

Seat Ronda: más cerca del coche español



Informe: Plan de salvación Para nuestras carreteras

**Seguridad
y ahorro
para todos
los conductores**

Programa
Extraordinario
de Conservación
de Carreteras
1.982/84

MOPU

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo

Nuevos Alfa





EL ARTE DE LA TECNOLOGIA

Este escudo es mucho más que la marca de un automóvil. En él hay pasión, raza y exigencia. Historia y futuro. Un automóvil con esta firma siempre llevará en su interior la tecnología más avanzada de nuestra época, desarrollada con la fe y el carácter propios del Renacimiento.

Es la asombrosa unión de la técnica con el arte. Algo que se siente al conducir un Alfa Romeo. Cuando este equilibrio entre artesanía y tecnología se aplica y se mantiene por encima de todo, alcanza la categoría de un mito. El mito Alfa Romeo.

Alfa Romeo



Importador Oficial para España:
HEIDERICH-ORNILLA, S.A.
Torrelaguna, 77. Tel. 413 1062. Madrid-27

JARAMA MOTORS
Torrelaguna, 77 Tel. 413 1062
Paseo de la Castellana, 268. Tel. 7335406
MADRID

TAYRE
Príncipe de Vergara, 253
Tels. 457 7633 - 259 9463
MADRID

Diez millones de lectores... y esperanza

NUESTRA HOJA DEL MOTOR ha batido ya ese importante listón que supone un año y medio de presencia ininterrumpida en el mercado del automóvil. Dos millones largos de ejemplares vendidos y una cifra del orden de los diez millones de lectores han dado solidez y prestigio en el mundo del motor a esta afortunada idea periodística del anterior director de HOJA DEL LUNES, Alvaro López Alonso.

Hoy, cuando afrontamos con ilusión una nueva etapa, estamos en condiciones de asegurar a nuestros lectores, marcas y agencias de publicidad que este suplemento, que se distribuye en toda España unido al número normal del periódico, el último lunes de mes, quiere ser cada vez más una revista del motor. Del motor, de su industria y también y muy decisivamente, del automovilista, del conductor, de quienes trabajan para el automóvil en los millares de

talleres y fábricas españolas. Vamos a tener también muy presente a las marcas e industrias que nos llegan de fuera y que conforman el actual mercado español del motor.

Nuestra portada, en este último lunes de mayo, tiene como protagonista al nuevo **Seat-Ronda**, un coche que quiere ser cada vez más español y que será presentado oficialmente mañana a los informadores. El presidente de Seat, **Juan Miguel Antoñanzas**, se ha fotografiado con el coche y también, empresarialmente, ha hecho para nuestros lectores la radiografía de la empresa que dirige, con sus problemas, soluciones y proyectos.

PROXIMO NUMERO

28-Junio-82

Control de tiradas



Buena noticia para todos los conductores españoles. El Ministerio de **Obras Públicas y Urbanismo** acomete un plan importante de **saneamiento de las carreteras**. Ahorro de carburante, seguridad y mayor duración de los vehículos, además de cuidar un patrimonio que es de todos y que estaba cada vez más abocado a su pérdida. **Luis Ortiz**, titular del MOPU, ha explicado ampliamente los objetivos del plan en el que colabora decisivamente la **Dirección General de Carreteras**.

Los nuevos **Alfa Romeo**, con el relanzamiento de su gama, de la mano de ese incansable hombre del motor que es **Ben Heiderich** nos lleva a conocer los proyectos de la empresa Heiderich-Ornilla, además de otros muchos temas, incluidos precios de los turismos nacionales, del apasionante, en estos momentos mucho más que nunca en España, mundo del motor.

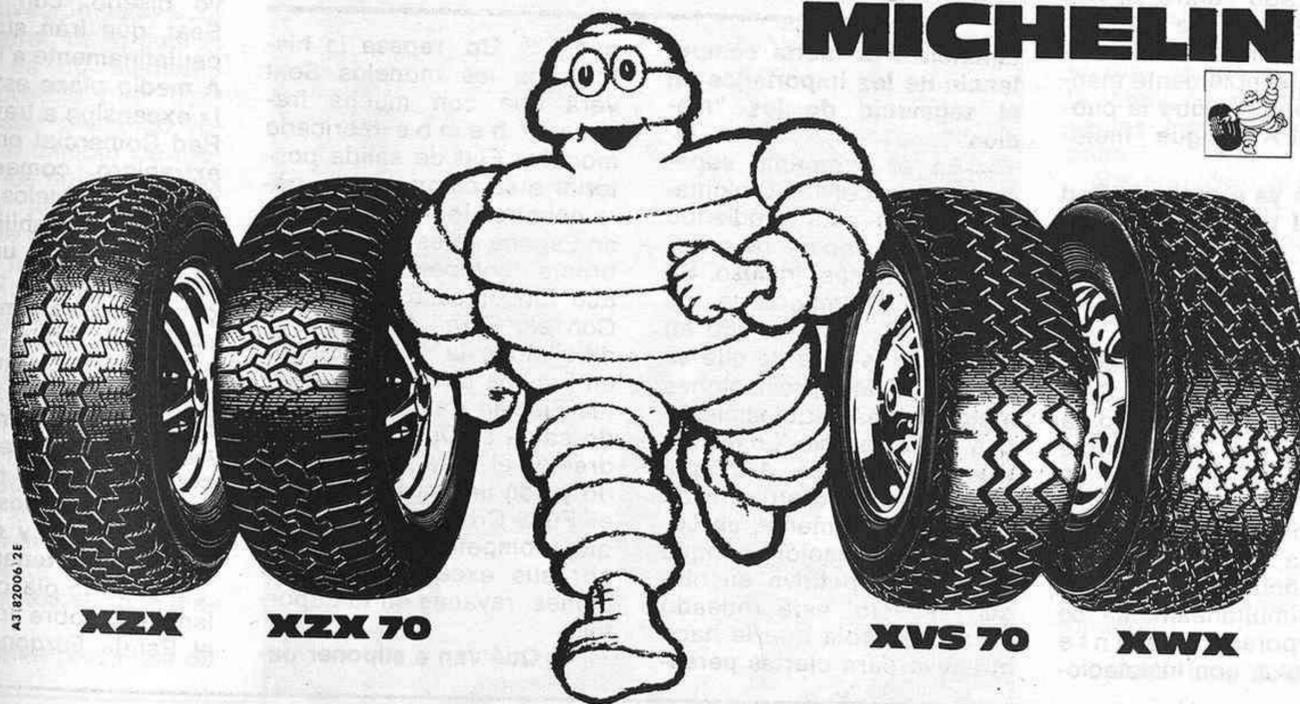
Pídalos por su nombre

El nombre de Michelin se asocia en todo el mundo al de un neumático de primera calidad, duradero, fiable, seguro. Lo que se dice una gran marca, un gran nombre. Por eso, a la hora de comprar neumáticos, no diga: "Cámbieme las ruedas". Diga: "Quiero que me pongan Michelin".

Porque a Vd. le pueden montar en su coche cualquier neumático, quizá algo más barato, quizá con un poco de descuento. Pero siempre saldrá ganando si le montan neumáticos con un gran nombre: MICHELIN.

Concrete su petición, pídalos por su nombre.

MICHELIN



A3 82006 2E

XZX

XZX 70

XVS 70

XWX

EN los últimos meses, la Sociedad Española de Automóviles de Turismo (SEAT), ha sido noticia constantemente, tanto por las novedades presentadas al mercado, como por la completa reestructuración que la Empresa ha llevado a cabo dentro de su plan de "nueva imagen". Den-

tro de este mes de mayo, saltó a la prensa la noticia de los acuerdos SEAT-VOLKSWAGEN, lo que aumentó el interés general por la marcha de nuestro fabricante nacional. Para que nos aclare una serie de pormenores sobre la política actual de la Compañía, sus proyectos y su futuro a corto

y medio plazo, es por lo que hoy traemos a nuestras páginas de HOJA DEL MOTOR a su presidente, don Miguel Antoñanzas Pérez-Ejea, quien con la amabilidad que siempre le caracteriza y su visión de gran empresario nos responde a las siguientes preguntas:

«Seat Ronda»: cada vez más cerca del coche español

—Creemos que en un corto período de tiempo SEAT ha dado un paso importante con su política de nueva imagen. ¿Nos podría decir en qué forma ha incidido esto en la recuperación del mercado interior?

—La nueva imagen de SEAT se ha conseguido con nuevos y mejores productos, nuevos y mejores servicios, nuevos y mejores concesionarios... Es una reforma en profundidad que lleva mucho tiempo, pero cuyos positivos resultados se tenían que producir inexorablemente. En términos de cuotas de mercado, SEAT ha mejorado un punto cuando otros han perdido tres y pico. Quiere decirse que los nuevos modelos de la competencia y los importados han afectado a los competidores, se han "canibalizado" entre sí. Ante la avalancha de novedades ya hubiera sido un buen resultado, simplemente mantenerse, pero es que la cuota de SEAT sigue mejorando.

—¿Está ya a punto la Red Comercial para dar la batalla a los competidores nacionales? ¿En qué medida se ha mejorado el servicio posventa?

—Una parte importante de las mejores ventas de Seat es que hemos renovado la Red Comercial en su doble aspecto. Por una parte, 70 antiguos concesionarios, que por distintas razones no estaban a la altura de las circunstancias, han causado baja. Simultáneamente se ha incorporado bastante gente nueva, con instalacio-

nes adecuadas, persona l cualificado y afán de servicio al cliente. Ahora tenemos sobre todo unas normas comerciales claras, con entregas y compras en firme, que responsabilizan al concesionario de su negocio tanto como a nosotros del nuestro. El resultado, como era previsible, ha sido muy positivo.

—Los modelos de importación han conseguido una gran penetración a partir de las cilindradas de 2 a 3 litros. ¿Tiene Seat algún proyecto para la producción de algún modelo de este tipo? ¿Cómo piensan hacer frente

● "Las novedades mejoran la cuota de mercado de Seat"

● "Lo que proponía el Plan de reestructuración va saliendo al pie de la letra"

también a la fuerte competencia de los importados en el segmento de los "medios"?

—En el segmento superior tenemos el 131 Diplomatic, que se está vendiendo mucho, por encima de nuestras esperanzas, incluso. Su slogan era "importante, no importado", y ha calado en el público la idea de que se pueden tener prestaciones mejores y más equipamiento con menor precio. Lo mismo vale para el Seat 132, que sigue aportando su cifra de ventas. Lógicamente, un coche de importación, aunque no sea competitivo en ningún aspecto, está rodeado de una aureola que le hace atractivo para ciertas perso-

nas. En el segmento C, de los coches medios, los importados tienen poco que hacer, pues el comprador es muy racional y afina al céntimo el valor de su inversión.

—Siguiendo con la competencia, el pequeño modelo Opel Corsa de General Motors va a dejarse sentir en el mercado de los ligeros utilitarios. ¿Tiene Seat algún proyecto inmediato, además de la gama existente, para competir con éxito y mantener sus ventas en esta parcela?

—Hay un refrán muy apropiado que dice que "la mejor defensa es un buen ata-

que". Si Ud. repasa la historia de los modelos Seat verá que con mucha frecuencia hemos fabricado modelos Fiat de salida posterior a su competencia, pero nosotros lo hemos sacado en España antes que nuestra propia competencia local. Ese fue el caso del Ritmo. Con el "Fura" fue el "más difícil todavía": lo sacamos en España antes que la propia Fiat en Italia. Así, cuando salga el Opel Corsa tendremos el Fura bien asentado y con una nueva versión, el Fura Crono, motor 1430, que competirá con ventaja por sus excelentes prestaciones, rayanas en lo deportivo.

—¿Qué van a suponer pa-

ra Seat los eventuales acuerdos con la Volkswagen?

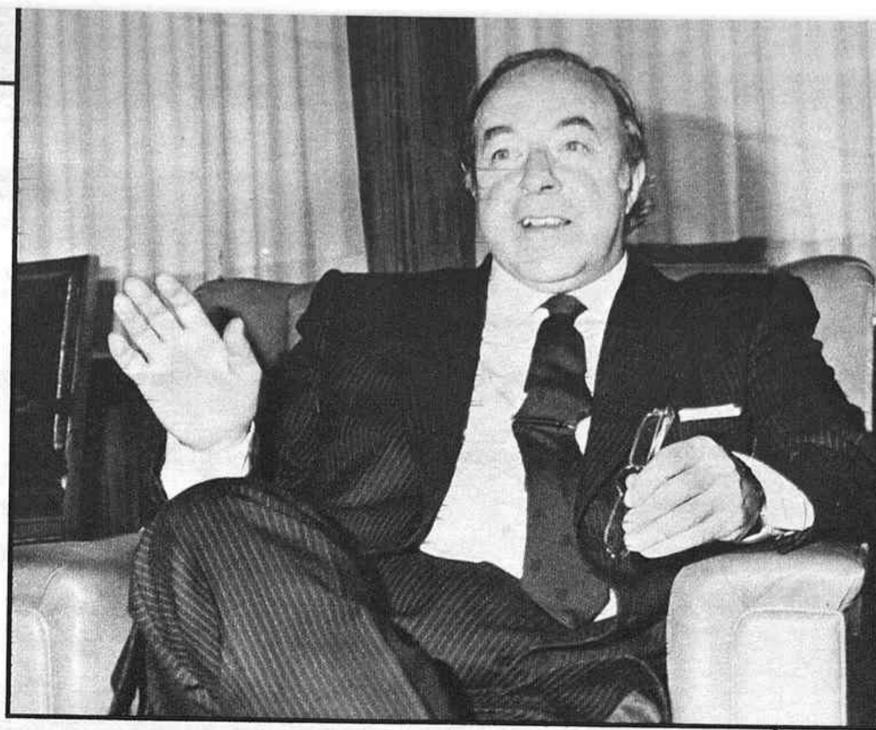
—Los acuerdos que esperamos alcanzar suponen fabricar 130.000 coches más, y sobre todo, exportar 50.000 coches más. Con ello aumentará el grado de utilización de nuestra capacidad industrial a cifras óptimas. Así podemos ver cercana la fecha en que volvamos a dar resultados económicos positivos, con garantía de estabilidad en el empleo de la plantilla. En definitiva, y casi al pie de la letra, lo que nos proponíamos con el plan de reestructuración de la Compañía.

