda exige replantearse la actitud con la que se conduce, y tener en cuenta que los niveles de atención deben ser también más exigentes.

EN RUTA

Señalización vial

La señalización inadecuada o insuficiente de las carreteras es uno de los factores determinantes de la seguridad vial.

Con el fin de reducir al mínimo el riesgo de accidentes derivados de una mala señalización y adaptarse a los mandatos comunitarios establecidos a este efecto, la Asociación Española de Normalización y Certificación (AENOR) ha creado un nuevo comité técnico que, con el título de "Equipos para la Señalización Vial", se ocupa de normalizar los elementos de señalización vertical y de balizamiento tales como:

- Señales de tráfico
- Carteles
- Barreras
- Mallas de cerramiento
- Conos e hitos para canalización del tráfico
- Captafaros y ojos de gato
- Pantallas de antirruído y sistemas de protección del medio ambiente

Este comité cuya aprobación (Resolución del MINISTERIO de 28 de marzo de 1990) fue publicada en el BOE nº 144 de 16 de junio, comenzará a elaborar normas relativas a estos temas próximamente.



"La vida es el viaje más hermoso"

Bajo este epígrafe se ha iniciado una campaña que nos recuerda a todos los peligros de la conducción, agravada en tantos casos por motivos como el consumo de alcohol, el no usar el casco en las motos, la fragilidad del peatón, el no considerar la protección del cinturón de seguridad, o el exceso de velocidad entre otras causas, todas ellas entre las de mayor incidencia en los accidentes en la carretera.

Por todo ello no debe extrañarnos que se insista en eslóganes como "no cargarse de alcohol", tener cuidado con "la curva más peligrosa que puede empezar en la barra de un bar", el "métele en la cabeza" que recuerda la necesidad de casco en motos y motocicletas, el "nada tan frágil como tu cuerpo" que recuerda la indefensión del peatón ante el tráfico, "basta unos segundos para perder la vida" que nos pone en guardia ante el exceso de velocidad, o las ventajas del cinturón de seguridad en "el único que te salva la vida". Todo ello, que ahora estamos empezando a ver y oír en los medios de comunicación, para hacer que el tráfico no sea a veces algo tan trágico.