—¿No puede adelantar las perspectivas de futuro que tiene la sociedad a corto y medio plazo?

—A corto plazo, vamos a completar un plan en lo que se refiere a modelos de nuevo diseño, con tecnología Seat, que irán sustituyendo paulatinamente a los de Fiat. A medio plazo está prevista la expansión a través de una Red Comercial propia en el extranjero, comercializando nuestros modelos. La mejor garantía de viabilidad es tener aseguradas unas exportaciones fuertes, que supongan una cifra similar de coches a los que se vendan en el mercado interior.

—Después del Ronda y el Fura Crono creemos quedan aún cuatro novedades por conocer a corto plazo. ¿Sobre qué modelos se van a llevar a cabo y qué importancia van a tener?

—A corto plazo queda solamente, sobre lo ya dicho, el Panda Furgoneta, un di-



seño propio en el que tenemos la máxima confianza, porque no hay en España nada parecido y lo que hay es bastante más caro.

—Las ventas de turismos en general, han tenido últimamente una ligera recuperación y Seat ha ganado escalones en varios frentes. A su juicio, ¿qué medidas se deben tomar para reactivar el mercado?

—Me da la impresión que la reactivación, se debe más que nada, al estímulo producido por el bombardeo de novedades, ya que todos los fabricantes hemos echado la casa por la ventana. Pero falta el factor principal, que es la reactivación de la economía general, de la cual el automóvil es un elemento más. Es posible que, después de estar dilatando varios años el cambio de modelo, muchos automovilistas se decidan ahora, pero el caso es que hay mucha más gente que no tiene coche y que le gustaría motorizarse por primera vez... si su economía se lo permitiese. Hay una especie de losa general, que aplasta la demanda y que se llama fiscalidad. Pagamos los mayores impuestos del automóvil en toda Europa. Es un secreto a voces que gran parte de los males de esta industria se deben a la excesiva fiscalidad.

—¿Persisten presiones de

los constructores sobre la Administración para la reducción de los impuestos directos e indirectos que acosan sin piedad al automóvil?

—Hay peticiones, pero no presiones. La única forma en que podemos "presionar" es convenciendo a Hacienda de que acabarán recaudando más si bajan los tipos del impuesto y se venden más coches. Por el contrario, se han perdido docenas de mi-

les de ventas (y Hacienda, docenas de miles de "paganos") porque impuestos excesivos asustan y causan animadversión. No es sólo que muchos automovilistas no puedan pagarlo, sino que muchos otros, que sí podrían, se niegan a ser exprimidos sin contrapartidas válidas (carreteras, aparcamientos, etc.).

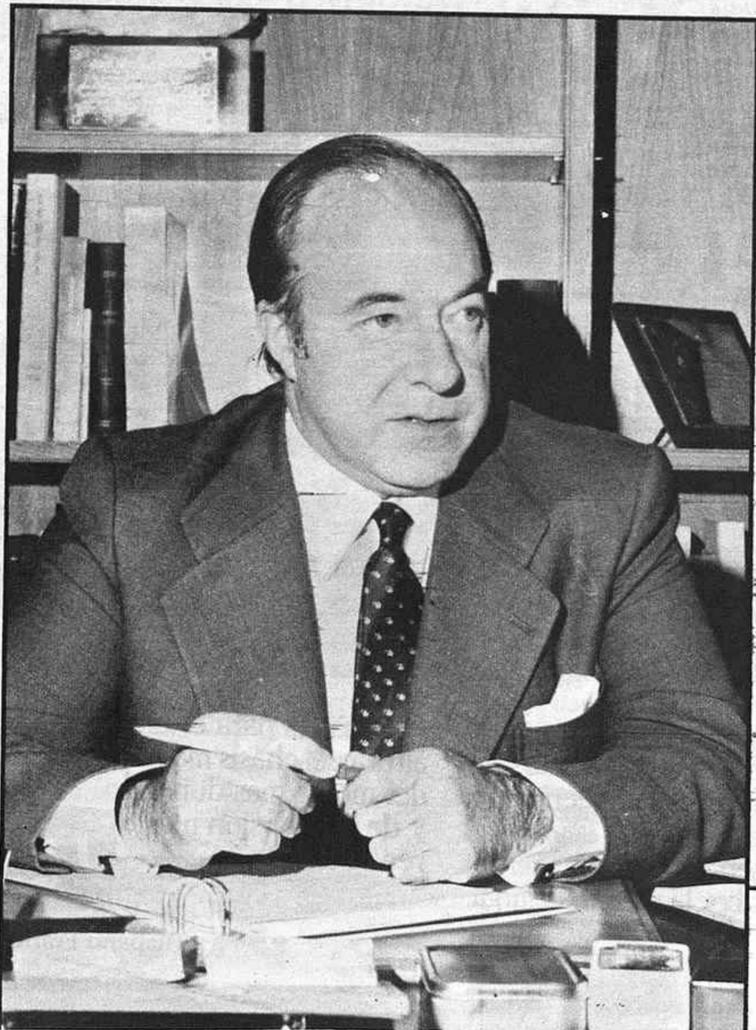
—Después de la ruptura con Fiat, Seat ha visto mer-

madar sus posibilidades en la exportación. ¿Tienen los nuevos modelos una clara salida al exterior?, ¿será una realidad a corto plazo el coche español fabricado por Seat?

—Creo que los acuerdos de exportación alcanzados con Fiat hace un año eran razonablemente satisfactorios, pues garantizaba la venta a través de su Red exterior de casi 400.000 unidades en cinco años. Por supuesto, esos acuerdos no protegen a los nuevos modelos genuinamente Seat, pero tampoco los pueden impedir, por la misma razón. Desde el próximo 1 de enero los podemos exportar libremente a cualquier país y es lo que vamos a hacer con la intención de duplicar las ventas conseguidas en España.

Por supuesto, el Seat Ronda nos sitúa más cerca que nunca del soñado "coche español" y en el futuro, esa personalidad irá acentuándose progresivamente en los nuevos modelos que vayan añadiéndose a nuestra gama. Incluso tras los acuerdos que negociamos, el 75 por 100 ó más de nuestra producción puede decirse que seguirá siendo Seat. Esto para mí tiene un valor considerable y creo que la opinión pública así lo ha estimado.

José Luis GANCHEGUI



NUEVA CABINA "C"

Confort para el más fuerte.



Amplia, cómoda, segura,
más completa que ninguna.
Así es la nueva cabina
de Dodge. Preparada para
proporcionar el máximo
confort al conductor.

Equipada con un nuevo
tablero de instrumentos de
la más avanzada tecnología
europea.
Diseñada para convertir
en placer la ruta más larga.

Pensada para estar a la
altura del chasis más seguro,
del motor más duradero
y de la inversión más
rentable del mercado.

Una cabina perfecta para
un camión perfecto.

Camiones Dodge

Hispano Francesa de Vehículos Industriales, S. A.

Entrará en vigor en Madrid a finales de año

El Ayuntamiento prepara una nueva ordenanza sobre carga y descarga

La normativa actual resulta a todas luces insuficiente y poco concreta, según los técnicos municipales.

La Delegación de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid está preparando actualmente una nueva Ordenanza sobre Carga y Descarga, que entrará en vigor antes de que termine el presente año. Mediante esta normativa se quiere poner fin a la anarquía que viene caracterizando las operaciones de reparto de todo tipo de productos en las calles de la ciudad, como consecuencia de la ineficacia e incumplimiento generalizado de los dos bandos reguladores hasta ahora en vigor, calificados por los responsables municipales como insuficientes e inconcretos. Según ha podido saber YA-HOJA DEL LUNES, la nueva ordenanza se basará en un sistema de control y vigilancia similar al de la ORA, exigiendo al mismo tiempo una uniformidad en el peso de los vehículos dedicados a este tipo de actividades.

La regulación de las operaciones de carga y descarga y reparto de mercancías tiene su base en sendos bandos de los alcaldes José Luis Álvarez y Enrique Tierno Galván, dictados el 9 de

septiembre de 1978 y 27 de agosto de 1980.

Normas demasiado generales

En el bando de José Luis Álvarez, se ponía de manifiesto la intención del Ayuntamiento de imponer fuertes sanciones a los automovilistas que quebrantaran las normas. Así, se apuntaba que «el artículo 92 de la vigente Ordenanza de Circulación para la Villa de Madrid, que entró en vigor el pasado día 1 de junio de 1978, prevé la suspensión del permiso

de conducir, por plazo de tres meses, a los infractores cuya conducta suponga una reiterada desobediencia de las normas de circulación».

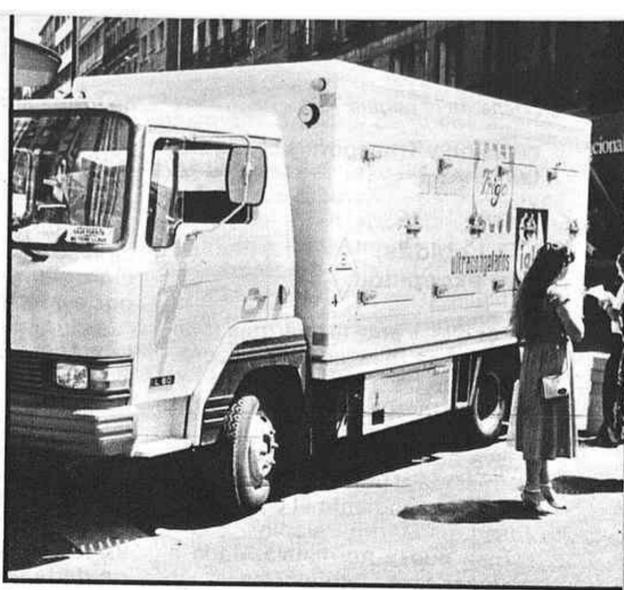
Tras este aviso, el bando exhortaba al cumplimiento de las normas promulgadas el 21 de diciembre de 1974, que prohibía las operaciones de carga y descarga para vehículos comerciales, de 11 a 14,30 y de 17,30 a 20 horas, en la zona delimitada por las calles siguientes:

Plaza de Roma, calles de Doctor Esquerdo y alcalde Sainz de Baranda, avenida de Menéndez Pelayo, plaza de Mariano de Cavia, paseos de Reina Cristina y de la Infanta Isabel, plaza del Emperador Carlos V, paseo del General Primo de Rivera, ronda de Valencia, glorieta de Embajadores, ronda de Toledo, avenida de los Reyes Católicos, plaza de San Francisco, calle Bailén, Ferraz, Luisa Fernanda y Princesa, plaza de los Mártires de Madrid, calles de Fernández de los Ríos e Isaac Peral, Plaza de Cristo Rey, calles de Cea Bermúdez, General Sanjurjo, María de Molina y Francisco Silvela.

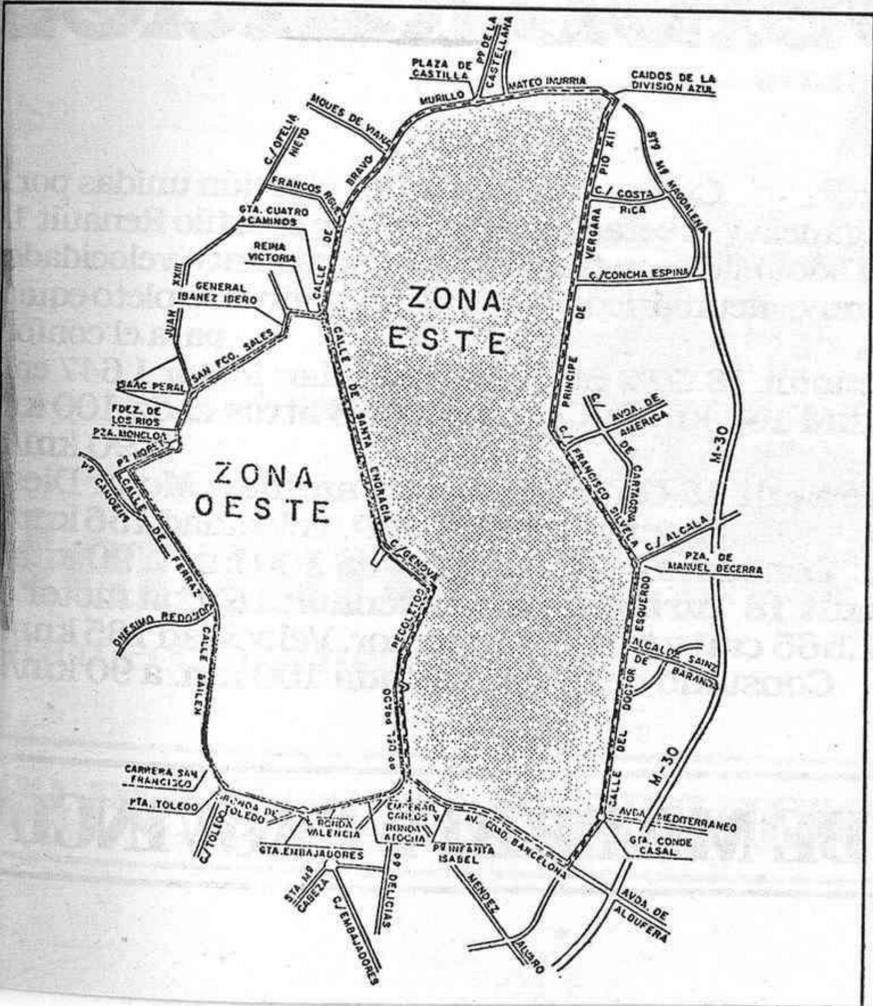
Paralelamente, en esta zona se efectuaba una regulación de las operaciones a realizar por vehículos de carga máxima superior a dos toneladas y por vehículos de reparto de todo tipo de bebidas, en base a unos horarios determinados. Al mismo tiempo, se establecía que la permanencia de los vehículos destinados a carga y descarga en estacionamientos reservados no podría exceder de veinte minutos.

Esta normativa resultó a todas luces insuficiente, sobre todo por la inconcreción de la mayor parte de los aspectos vitales en una ordenanza de este tipo, según han manifestado a este periódico los técnicos de la Delegación de Cir-

(Pasa a la página 8.)



Estamos en época de refrescarse y los vehículos de reparto se detienen en cualquier esquina, entorpeciendo el paso de otros automóviles.



El Bando regulador de la circulación, carga y descarga de vehículos de reparto de todo tipo de bebidas, excepto leche, horchata, zumos naturales, agua de cebada y otras bebidas percederas estableció una división de Madrid en dos zonas -Este y Oeste-, según aparece en el gráfico.

(Viene de la página 7.)

culación y Transportes del Ayuntamiento.

Las bebidas, una excepción

Por ello, y ante la anarquía total con que se realizaban las operaciones de carga y descarga y reparto de mercancías, la Corporación madrileña elaboró una nueva normativa en la época en que estaba al frente de la concejía correspondiente el comunista José Luis Martín Palacín.

Esta nueva normativa, dada a conocer a los madrileños a través del correspondiente bando del alcalde con fecha 27 de agosto de 1980, centraba su atención específicamente en las operaciones de carga y descarga de bebidas, «cuya incidencia en la zona centro —decía el alcalde— en materia de circulación es tan evidente y progresiva que se ha convertido en tema común de la opinión pública al considerarla como una de las perturbaciones más importantes al tráfico rodado».

Las palabras del señor Tierno Galván, evidentemente, recogían y se hacían eco de un sentir popular generalizado: las operaciones de carga y descarga se realizaban

de forma anárquica, en doble fila, con tiempo y horarios indeterminados en la práctica. El objetivo, a la par que poner orden en la circulación rodada en la zona centro, era tratar de lograr una disminución de los índices de contaminación, aumentados fuertemente por esa actividad incontrolada.

Así, con esta filosofía, el Ayuntamiento promulga el nuevo Bando regulador de la circulación, carga y descarga de vehículos de reparto de todo tipo de bebidas, excepto leche, horchata, zumos naturales, aguas de cebadas y otras bebidas perecedoras, actualmente en vigor, paliando así la inconcreción en esta materia de la normativa hasta entonces existente.

El bando divide el centro de Madrid en dos grandes zonas, Este y Oeste—según se aprecia en el gráfico que acompaña esta información— estableciendo una reglamentación horaria concreta para operaciones de carga y descarga de vehículos de reparto de todo tipo de bebidas, con las excepciones antes citadas.

Tanto en la zona Este como en la Oeste, los lunes, martes, miércoles y jueves se prohíben las operaciones de carga y descarga y la circulación de vehículos de reparto entre las dos y media y las ocho de la tarde.

Principales aspectos de la nueva ordenanza:

- **Control del tiempo que tardan en efectuarse las operaciones mediante un sistema similar al de la ORA.**
- **Limitación del peso de los vehículos que se dediquen a esta actividad.**

Los viernes, la prohibición se establece entre las doce de la mañana y las ocho de la tarde, y la circulación de vehículos de este tipo entre las doce y media y las ocho de la tarde. La prohibición en ambos aspectos es total los sábados y domingos, con pequeñas excepciones.

Por otra parte, el bando establece la prohibición de la carga y descarga los lunes y miércoles en la zona Este entre las ocho de la mañana y las dos y media de la

tarde, y en la zona Oeste, los martes y jueves en el mismo período horario.

Problemas graves

Pese a la concreción de estas normas, que pretendieron paliar las lagunas de las existentes hasta su promulgación en materia de reparto de bebidas, lo cierto es que la carga y descarga continúa realizándose de forma

inadecuada, debido en gran parte a la imposibilidad de vigilar con detalle el cumplimiento del bando.

Así, las operaciones se efectúan durante más de veinte minutos la mayor parte de las veces, pese a que éste es el tope máximo de duración, cuando no se llevan a cabo en doble fila, obstaculizando la circulación de los turistas, sobre todo en calles estrechas de la zona centro de Madrid.

En base a esta circunstancia, el Ayuntamiento de Madrid está elaborando actualmente una nueva Ordenanza sobre carga y descarga que los responsables de la Delegación de Circulación y Transportes desean entre en vigor antes de fin de año.

Esta nueva normativa recoge las experiencias de las existentes hasta el momento, y trata de cubrir, definitivamente, de una vez por todas, las deficiencias que se han apreciado. Deficiencias que, según los técnicos municipales,

son muchas y de muy diversa índole.

El Ayuntamiento se pone duro

La Ordenanza que se elabora en la actualidad, gira en torno a tres aspectos fundamentalmente. En primer lugar, el Ayuntamiento quiere limitar el horario de carga y descarga de una manera efectiva, estableciendo un sistema de control similar al de la ORA. El tope del tiempo para realizar estas operaciones ya se fija en las normas en vigor actualmente —veinte minutos—, pero no se cumplen debido al excaso control existente. Mediante un sistema de tarjetas similar al de la ORA, se evitarían los excesos actuales. Queda, no obstante, por concretar, cuál sería el mecanismo para controlar el cumplimiento de esta medida.

En segundo lugar, la nueva normativa tiene por objeto limitar el peso de los vehículos, dándoles al mismo tiempo una uniformidad en este terreno, con el fin de que se facilite la maniobrabilidad en las estrechas calles del centro de la Ciudad. El gran problema actual es que cualquier vehículo «sirve» para el reparto,

desde un viejo seiscientos», hasta un camión de medianas dimensiones lo que repercute negativamente a la realización de este tipo de labores.

El tercer gran apartado de la ordenanza actualmente en fase de elaboración se refiere a la necesidad de establecer la tarjeta de transportista, con el fin de poder imponer sanciones «enérgicas», superiores a las que se contemplan en la actualidad. Hoy, únicamente es posible retirar el carné de conducir al titular del vehículo, pero éste puede seguir efectuando su labor si lo lleva otra persona. Con la nueva fórmula, es posible «sancionar la actividad», y no solamente al conductor —como ocurre con los taxis— mediante lo cual se espera, debido a las fuertes sanciones y su repercusión en el terreno económico, un mayor cumplimiento de las ordenanzas municipales.

A través de éstas normas, el Ayuntamiento espera tener los argumentos legales suficientes como para poner orden en una actividad, la de carga y descarga, que, actualmente constituye uno de los grandes problemas pendientes de soluciones válidas y eficaces, por parte de la actual Corporación municipal.

Jesús GARCIA

Las posibilidades de un estilo.

Cinco posibilidades de elección unidas por la elegancia y prestaciones que ofrece el estilo Renault 18. Todos ellos con tracción delantera, cinco velocidades, servofreno, neumáticos de perfil bajo y un completo equipo para el confort.

Renault 18 GTS Berlina y Familiar: Motor 1.647 cm³. Velocidad 163 km/h. Consumo de 6 litros cada 100 km. a 90 km/h.

Renault 18 GTD Berlina y Familiar: Motor Diesel ligero de 2.068 cm³. Velocidad 156 km/h. Consumo de 5,2 litros cada 100 km. a 90 km/h.

Renault 18 Turbo: El nuevo Renault 18, con motor de 1.565 cm³ y turbo compresor. Velocidad 185 km/h. Consumo de 6,4 litros cada 100 km. a 90 km/h.



Renault 18

Alta mecánica hecha estilo.

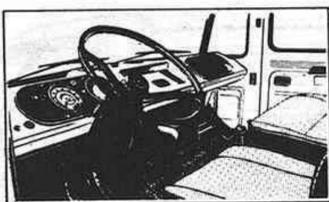


RED RENAULT DE MADRID Y PROVINCIA

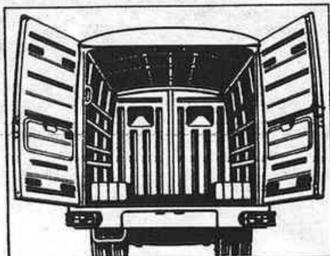
183 PUNTOS A SU SERVICIO.



Mercedes-Benz L 407 D. Un 2.500 kilos para profesionales.



Comodidad y seguridad Mercedes. Puesto de mando amplio y confortable. Cómodo acceso a los mandos. Es el vehículo más manejable y de mayor visibilidad entre los de su clase. Dirección Mercedes-Benz, de circulación a bolas. Robusto bastidor. Suspensión, con barra estabilizadora, en el eje delantero.



Capacidad Mercedes. Es el furgón de serie de máxima capacidad: 12,8 m³. Tres plazas en cabina. En todas las versiones dos distancias entre ejes: 2.950 m y 3.500 m.

Para profesionales que exigen de un furgón las prestaciones de un gran transporte ligero.

Mercedes-Benz L-407-D: lleva con facilidad y suavidad de marcha 2.500 kilos. Viene completamente carrozado de fábrica en las versiones: Furgón, Combi 6, Combi 9 y Microbús. También puede carrozarlo a su gusto y de acuerdo con las necesidades de su negocio, si elige un chasis frontis o un chasis cabina, corto o largo.

En cualquier caso, nuestros especialistas le asesorarán sobre la carrocería que más le conviene.

Disfrute de la técnica y el confort de todo un Mercedes. De la técnica al servicio del hombre. Vamos, suba al L-407-D. Es la furgoneta que le va a dar el servicio de un auténtico vehículo industrial ligero. Que usted puede conducir también con carnet de 2.^a y

que le da la más completa garantía: un año o 50.000 km y 100.000 km para el motor, en su primer año.

Con Mercedes L-407-D, usted cuenta con la asistencia de su amplia Red de Servicio Oficial. Un servicio que va más lejos del eficaz mantenimiento del vehículo. Mercedes-Benz, en servicio, tan completo como en técnica.

Consulte a su Concesionario Mercedes-Benz, cualquiera que sea su problema de transporte: 1.000, 1.300, 1.500, 1.700 y 2.500 kilos.



Mercedes-Benz

Su buena estrella
en todos los caminos

Francisco Herrera, concejal de Circulación y Transportes, ante la problemática del reparto de mercancías

«Estamos dispuestos a adoptar medidas radicales»

«Hoy por hoy, el tema de la carga y descarga es uno de los más conflictivos, y en torno al que se han planteado menos soluciones. La normativa actualmente en vigor es insatisfactoria, y el Ayuntamiento tiene la firme decisión de promulgar en breve una nueva ordenanza que regule esta actividad». Francisco Herrera, concejal comunista responsable de Circulación y Transportes reconoce, con estas palabras, la problemática existente y anuncia la adopción de unas medidas radicales pero a todas luces necesarias.

Para el señor Herrera, la dificultad para encontrar soluciones al tema del reparto y carga y descarga tiene unas causas muy concretas.

«Por una parte —apunta el concejal de Circulación y Transportes— existe una dificultad evidente y es que el Ministerio de Transportes no tiene una normativa sobre el tipo de vehículos aptos para la carga y descarga. Como consecuencia, sirven para esta actividad, los vehículos más dispares, que, la mayor parte de las veces, resultan inadecuados. Así, nos encontramos sin una base que nos permita ir hacia la homogeneización de los automóviles dedicados al reparto».

«El segundo problema —prosigue el señor Herrera— es que no existe una Ordenanza para la concesión de tarjetas de transportista, esto es, un permiso municipal que se concedería a aquellas personas que se dedican al reparto. Debido a ello, es imposible imponer sanciones eficaces, porque si retiras el carné de conducir al infractor, otra persona puede continuar con su actividad utilizando el mismo vehículo».

La ORA, muy positiva

Francisco Herrera considera que la normativa municipal

pal vigente en la actualidad resulta insuficiente, sobre todo por su concreción y numerosas lagunas. Pese a ello, cree que la ordenanza sobre bebidas ha conseguido unos resultados aceptables, al racionalizar esta actividad.

«Gran parte del éxito, aunque relativo, hay que achacárselo a las distintas empresas de bebidas, que se han preocupado de que se cumpla el convenio que en su momento suscribimos. Sin embargo, aparte de este tipo de reparto, existe otro, más de «por libre», con el que no se puede llegar a acuerdos concretos, en tanto en cuanto no existen interlocutores válidos. Es el caso de numerosos transportistas, que actúan a su aire, saltándose las normas vigentes».

Normativa consensuada

Ante esta situación de anarquía, y pese a los buenos resultados obtenidos en las actividades de carga y descarga en aquellas zonas en que funciona la Operación de Regulación de Aparcamiento, el Ayuntamiento está decidido a promulgar en breve una nueva Ordenanza.

«Hay —afirma Francisco Herrera— tres ejes fundamentales sobre los que va a girar esta Ordenanza. En primer lugar, queremos establecer un sistema de control de tiempo similar al de la ORA, con una vigilancia muy estrecha, sobre todo en las proximidades de puntos neurálgicos como los mercados.

- «No queda otra solución ante el incumplimiento generalizado de la normativa que regula esta actividad»
- «La ORA, no obstante, ha influido muy positivamente en las operaciones de carga y descarga. Sin ella sería imposible el reparto en la zona centro»



Francisco Herrera, concejal de Circulación.

En segundo lugar, se pretende limitar el peso de los vehículos de reparto, para que haya una homogeneidad y, finalmente, estamos decididos a establecer la tarjeta de transportista, que será retirada a quienes reincidan en las infracciones a la normativa vigente. El gran problema al que nos enfrentamos, insisto, es por una parte, las lagunas existentes en las Ordenanzas y, por otra, el escaso cumplimiento de esas mismas Ordenanzas. Cumplimiento que, en las zonas reservadas, es, sin embargo, muy elevado en el área de la Operación de Regulación de Aparcamiento. Indudablemente, si no fuera por la ORA, resultaría prácticamente imposible la carga y descarga en el centro de Madrid. Fruto de todo ello es nuestra firme decisión de adoptar unas medidas concretas y, de alguna manera, radicales».

Con vistas a las nuevas normas, el Ayuntamiento quiere mantener conversaciones tanto con las personas directamente afectadas —transportistas y empresas dedicadas al reparto— como con los distintos organismos de la Administración, como el Ministerio de Transportes, en aquellos aspectos que puedan afectar al citado organismo.

Fruto de esta colaboración será una Ordenanza que, por fin, venga a poner orden a ese desbarajuste que, en muchas zonas de la ciudad, es hoy el reparto de mercancías. Se conseguirá, así, y entre otras cosas, mejorar la circulación de vehículos, reducir la contaminación y facilitar la realización de estas operaciones de carga y descarga. La situación actual tiene, pues, los días contados.

J. G.

Los grandes camiones de reparto, ya en desuso, tendrán que ajustarse a la nueva Ordenanza.

Renault-5 TX a prueba

■ Buenos rendimientos y elasticidad de motor con caja de cinco marchas

DEBIDO a la fuerte competencia que existe en el segmento de los pequeños polivalentes, en el que los constructores cada día se preocupan más de diversificar sus series dotando a éstas de mayores potencias de motor y reduciendo a la vez los consumos, Fasa-Renault, en su Gama/82 dentro de la serie de los Renault-5, reemplazó la versión «TS» por el Renault-5 TX, modelo que en esta ocasión traemos a nuestra sección después de efectuarle la prueba correspondiente.

Más rápido con menor consumo

En su parte externa la nueva versión TX se distingue de la anterior en pequeños detalles como son: el faldón del nuevo paragolpes delantero (tipo Renault-Copa), colores exclusivos con nueva decoración lateral y neumáticos radiales de perfil 70.

Las principales novedades es-

tán en su parte mecánica: el motor ahora gana más de 100 c.c. ya que pasa de 1.289 a 1.397 c.c. dando una potencia este último de 63 CV. con lo que se ha conseguido, además de unas mejores prestaciones también mejor salida, reprise, mayor brillantez en su comportamiento y una muy buena elasticidad que permite tirar de la baja sin ningún tirón ni reacción extraña lo mismo que en velocidades superiores, todo esto conseguido con una sustancial reducción de consumo que se nota muy de veras. Para conseguir este fin, sin duda ayuda mucho en ruta la incorporación de la nueva caja de cinco marchas, en la que la 5.^a velocidad juega un papel muy importante, ya que a un régimen muy normal se logran velocidades punta de los 160 Km/h. Las relaciones están muy bien conseguidas en los escalonamientos entre la tercera y cuarta velocidad, lo mismo que entre la cuarta y quinta que por el buen desarrollo de esta última permite girar al motor en todo

momento muy desahogado manteniendo velocidades crucero muy buenas de 100 a 130 Km/h., con reducidos consumos y buena reserva de motor para casos precisos en los que la respuesta es francamente buena.

Buena seguridad activa

A pesar de ser un coche de reducidas dimensiones, desde el primer momento da una favorable impresión de buena seguridad activa y no solamente por la potencia y brillantez del motor, como con anterioridad señalamos, sino también por su buena estabilidad, comportamiento, eficaz sistema de frenos y dirección.

La eficacia del sistema de frenos, de disco delante y de tambor los traseros, aguantan muy bien y la frenada, además de eficaz, responde perfectamente al esfuerzo que se le imprime al pedal. Este sistema va provisto de servofreno de depresión.

También en la seguridad influye la buena visibilidad en todos los ángulos y en la conducción nocturna el TX se ve muy mejorado con la adopción de los faros H4 halógenos, así como con la incorporación de faros antiniebla.

Por último, en su comportamiento y en el agarre influyen los nuevos neumáticos de perfil 70 que se hacen notar con respecto a la versión TS.

Mejorada confortabilidad

De siempre, el habitáculo de la serie de los Renault-5 ha sido muy ponderado por lo bien logrado que está dentro de sus cortas dimensiones. Ahora, la accesibilidad a las plazas traseras se realiza más cómodamente por el desplazamiento del asiento delantero totalmente hacia adelante, dejando un buen espacio libre.

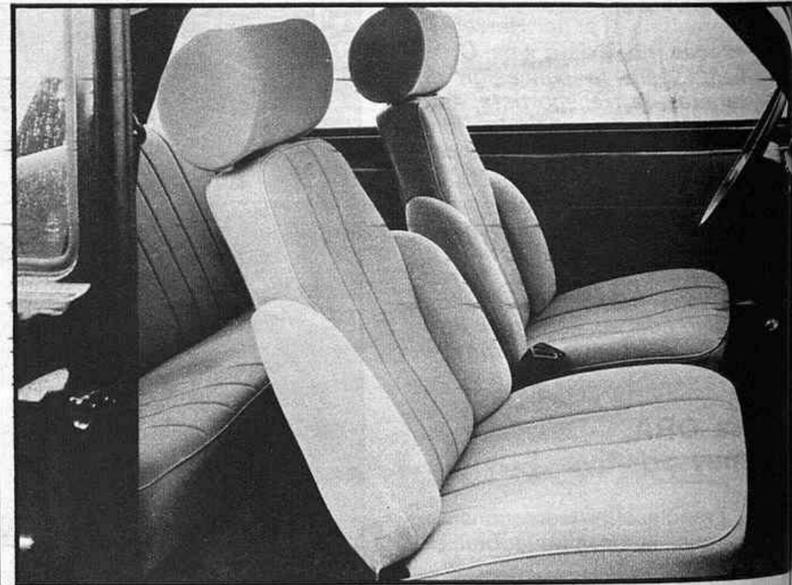
El confort se ha visto también mejorado al reducirse el nivel sonoro, gracias a la quinta velocidad. También cabe señalar que la suspensión cumple perfectamente con su función de absorber las irregularidades del terreno, proporcionando una mayor confortabilidad en los cómodos asientos delanteros y traseros.

En resumen, hemos disfrutado plenamente en la prueba de este Renault-5 TX que, como sustituto de la versión TS, sinceramente creemos la mejora plenamente y ofrece además mayores posibilidades a los amantes de los pequeños polivalentes que gustan de tener una buena reserva de motor y también para los que, sin llegar a un modelo de prestaciones deportivas, desean un coche de buena fiabilidad mecánica y respuestas de irrefragable comportamiento. Para los que piden más está la versión Copa, muy parecida a la Alpine francesa que dispone, con el mismo motor de una potencia bastante superior.



Nueva versión del Renault-5 TX que sustituye a la conocida versión TS.

Interior del TX donde se puede observar los asientos delanteros que con la nueva construcción recojen a la perfección a la vez de ser muy cómodos y envolventes.





Elegante línea deportiva del berlina Giulietta 2.0, automóvil muy brillante en todos sus aspectos.

El GTV 6 de motor de 6 cilindros 2.5 litros que da unas prestaciones de 205 Km/h., corresponde al más alto de la gama de los que se comercializan en España.

Alfa Romeo, en España

■ Brillantes mecánicas en una variada gama de modelos. Toma de contacto con los Alfasud, Sprint Veloce, Giulietta, Alfetta, GTV 2.0 y GTV 6. 2,5 litros

DE siempre los Alfa Romeo en sus distintas y variadas series han gozado de la preferencia de un público muy particular que se aparta de los coches de grandes series, que desea el automóvil de brillantes peromances y de líneas sport y deportivas que los distinga del resto de las marcas más populares, aunque éstas sean de reconocido prestigio internacional.

Las brillantes mecánicas con las que la firma italiana equipa a sus distintas y bien diferenciadas series, son producto de la experiencia adquirida en el campo de la competición, donde de siempre Alfa Romeo ha jugado un importante papel. Esto es bien sabido por los amantes del automóvil, y de ahí viene que tengan un mercado muy concreto y personalizado, en el que juega un importante papel la juventud y un público exigente conocedor de las mecánicas deportivas.

Heiderich-Ornilla, importador oficial para España

Tras la firma del acuerdo con la sociedad Alfa Romeo S.p.A. y del Grupo Heiderich-Ornilla el pasado 25 de enero, y después de unos meses de puesta en funcionamiento de la Red Comercial, este Grupo que hasta ahora venía funcionando como representante e importador oficial de BMW, en días pasados hizo la presentación a los medios informativos de la Gama Alfa Romeo que a través de

su amplia red de concesionarios será comercializada en España.

Con este motivo, tuvimos ocasión de informarnos de los ambiciosos planes de promoción y comercialización que la empresa española tiene para dar una fuerte batalla en el mercado de los importados, a la vez que pudimos tomar contacto con todos los modelos de las distintas series que ya están a la venta en todo el territorio nacional.

Automóviles de gran clase

La Gama que se comercializa en nuestro mercado está compuesta por una amplia serie de modelos entre los que se encuentran los siguientes: Alfasud, Sprint Veloce, Giulietta, Alfetta, GTV y GTV 6.

Con todos estos modelos hemos tenido la oportunidad de tener una pequeña toma de contacto, en la que pudimos disfrutar de la brillantez de las distintas mecánicas y comprobar las buenas prestaciones y seguras respuestas que los Alfa Romeo dan mayormente, a los amantes de la conducción deportiva. El marco elegido para la prueba en la provincia de Cáceres, comarca de la Vera del Tajo, fue el escenario idóneo para sacarle a los Alfasud, GTV 6 2.5 los Alfetta y los Giulietta, todas esas buenas características de modelos deportivos, en los que la seguridad en tramos sinuosos juega un importantísimo papel. Por la consecución de curvas a lo largo de todo el

recorrido, también pudimos comprobar las seguras y buenas mecánicas de estos modelos que, sin ser unos grandes deportivos, tienen factores muy positivos, cada uno, dentro de la categoría en la que están insertos.

Diferentes potencias y características técnicas

Comenzando por los Alfasud, modelo que en la actualidad están dando un excelente juego en el campo de la competición, cabe resaltar las brillantes respuestas mecánicas que los dos modelos con motor 1.5 proporcionan. La versión Alfasud 1.5 Ti, cuya potencia máxima es de 95 CV., como es lógico, se nota mayormente su fuerza y sus prestaciones se ven claramente favorecidas.

De características muy similares a este modelo es también el Sprint Veloce que alcanza velocidades de 175 Kms/h., igual que el modelo anterior.

Los Alfetta y Giulietta, que corresponden a carrocerías de tres cuerpos, berlinas cuatro puertas, montan los motores 2 litros que les dan una potencia de 130 CV. para lograr prestaciones de 185km/h. El acabado interior está muy bien logrado, y reúnen características muy favorables en el confort, comodidad y en la seguridad de conducción.

La serie GTV, está compuesta por dos motorizaciones, el GTV 2 litros con potencia de 130 CV. y el GTV 6 2,5 que monta el motor de

2.492 c.c. cuya potencia se ve aumentada en 30 CV. más de fuerza, proporcionada por su potente motor de 6 cilindros que a la vez le dan prestaciones de una velocidad máxima de 205 km/h. La aceleración de 0 a 100 km/h la logra en tan sólo 8,3 segundos. Cuenta con caja de cambios de 5 velocidades, dirección suave y precisa de cremallera y frenos de disco a las cuatro ruedas.

Ambas carrocerías son de tipo Coupé 3 puertas 4 plazas, y la buena aerodinámica CX 0,39 le proporciona una excelente penetración al aire.

Precios y equipos opcionales

Los precios franco frontera son los siguientes:

	Pesetas
Alfasud 1.5 4 puertas.	896.000
Alfasud 1.5 Ti.....	1.037.000
Alfasud Sprint Veloce 1.5.....	1.170.000
Giulietta 2.0.....	1.302.000
Alfetta 2.0.....	1.390.000
GTV 2.0.....	1.460.000
GTV 6 2.5.....	1.895.000

Como equipos opcionales está el aire acondicionado al precio de 140.000 pesetas para los modelos Giulietta, Alfetta y para los GTV. Para estos dos últimos modelos la tapicería de cuero y techo corredizo por un precio de 100.000 la primera y 70.00 la segunda opción.

Por último, ruedas de aleación ligera y pintura metalizada para toda la gama.

Seguridad, conservación y ahorro

DAR mayor seguridad a la circulación, disminuir el deterioro de los vehículos y acelerar la rapidez de los transportes son los objetivos fundamentales a cumplir por el Programa Extraordinario de Conservación de Carreteras —en el que colabora estrechamente la Dirección General de Carreteras—, que ha sido presentado recientemente por don Luis Ortiz, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, Programa que a su vez cumplirá otro importante objetivo como es la creación de nuevos puestos de trabajo que lleva emparejado consigo la ejecución de estas obras, previstas a lo largo del trienio 1982/84, fecha en que la red viaria debe estar perfectamente conservada para así posibilitar que el Estado dedique menores cantidades de las actuales para su mantenimiento. Por el interés que supone esta noticia para los automovilistas, profesionales del motor y otra serie de entidades de distintos sectores que se ven afectadas por el mal estado y los «puntos negros» existentes en varios tramos de nuestra amplia red de carreteras, hoy como «informe especial» lo recogemos en nuestra «Hoja del Motor» que mensualmente trata de analizar e informar sobre todo aquello que está relacionado con el automóvil. Esta buena nueva sabemos tendrá una extraordinaria acogida por todos nuestros lectores, ya que todos sufrimos de algún modo los problemas del mal estado de algunas carreteras.

Los asistentes a la rueda de prensa, pudimos escuchar de boca del ministro frases tan alentadoras como: «estamos en un momento crítico para nuestras carreteras» o «había que frenar inmediatamente su deterioro». Para lograr esto, continuó diciendo: «desde hace meses y de acuerdo con los estudios realizados, el M. O. P. U. era consciente de la necesidad de aumentar la inversión para conservar nuestra red viaria». «En 1980 las carreteras españolas presentaban inaceptables condiciones de mantenimiento, en un 40 por 100 de su longitud». Este deterioro —según añadió Luis Ortiz— es consecuen-

cia de que la inversión en la conservación, en los últimos años, era insuficiente, ya que venía siendo de unos 12.000 millones de pesetas anuales y, según estudios hechos por los expertos de la Dirección General de Carreteras, para conservar la red en adecuadas condiciones, son necesarios unos 25.000 millones de pesetas al año».

Plan extraordinario de conservación de nuestra red viaria

Aunque el Ministerio, durante los últimos años, tenía planteada

la conservación de carreteras con mayor profundidad de la que se venía haciendo, debido a la insuficiencia de las dotaciones presupuestarias que para este apartado venían adjudicándose, según recordó el actual ministro del M. O. P. U., don Luis Ortiz, «a principios de año el Ministerio se propuso abordar el problema con carácter de urgencia, incluyendo los objetivos generales un Programa Extraordinario de Conservación. En función de ello, en estos meses —dijo—, hemos gestionado la habilitación de presupuestos extraordinarios y el Gobierno, sensible a toda inversión generadora de empleo, aprobó la

puesta en práctica de este Programa Trienal».

250.000 millones para el trienio 1982/84

El Programa Extraordinario que, como recaló Luis Ortiz, comprende el trienio 1982/84, prevé invertir en total más de 100.000 millones de pesetas, a lo que hay que sumar 150.000 millones más en concepto de modernización: mejora de trazados antiguos, supresión de travesías, desdoblamiento de tramos congestionados, etcétera, en cuyas ejecuciones la Dirección General de Carreteras, juega un importantísimo papel. En este año de 1982 la inversión ascenderá a más de 33.000 millones de pesetas.

Volviendo al Programa Trienal, además del beneficio que supone éste para la seguridad vial, y que el mal estado de las carreteras lleva consigo el encarecimiento del transporte, envejecimiento del parque automovilístico y que, a su vez, incrementa también el consumo de combustible, va a suponer, además de corregir los efectos citados, la generación de 7.500 nuevos puestos de trabajo a añadir a los 6.000 actuales, con-

secuencia esta última de las más importantes del programa.

La carretera en la economía nacional

Para analizar los pros que suponen una buena infraestructura de carreteras que en buena conservación son siempre símbolo de desarrollo y progreso, cabe resaltar entre otras muchas cosas, que el transporte constituye un sector básico tanto por su importancia para el desarrollo económico del país, como por su papel decisivo en la mejora de la calidad de vida que pueden disfrutar los ciudadanos. Como indicadores de su importancia económica pueden considerarse la participación del sector en el producto interior bruto, que es actualmente del orden del 6,5 por 100 (y ha conseguido una evolución creciente puesto que en 1970 era únicamente del 5,4 por 100) y la cifra de población ocupada en el sector, que en 1980 ascendía a 777.000 personas.

Su contribución a la calidad de la vida resulta difícilmente reducible a cifras; pero una cierta idea puede darla el hecho de que se registraron en 1980, en nuestro

país, un promedio de 5.000 kilómetros por habitante en viajes interurbanos en los distintos medios de transporte.

Dentro del sector, destaca la participación del transporte por carretera en el transporte interior, por donde se realiza el 89 por 100 del transporte interior de viajeros y el 87 por 100 del de mercancías. La contribución del transporte público por carretera al PIB, es de un 3,5 por 100 y el número de personas ocupadas en él ascendía, en 1980, a más de 600.000. Pero, al contrario de lo que ocurre en otros modos de transporte, los transportes de carácter privado tienen, en el sector de la carretera, una importancia considerable, tanto en el sector de viajeros como el de mercancías. Si se considera el valor añadido bruto a los transportes privados de mercancías, la participación en el PIB superaría el 6 por 100 y el número de personas ocupadas sobrepasaría el millón.

El transporte por carretera supone un 10 por 100 de la población ocupada

Por otra parte, el transporte por carretera, tanto público como

(Pasa a la página 18.)



■ **Luis Ortiz, ministro de Obras Públicas: «Había que frenar inmediatamente el deterioro de nuestras carreteras».**

■ **La red viaria española, en algunos puntos bastante deficiente, ahora sensiblemente mejorada con el programa extraordinario del M. O. P. U.**

■ **Este programa extraordinario generará 7.500 nuevos puestos de trabajo.**

Luis Ortiz, ministro de Obras Públicas y Urbanismo, ha abordado con gran interés el Programa Extraordinario de Conservación de Carreteras.

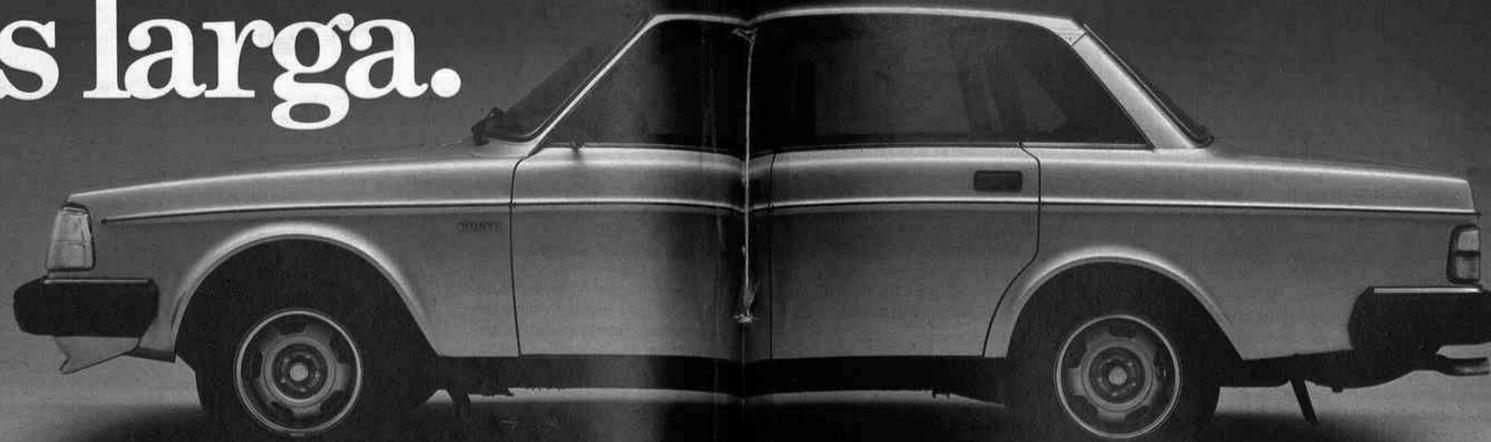
Distribución de créditos extraordinarios de conservación

(en miles de pesetas)

ANUALIDAD DEL AÑO 1982:		
Conservación ordinaria	18.500,0	
Plan extraordinario	14.829,3	
	33.329,3	
ANUALIDAD DEL AÑO 1983: (En ptas. 1982)		
Conservación ordinaria	20.350,0	(18.500 × 1,1)
Plan extraordinario	14.956,9	
	35.306,9	
ANUALIDAD DEL AÑO 1984: (En ptas. 1982)		
Conservación ordinaria	22.385,0	(18.500 × 1,1 ²)
Plan extraordinario	9.723,0	
	32.108,0	
Total:	100.744.200	pesetas

Varias vistas de la primera obra que acomete el programa extraordinario del M. O. P. U., en la M-30, entre el puente de San Isidro y el puente Oblicuo.

Los Volvo son los coches de vida más larga.



Sus conductores también.



Contrapunto

La mayoría de los coches duran entre los 10 y 14 años. Algunos llegan hasta 15. Y sólo otra marca, aparte de Volvo, alcanza los 16 años. Sin embargo, no hay otro coche en el mundo que supere los 19,4 años de duración media, conseguidos por Volvo. Tampoco hay otro coche que ofrezca el nivel de seguridad que ofrece Volvo.

La seguridad de su habitáculo indeformable con perfiles de acero de sección cuadrangular. Las zonas de absorción de impactos que hacen el Volvo impenetrable. Las barras de acero de protección en las puertas. Sus legendarios parachoques con amortiguadores. Su exclusivo doble circuito triangular de frenos, de máxima

eficacia en situaciones imprevistas. Su radio de giro de 9,5 metros, el más pequeño de los coches de su categoría. Y todo sin perder nada del puro placer de conducir, con unas altas prestaciones que muy pocos pueden igualar. Venga a probar un Volvo entre los compactos 340, los clásicos 240 y los impresionantes 260, se convencerá.

Los Volvo son los coches de más larga vida. Y sus conductores también.

VOLVO
Seguro a todo riesgo.

(Viene de la página 15.)

privado, está estrechamente relacionado con un conjunto de actividades que resultan imprescindibles para su desarrollo y entre las que destacan aquellas relacionadas con la construcción y mantenimiento de infraestructuras y vehículos. Un estudio realizado por el Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones, encontró que en 1975 el valor añadido correspondiente a estas actividades, relacionadas directamente con el transporte por carretera, suponían un 5 por 100 del PIB, con lo que sumado al debido al propio transporte (sin incluir naturalmente el debido a los vehículos privados) se llegaba a un 11 por 100 del PIB. El personal ocupado en estos sectores encargados de la construcción y mantenimiento de vehículos e infraestructuras ascendía a unos 550.000, con lo que el conjunto de personas ocupadas en actividades relacionadas con el transporte por carretera suponía un 10 por 100 de la población ocupada.

Evidentemente, el funcionamiento del sector depende en buena medida del estado de las infraestructuras, por las que circulan los vehículos y, por consi-

guiente, de las inversiones destinadas a conseguir que estas infraestructuras puedan cumplir adecuadamente su función.

Necesidad de aumentar la inversión en la Red Viaria

El informe elaborado para este Programa señala que el ritmo de crecimiento de las inversiones destinadas en los últimos años a atender las necesidades derivadas de una adecuada política de modernización y conservación de carreteras, ha traído como consecuencia la degradación progresiva de la red viaria española, que en 1980 presentaba un 40 por 100 de su longitud en condiciones no aceptables en sus pavimentos.

Las consecuencias del empeoramiento del estado de las carreteras son múltiples; en primer lugar, las posibles consecuencias sobre la seguridad de tráfico, bien directamente, ya que el mal estado de la carretera puede aumentar el riesgo de accidentes en ciertas secciones, pero, sobre todo, de forma indirecta, puesto que el mal estado de la carretera da lugar a una peor conservación de los vehículos, lo que en el caso

de transporte público (camiones y autobuses), resulta particularmente preocupante al combinarse el envejecimiento del parque que viene observándose en los últimos años.

Asimismo, el mal estado de la carretera, dará lugar a un encarecimiento del coste del transporte, tanto por el aumento en las resistencias al avance, como por el mayor riesgo de averías que produce. En particular, el consumo energético ha de aumentar debido a estas causas, especialmente en el caso de los vehículos pesados, teniendo en cuenta el efecto de envejecimiento del parque ya mencionado.

Por otra parte, este empeoramiento de las condiciones de la carretera no ha dado lugar a una transferencia de tráfico hacia otros modos de transporte que pudieran resultar más convenientes. Las relaciones entre los volúmenes de tráfico transportados por carretera y ferrocarril no ha cesado de aumentar de 1971 a 1980, ya que si en 1971 la carretera transportaba un volumen seis veces superior al del ferrocarril, en 1980 era más de nueve veces superior, siendo análoga la relación para los transportes de viajeros y mercancías. La inversión de ferrocarriles, aunque ha sufrido notables oscilaciones, se ha mantenido en un nivel más

constante que la correspondiente a la red estatal de carreteras, si en 1971 las inversiones en infraestructuras de carreteras eran un 20 por 100 superiores a la inversión total, en los ferrocarriles de vía ancha, en 1980 eran únicamente los dos tercios de esta última, siguiendo una evolución prácticamente inversa a la relación entre volúmenes de tráfico en ambos modos.

Por consiguiente, al haber aumentado la participación de la carretera en el transporte total, el empeoramiento del estado de la carretera supone un incremento en el coste del transporte.

Objetivos de la inversión

La política actual de carreteras tiene dos objetivos fundamentales: el primero, mantener el capital vial existente, es decir, poner en adecuadas condiciones de viabilidad la red, sin modificaciones importantes en su funcionalidad y trazado. El segundo, modernizar dicha red modernizando trazados antiguos, suprimiendo travesías, desdoblando tramos congestionados, ejecución de vías lentas, etcétera. Para abordar este Plan Extraordinario de Conservación la cifra de inversión, como ya señalamos con anterioridad, es de 100.000 millones de pesetas. Paralelamente a este programa extraordinario de conservación, la Dirección General de Carreteras seguirá su programa de modernización de la red, cuyo importe, señalado ya con anterioridad, puede situarse en el entorno de 150.000 millones de pesetas para el mismo trienio.

Doblar la capacidad de inversión

Para valorar el Programa Extraordinario de Conservación, cabe señalar que la inversión en conservación hasta ahora venía siendo de 12.000 millones de pesetas, durante el quinquenio 1976/1981, con lo que la puesta en marcha de este Plan significa doblar la capacidad de inversión.

Esta inversión de 100.000 millones de pesetas en conservación, pretende corregir la degra-

dación de nuestro patrimonio vial que en la actualidad puede cifrarse en 1,5 billones de pesetas, a la vez que actúa en 5 subprogramas tendientes a cubrir los siguientes objetivos.

1.-OBRAS POR GESTION.—A realizar por el personal caminero y operario en el mantenimiento de la plataforma de la carretera,

construcción o el refuerzo de muros o su reposición.

5.-BALIZAMIENTO, SEÑALIZACIÓN Y DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD.—Comprende proyectos y obras de colocación y renovación de vallas y defensas en tramos peligrosos, así como la renovación de la señalización, tanto vertical como horizontal.

derarse que un 36 por 100 del mismo corresponde al coste de mano de obra, con lo que se incrementará, durante los 3 años previstos para el Programa, en 7.500 puestos de trabajo, además de los 6.000 que hay en la actualidad.

Con la mejora de las infraestructuras, el ahorro energético

sobre la red estatal de carreteras, teniendo en cuenta el ahorro que supone en los costes variables el buen estado de las carreteras que influye grandemente en neumáticos, lubricantes, combustible, reparaciones y recambios, lo que

- Mejor estado de las carreteras y más autopistas.
- 100.000 millones de pesetas, presupuesto para el programa.
- Una buena infraestructura de carreteras, símbolo de desarrollo y progreso.

Efectos de la inversión

La ejecución de las obras necesarias para la realización de las inversiones, tanto en construcción como en conservación de carreteras, traerán como consecuencia el aumento de empleo en un sector que es de los más afectados por el paro. El coste de las obras de carreteras puede consi-

juega un importante papel ya que supondrá un menor consumo en el tráfico rodado.

En cuanto a la seguridad vial, estas mejoras van a contribuir grandemente a lograr una reducción en los accidentes como consecuencia de la desaparición de muchos «puntos negros» que actualmente ocasionan accidentes con víctimas.

Por otro lado, se abaratará el coste del transporte realizado

al final redundará en el mayor abaratamiento del transporte por carretera.

Distribución del presupuesto

Una vez expuestos cada uno de los puntos que lleva consigo el Plan Extraordinario de Conservación, queremos señalar que el responsable del Ministerio, don Luis Ortiz, además de destacar la importancia de la carretera como nexo de unión entre todos los pueblos de España, dijo que «la fundamentación de nuestro Estado de las Autonomías, como una suma de solidaridades, exige también la actuación del Estado como corrector, a través de una buena aplicación de sus recursos, de posibles desequilibrios territoriales. En el caso concreto de este Programa Extraordinario, la distribución de los presupuestos da respuesta justa y proporcionada a las necesidades concretas de cada una de las nacionalidades y regiones del Estado español. Así, se invertirán en Andalucía 4.281 millones; 4.454 en Castilla-León; 2.739 en Cataluña; 2.771 en Galicia; 1.544 en Madrid; 3.467 en Castilla-La Mancha; 1.927 en la Comunidad Valenciana; 735 en Murcia; 420 en La Rioja; 1.465 en Extremadura; 2.094 en Aragón; 1.555 en el País Vasco; 639 en Cantabria; 938 en Asturias; 1.931 en Canarias; 653 en Baleares; 54 en Ceuta y 38 en Melilla.

La Dirección General de Carreteras colabora en este cartel indicador, que se situará en los lugares donde se acometan obras de conservación.



HOJA DEL MOTOR

Programa
Extraordinario
de Conservación
de Carreteras
1.982/84

MOPU

Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo

HOJA DEL MOTOR

Una buena red RENAULT de Madrid y Provincia

En este mes de mayo, la Red Renault de Madrid y Provincia ha sido noticia por partida doble: una, por su inestimable ayuda al deporte del automóvil, y la otra, por ser una Red modelo de asistencia y servicio al cliente.

Con la presentación del Equipo de Competición de esta importante Red, los Concesionarios de Madrid y provincia han puesto en práctica un importante programa deportivo participando con sus propios equipos en la competición de las Copas Nacionales Renault, con la fuerte base de los conocimientos deportivos de los talleres de la Red, cuya especialización práctica en este tipo de mecánica está más que demostrada. La otra acción importante es la ayuda técnica y económica que se les presta a los «jóvenes valores», para que en su día puedan contarse entre los mejores pilotos.

175 puntos de asistencia post-venta

También el día de esta presentación tuvimos ocasión de

documentarnos y analizar el tema tan importante como es para el usuario la asistencia técnica y el buen servicio post-venta.

Sumándose a una Red de más de 1.100 puntos en España, la Red Renault de Madrid y Provincia cuenta con 175 instalaciones, en las que un gran porcentaje son modelo en su género, por contar con los equipos más modernos para la diagnosis y reparación, así como con un personal altamente especializado.

A nuestro juicio, la buena imagen de marca se consigue con una buena y eficaz organización, y, en este sentido, este gran número de concesionarios, desde el primer momento que un cliente se decide por la marca, tiene a su disposición en cualquier punto de la Red una completa información sobre cualquier modelo, cual es el que más le interesa según su utilización y necesidades, así como las distintas formas de adquirirlo, financiación, gestoría, seguros y la tasación de su vehículo usado, sea cual fuera la marca.



Diagnóstico y mecánica

Cuando un coche por la razón que sea no funciona como es debido, lo más aconsejable es someterle a un cuidadoso examen, y en este sentido cuentan con excelentes Bancos de Pruebas Electrónicas que realizan más de 80 controles fundamentales para facilitar una radiografía exacta y objetiva de cada coche.

Para tratar la parte mecánica, los mecánicos especialistas están formados en la escuela de post-venta de FASA-Renault, quienes a su vez trabajan con

documentación y utillaje concebidos para los modelos de la marca.

Mercado de ocasión

También bajo un control de la marca funciona el «Mercado Nacional de Ocasión», en el que los coches usados de todas las marcas, completamente revisados y a precios muy aquilatados, ofrecen una solución para cuando se necesita un segundo coche o para aquellos que no son necesarias las prestaciones de un vehículo nuevo.

Altas cuotas de mercado VESPA

Durante muchos años, sin que existan sustanciales variaciones, Vespa continúa manteniendo una línea invariable de penetración en el mercado de las «dos ruedas», y sigue obteniendo cada vez porcentajes más altos de cuota en el mercado, sobre el total de matriculaciones.

Un claro ejemplo son los por-

centajes obtenidos en los meses de enero y febrero del presente año, en el cual, según datos de la Jefatura Nacional de Tráfico, obtuvo el 46,3 % del total de matriculaciones, considerando motos nacionales más importadas en el primer mes, y en febrero aumentó su porcentaje al 52,3 %, siendo el cómputo total de los

dos meses del 49,25 % del total de las matriculaciones y considerando exclusivamente las motos de fabricación nacional, Vespa consiguió el 62,25 % de matriculaciones, cifra esta que por sí misma refleja la variedad y calidad de sus fabricados.

Motores para scooter Gilera-Italia

En este sentido cabe señalar que Moto Vespa Española está exportando a Piaggio (Italia) los primeros lotes de motores de 50 c. c. para el nuevo scooter automático Gilera GSA, que se montan en la fábrica Gilera de Arcore. Esta importante exportación alcanzará una cifra total de 20.000 motores al año, aproximadamente.

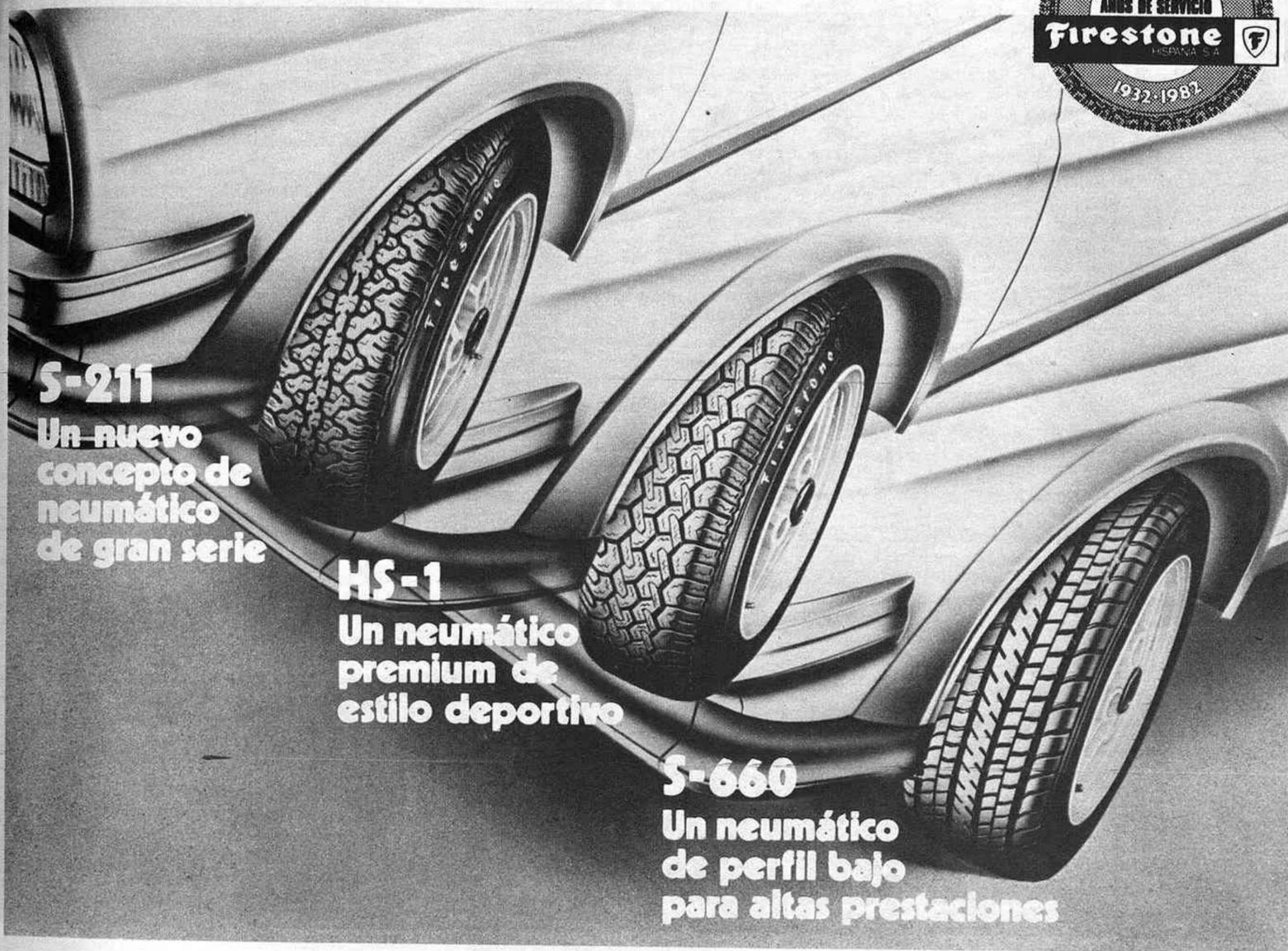
El modelo scooter Gilera GSA, de vanguardia y un tanto revolucionario por sus modernas características, cuenta con monoamortiguador, y el motor que equipa es el que como base Moto Vespa fabrica para sus ciclomotores automáticos Vespino y Vale.



Considerable reducción de grúas municipales

Aunque muchas veces es necesaria, la «grúa municipal» nunca ha gozado de la simpatía del público, sino que, por el contrario, ha sido motivo de discordia en muchas ocasiones con verdadera razón. La noticia, aunque facilitada hace ya varios días, creemos es digna de ser comentada, y simplemente se trata de que el Ayuntamiento de Madrid ha tomado la decisión de reducir considerablemente la actuación de la grúa municipal, debido a que sus servicios no son tan necesarios por el éxito obtenido en la Operación de Regulación de Aparcamiento (ORA). Las medidas tomadas han sido el dejar en servicio solamente treinta unidades de las cien existentes. Con una mejor educación ciudadana, tal vez un día no muy lejano el Ayuntamiento se vea en la necesidad de suprimir totalmente este servicio.

La nueva generación de neumáticos Firestone para turismos.



S-211
Un nuevo
concepto de
neumático
de gran serie

HS-1
Un neumático
premium de
estilo deportivo

S-660
Un neumático
de perfil bajo
para altas prestaciones

Firestone



Con neumáticos en buen estado y correcta presión de inflado ¡Pise firme!

TALBOT SOLARA, UN SUEÑO ALCANZABLE.



YOUNG & RUBICAM

Muchos han soñado con poseer un Talbot Solara, un coche de la gama que conjuga el más moderno estilo con la línea tradicional.

En esta gama hay seis versiones de hasta 90 C. V. de potencia, cajas de cambio de 4, 5 velocidades y automáticas, con programador de velocidad; equipamiento sofisticado como el ordenador de viaje, el elevavinas eléctrico, dirección asistida, llantas de aluminio... En fin, un sueño.

660.000 Ptas.FF

Pero un sueño alcanzable, porque por 660.000 Ptas. f.f. el Solara LS ofrece todas las excelentes

cualidades de la gama, como son: El encendido electrónico, la toma de diagnosis, la suspensión independiente y excepcionales prestaciones; con un motor de baja compresión, que consume sólo 6,7 l. a los 100 Km. de gasolina normal, la menos cara.

TALBOT SOLARA. LA LINEA MAESTRA.

Utilizamos sólo lubricantes  CEPSA



EL ESPIRITU AUTOMOVILISTA.

TALBOT

Daimler-Benz presenta la propulsión de hidrógeno

Por primera vez, Daimler-Benz ha presentado un automóvil de turismo cuya propulsión está accionada con hidrógeno. La base del éxito de lograr un motor alimentado por hidrógeno que sea normal su utilización cotidiana como un vehículo de turismo más, es producto de una profunda investigación que sobre el proyecto denominado «Tecnología de hidrógeno», la firma alemana viene desarrollando en sus centros de Berlín y Stuttgart, al tiempo que también investiga sobre otras alternativas energéticas que se salen de las conocidas derivadas del petróleo.

Flota de 15 turismos de la serie «T» Mercedes

Este automóvil al que con anterioridad hacemos referencia y que fue presentado en la Feria de Hannover, pertenece a una flota de 15 coches de la serie «T» de Mercedes, que dentro de un ensayo a gran escala se utilizarán en condiciones ordinarias a principios de 1983.

Accionamiento del motor de hidrógeno

Para dar una idea sobre la alternativa de la propulsión de hidrógeno, conviene señalar, que esta propulsión se fundamenta básicamente en los «acumuladores de hidruros metálicos a baja temperatura», contruidos a modo de cambiadores tubuladores de calor, a los que por medio del agua se les conducen los calores del motor derivados del escape, obteniendo entonces la presión necesaria para el accionamiento del motor de hidrógeno, el que por medio de regulaciones se mantiene constante.

Después de laboriosos trabajos, Daimler-Benz, ha logrado el emplear un sistema de acumulador que permite repostar el coche movido por hidrógeno en menos de 10 minutos, tiempo «record» este si lo comparamos con el proceso de las tecnologías anteriormente conocidas que podía durar hasta dos horas.

Dos tipos de motor

En este proyecto se ha trabajado con dos tipos de motor. El motor transformado para la propulsión con hidrógeno, se deriva del motor de inyección de 2,3 litros de 4 cilindros, en el que cambia sobre todo, la preparación de la mezcla, así como la inyección de agua realizada por tubo de aspiración.

Por su parte, el motor elegido para la propulsión mixta hidrógeno-gasolina, ha sido el 6 cilindros de inyección de 2,8 litros. La alimentación se realiza al mismo tiempo con hidrógeno y gasolina por

medio de una regulación electrónica, y al aumentar la carga, se eleva la dosificación de gasolina del 0 por 100 (marcha en vacío), al 100 por 100 (plena carga), y es cuando entonces se hace posible una sustitución parcial de la gasolina por el hidrógeno, con lo que se logran mejores índices de escape y reducciones del consumo de hasta el 20 por 100 (en función del índice térmico de los carburantes empleados).

Este proyecto se está llevando a cabo con dos tipos distintos de surtidor. Uno de hidrógeno en el que el gas ciudad, con un contenido de hidrógeno del 50 por 100 aproximadamente se transforma con auxilio de una instalación absorbente de presión oscilante, en hidrógeno del 99,9 por 100. De este modo se puede repostar en sólo 10 minutos, sin preocuparse por la pureza del gas. De otra parte, se están probando en la actualidad pequeñas instalaciones para la generación de hidrógeno a partir del gas y la electricidad, examinando la posibilidad de repostar con el enchufe o el grifo de gas doméstico.

La propulsión eléctrica en la investigación

Sobre un turismo experimental también de la serie «T» de Mercedes, Daimler-Benz, espera reunir antes de 1983, interesantes experiencias adquiridas en la práctica del tráfico urbano, para en su día aplicar esta tecnología al sector de los

vehículos de accionamiento eléctrico para la circulación individual.

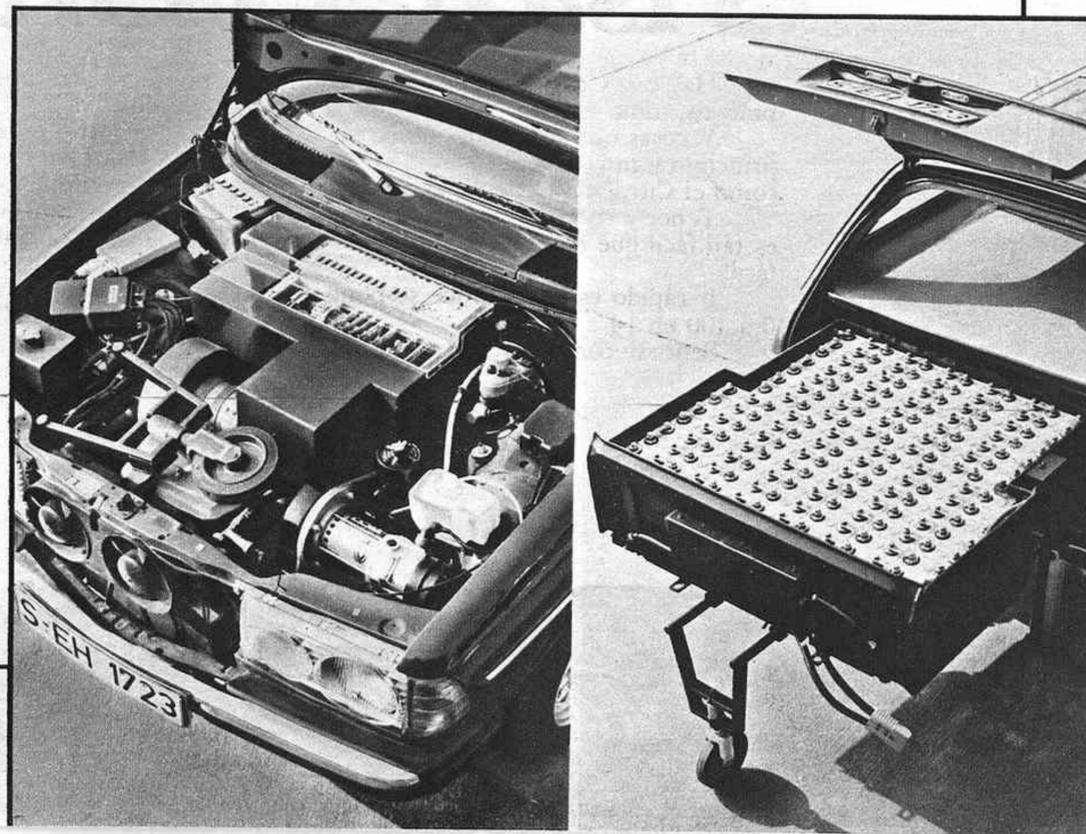
El modelo experimental, entre otros, está dotado de una batería «fer-níquel» recientemente descubierta, que a igual de potencia, posee el doble de contenido de energía que las baterías convencionales de plomo. Está equipado con un motor eléctrico de 30 kW, que le dan una potencia de 41 CV. Con su propulsión de baterías, alcanza una velocidad de 80 kilómetros/hora. Su autonomía es de 100 kilómetros. Con el aparato cargador a bordo, la batería de tracción puede recargarse en cualquier enchufe de 220 V-10 A.

Para el caso de que el conductor se hubiera equivocado al prever la autonomía del coche, dispone de un motor de gasolina como accionamiento de emergencia, con el que pueden hacerse 50 kilómetros más. Cuenta con cambio de velocidades automático derivado de los de serie.

El pequeño motor de emergencia, corresponde al modelo Otto de 2 cilindros y cuatro tiempos. Junto a este grupo propulsor se ha dotado al vehículo de un mando electrónico de motor, un grupo servobomba y una calefacción de reserva de gasolina.

La batería de fricción «fer-níquel» se aloja en un compartimiento de la trasera del coche, separado del habitáculo, que puede sacarse por detrás, quedando entonces totalmente accesible. El peso de esta batería es de 600 kg.

En el compartimiento del motor del primer vehículo experimental Daimler-Benz, puede observarse el motor eléctrico, y el pequeño auxiliar de 2 cilindros gasolina. La otra fotografía nos muestra el bloque de la batería de fricción «fer-níquel», que puede extraerse con toda facilidad a pesar de sus 600 kg. de peso.



Visa II. El Grande.

Hay cosas que se hacen fáciles con la práctica, como escribir.

Y cosas que son fáciles desde el principio y muy prácticas, como el Citroën Visa II, El Grande.

Tener y conducir un Citroën Visa II es tan fácil que entusiasma. ¡Todo en él es fácil!

Ir rápido es fácil porque se pone de 0 a 100 en 14". Sentirse cómodo y seguro es fácil

porque cuatro puertas siempre son mejor que dos.

Ahorrar es fácil porque sólo gasta 5,5 l. Usarlo es fácil porque sólo necesita 2 h. de mantenimiento cada 10.000 km.

Y comprarlo es fácil porque sólo cuesta desde 414.700 Ptas. F.F.

¿Ve lo fácil que es?

Pues tome nota: "Tan fácil como escribir". Así es El Grande.



CITROËN VISAI I

Tan fácil como escribir.



Record de producción para el Opel Kadett

El Opel Kadett, que dentro de muy poco dejará de ser el modelo benjamín de la gama Opel con la próxima salida al mercado del Opel Corsa, fabricado en España, ha sido noticia recientemente con la salida, de la cadena de producción de la fábrica Adam Opel de Alemania, de la unidad 1.000.000, cifra ésta que supone un récord para este cotizado modelo, que la ha alcanzado en tan sólo dos años y medio desde que

fue presentada a finales del verano de 1979. En el pasado año, este modelo fue el de motor de gasolina más vendido en la República Federal de Alemania.

En la fotografía, con verdadera cara de satisfacción, el señor Ferdinand Beickles, presidente-director general de Opel, muestra la unidad 1.000.000 del Kadett, que él mismo retiró de la cadena de ensamblaje.

MUEVETE CON MOTO VESPA



Para vivir tu juventud:
VALE y VESPINO nacen alegres, seguros, bellos y dinámicos para hacer más ágil tu vida.
Pensados para ti, para acercarte a tu mundo libre.
MOTO VESPA, una gran Empresa que pone a tu alcance su Red de 4.000 puntos de venta que te ofrecen una efectiva y cordial asistencia técnica.

MOTO VESPA
Un mundo nuevo que se mueve para ti

Medicina de tráfico

Convenio de estudio e investigación

Un convenio entre la Dirección General de Tráfico y la Universidad regulará la cooperación para el estudio e investigación del factor humano en la conducción de vehículos automóviles, según se puso de manifiesto en el acto de clausura del I CURSO DE MEDICINA DE TRAFICO, que se ha venido desarrollando en el Departamento de Medicina Legal de la Universidad Complutense, de Madrid.

El curso ha sido dirigido por el doctor Julio Montenegro.

El doctor Vicente Moya, director del Departamento de Medicina Legal, ha coordinado los programas que cuentan con el patrocinio y ayuda de la Dirección General de Tráfico.

En el acto de clausura, el director general, Antonio Bernabéu, dijo que se inicia una andadura, en estrecha colaboración, que ayudará a reducir los accidentes y sus consecuencias para lograr un tráfico más humano.

El vicerrector de la Universidad Complutense, don José Simón Martín, glosó en breve parlamento la importancia social de la medicina del tráfico.

Han participado en el curso más de 180 alumnos, a los que les fue entregado un diploma.

HOJA DEL MOTOR



LOS PRIMEROS EN SER LOS PRIMEROS

Cuando se pone a prueba la resistencia mecánica de un coche.
Cuando la dureza selecciona sólo a los mejores. Cuando se trata de ganar...

- SEAT - MARCA CAMPEONA DE ESPAÑA - Rallyes.
- SEAT - MARCA CAMPEONA DE ESPAÑA - Velocidad.
- CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES - Turismos de Serie - JOSE COURET.
- SUBCAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES - Turismos de Serie - ALFONSO MARCOS.
- CAMPEON DE ESPAÑA DE RALLYES - Turismos de Serie - PABLO DE SOUSA.
- CAMPEON DE ESPAÑA VELOCIDAD ABSOLUTO - SANTIAGO MARTIN CANTERO.
- SUBCAMPEON DE ESPAÑA VELOCIDAD ABSOLUTO - LUIS MIGUEL ARIAS.
- CAMPEON DE ESPAÑA VELOCIDAD - Turismos de Serie - JESUS ANGEL PAREJA.
- SUBCAMPEON DE ESPAÑA VELOCIDAD - Grupo A - RAFAEL PASTOR.
- CAMPEON DE CASTILLA DE RALLYES - ALFREDO DEL AGUILA.
- CAMPEON DE ANDALUCIA DE RALLYES - FRANCISCO PALOMO.
- CAMPEON DE LEVANTE DE RALLYES - FRANCISCO SIGNES.



SEAT

Cuidamos de su coche. Cuidamos de usted.



Nuevo Kit antiniebla Cibié.

Seguridad nocturna: nuevos productos Cibié

En el salón de Barcelona «Expomóvil 82», recientemente clausurado, Pasa-Cibié, ha tenido importantes novedades en faros, pilotos de señalización, ópticas traseras y Kit antiniebla, elementos éstos que tanta importancia tienen en la seguridad de la conducción nocturna, en la que ser y ser visto juega un importantísimo papel.

Una de las principales novedades es la puesta a punto del faro que monta el nuevo Renault-9, que con forma rectangular tiene la característica de ser uno de los primeros faros españoles, cuya parábola no está unida al cristal con lo que se evita juegos importantes entre el cristal y la carrocería, a la vez que se integra perfectamente en la forma del vehículo, dándole un aire más elegante gracias a la parábola amovible. Los embellecedores permiten dar con toda limpieza una superficie de salida homogénea y brillante a este faro que dispone de un haz de cruce muy confortable y con muy buena anchura. En carretera puede alcanzar un máximo de 60 lux con lámpara de código europeo y un máximo de 100 lux con lámpara H4.

Con este faro está también el piloto delantero de color ámbar, cuyo reflector de gran superficie proporciona una alta intensidad de luz para su segura función de señalización.

Kit antiniebla Cibié

El Kit antiniebla, cuyo equipo viene a contribuir muy favorablemente a la seguridad, y ha pensado para las personas interesadas en el bricolaje por su fácil colocación.

Este nuevo Kit antiniebla Cibié, consta de dos faros rectangulares, tipo 95 antiniebla, con carcasa de polipropileno y rótula, lo que permite ser montado encima o debajo del paragolpes. Con ellos está un piloto trasero de niebla, dos fundas, así como interruptor, relé, juego de cables y conectores, es decir, todos los elementos para la instalación completa del completo equipo.

Faro especial antiniebla para los Talbot Solara y 150

Un faro antiniebla especial del tipo 95 rectangular, en plazo muy breve va a ser puesto a la venta en el mercado para montarlo en los modelos Talbot Solara y 150, que tiene la gran ventaja de poder acoplarse directamente sobre el paragolpes envolvente, con lo que se evitan oscilaciones y vibraciones. Otra gran cualidad es la de asegurar una predistribución en el haz luminoso muy intenso. Va equipado con lámpara de 55 W, H2 y se monta en la nueva versión 150 GT2.

Nuevas medidas en los neumáticos Pirelli

Recientemente, el constructor de neumáticos italiano Pirelli, ha anunciado que según las investigaciones hechas en el mercado, éste tiene una clara tendencia de que en 1986, más del 40 por 100 de los neumáticos vendidos serán de perfiles bajos, según demuestran las claras preferencias del usuario.

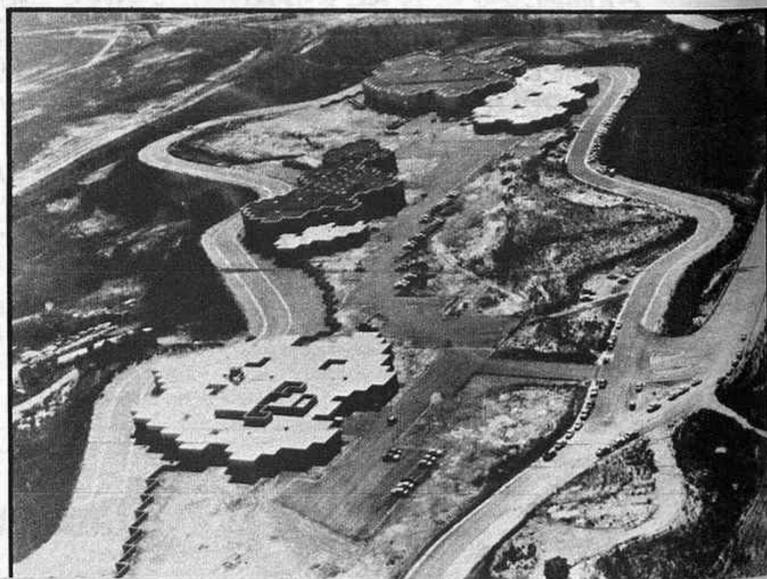
En España, en la actualidad, las ventas de este tipo de neumático representa el 15 por 100 del mercado, y para 1986 se espera sean del orden del 35 por 100. Como producto mejorado y de nuevas características, por su parte Pirelli anuncia el lanzamiento de nuevas medidas en sus conocidas ruedas P-6 de perfil 60, que con dimensiones 175/60 HR 13, 185/60 HR 13 y 185/60 HR 14, hoy equipan de serie varios modelos Ford y Renault, pueden equipar a otros muchos de diferentes categorías de fabricación nacional.

El Centro Técnico de Investigación Seat cumple diez años

Seat cuenta con las únicas instalaciones de investigación en España, las que acaban de cumplir diez años desde su puesta en marcha en 1972. Por entonces, con su nombre inicial de Laboratorio de Investigación y Homologación, hoy ha quedado convertido en un moderno Centro Técnico de Investigación y Desarrollo, que últimamente está adquiriendo gran importancia por las investigaciones, homologaciones, proyectos de motor, bastidor y carrocerías, estilo, prototipos y un largo etcétera, que se está llevando a cabo en esta nueva etapa de Seat, en la que con el lanzamiento del Ritmo Ronda se abre una nueva gama con personalidad propia, en la que las distintas series que van a componerla, están siendo estudiadas y desarrolladas en este moderno Centro, emplazado en el Polígono de Martorell, a 30 kilómetros de Barcelona, en donde se dispone de 130.000 metros cuadrados de es-

pacio, de los cuales están edificados más de 16.000. Todas las investigaciones y tratamientos en profundidad de la tecnología y la calidad de vida de los futuros proyectos de la marca se llevan a cabo en Martorell, con aparatos de laboratorio y control, altamente sofisticados que en número superior a 500 están realizando duros trabajos, que a la larga reportarán muy buenas satisfacciones. Estos se ayudan con otras 200 máquinas de diferentes aplicaciones. La plantilla, compuesta por profesionales de la máxima cualificación técnica, se eleva a casi 400 personas.

La investigación llevada a cabo por Seat en Martorell permite ahora a la marca el mantener su propia personalidad en las actuales circunstancias de diseño y desarrollo tecnológico, aspecto crucial de cara al futuro de la empresa y a la cooperación que se avicina con otros grandes grupos internacionales.



Rallye de coches antiguos en Valdezaray

Promovido por la Asociación Española de Clásicos Deportivos, durante los días 26 al 28 del próximo mes de junio se va a celebrar en la localidad riojana de Valdezaray un original y competitivo Rallye de «coches antiguos», en el que las viejas glorias tienen que demostrar que a pesar de los años aún pueden competir sacando a la luz las buenas mecánicas con que fueron dotados en su época.

El Rallye que está reservado a vehículos deportivos construidos entre los años 1948 y 1968, constará de pruebas de regularidad y velocidad, y para los ganadores, habrá premios para engrosar las vitrinas de trofeos que con toda seguridad estos modelos tienen bien repletas.

Avis amplía su flota con turismos Mercedes Benz

Con la reciente adquisición de turismos Mercedes Benz, del conocido modelo de la serie 230 E, la firma Avis, una de las más importantes en alquiler de automóviles sin conductor a nivel mundial, demuestra una vez más estar en la vanguardia y ofrecer a sus clientes un servicio óptimo a través de una amplia y actualizada gama de vehículos.

La noticia merece comentario ya que es la primera vez que en España se ofrece, en régimen de alquiler sin conductor, un automóvil de esta categoría, cuyos modelos Mercedes Benz 230 E, prestarán servicio en Madrid, Barcelona y Málaga.



El momento de esta adquisición es oportuno, ya que Avis podrá ofrecer un esmerado servicio a aquellos automovilistas que nos visitarán próximamente con motivo del Mundial 82.

El Citroën Visa «Trofeo Gr. B.», entra en competición

Con el espíritu de ayudar al deporte del automóvil, poniendo este más al alcance de los jóvenes, Citroën Hispania, aprovechando las buenas cualidades de su nuevo modelo Visa Super X, y con una serie especial de este modelo denominada Visa Trofeo Gr. B., piensa incluir en el Campeonato de España de Rallyes 1983 un fuerte equipo que será elegido entre una serie de jóvenes pilotos competitivos en cada Federación Territorial, y a la par que éstos participan en dicho campeonato, se organizará para ellos un trofeo especial patrocinado por la marca.

Paralelamente, seguirá apoyando al Autocross, en donde ya debutó con éxito, en el pasado Rally-sprint, con un Visa preparado para la especialidad.

modelo preparado para la competición, el Visa Gr. B. son las siguientes: cuenta con una cilindrada de 1.219 c.c., compresión de 10,5 a 1 y con potencia de 110 CV. DIN a 6.800 r.p.m. El par máximo es de 12,1 kg. a 5.000 r.p.m. La caja es de 5 marchas y, como detalle importante, cabe señalar el aligeramiento de pesos

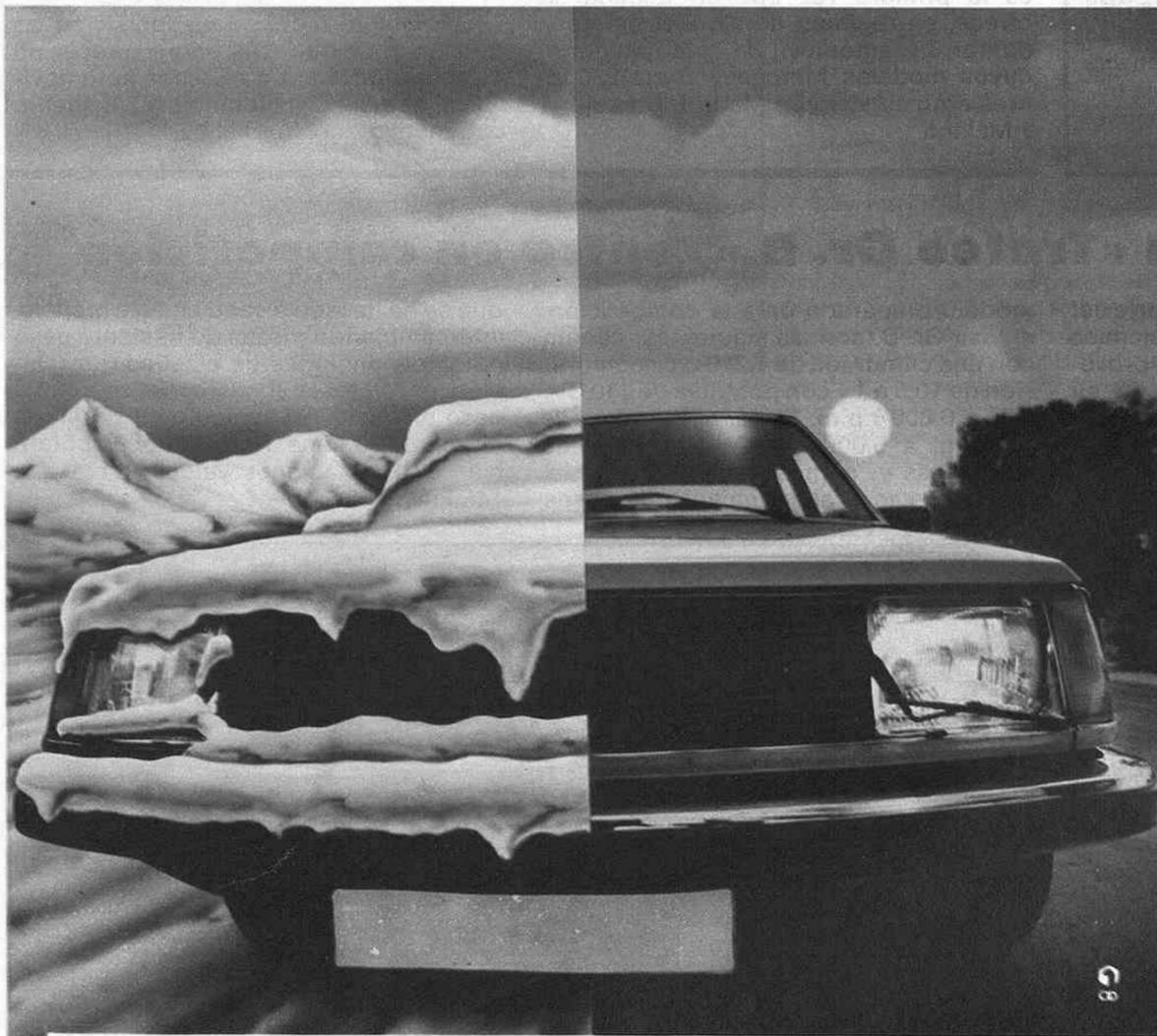
que se ha llevado a cabo en este modelo, intercambiando piezas de bastante peso por otras análogas de plástico. La relación peso/prestaciones es la siguiente: peso en vacío del vehículo en orden de marcha, 730 kilos. Relación peso/potencia 6,63. Prestaciones: velocidad máxima 145 km/h.



Temporada 82 de Rallyes

Por la entrada en vigor de una nueva reglamentación a nivel internacional Citroën, durante el resto de la temporada 1982, apoyará la participación de los conocidos pilotos Ricardo Muñoz y José López Orozco en el Campeonato de España de Rallyes, ambos con un Visa Gr. B. A su vez, cederá uno de estos modelos al corredor Alfredo del Aguila, cuyos coches estarán preparados por Alejandro Burgueño en Madrid. Finalmente, habrá, a imagen de Francia, un tercer Visa Gr. B. cedido a un preparador, Julián Piedrafita que hará correr al frente del mismo a distintos pilotos de su elección.

Las principales características de este



Los Pegaso de la Selección

Aunque la noticia nos coge un tanto fuera del cierre de nuestra revista mensual, sabemos que en la mañana del domingo, ENASA, en un simpático acto ofrecido a un gran número de madrileños, ha iniciado un brillante camino a la competición del Mundial/82, con una serie de motivaciones que a su vez han significado la continuación de nuestras Fiestas de San Isidro. Tras el desfile de los deportivos «Pegaso Z-102», hoy verdaderas piezas de museo pertenecientes al Antic Car Club de Barcelona, desfilaron a su vez los 24 autobuses especiales Pegaso 6100 S que, junto con otros tantos microbuses y furgonetas de la misma marca, serán destinados al transporte de cada una de las selecciones participantes en este acontecimiento deportivo.

Con la entrega de estos 72 vehículos, la Organización del Mundial/82 tiene a su disposición una extraordinaria flota de autocares que han sido reconocidos internacionalmente como los más sofisticados y modernos, dentro de una depurada tecnología capaz de competir con éxito a nivel europeo.

Tanto la decoración exterior, superficie acristalada, como el interior ha sido cuidado con el mayor de los gustos. Y con lujo y comodidades fuera de lo común.

Multigrado, la solución permanente.

Un aceite detergente multigrado de alta calidad, formulado para atender a todos los

motores de gasolina. Un aceite para utilizar con total garantía durante todo el año, porque su aditivación le proporciona una

buena fluidez a bajas temperaturas manteniendo la viscosidad requerida a la temperatura de régimen del motor. Constantemente.



REPSOL
Para motores que trabajan.

Mapa de carreteras Firestone

Firestone Hispania, que en su faceta como editor de mapas de carreteras cuenta con un reconocido prestigio, ahora, a partir de este mes de mayo, ha puesto a la venta una edición del mapa «España'82», dedicado al Campeonato Mundial de Fútbol, el cual cumple con los objetivos de informar el complejo planteamiento de todo el programa y desarrollo cronológico del Mundial, expresándolo en un esquema gráfico que, mediante un juego de símbolos y colores distintos, permite seguir en todo momento la posible trayectoria de cada equipo participante a medida que avanza la competición. El posicionismo gráfico, claro y bien significado, impreso en cada una de las localidades donde se celebran los partidos, es de gran ayuda, junto con la detallada información de las carreteras nacionales y las de carácter local, con la cual los aficionados extranjeros podrán moverse con toda facilidad y conocer las rutas deportivo-turísticas en zonas concretas de nuestra geografía.

Un 2 cv. «especial»

Coincidiendo con el Mundial/82, Citroën Hispania lanza al mercado un 2 CV. con nuevo «ropaje» que, por sus colores llamativos en blanco y rojo le hace, si cabe, aún más simpático y juvenil.

Primero fue el «Charleston», luego el «Edelweiss» y ahora esta nueva versión del «Mundial/82» que, siempre sobre la misma base de un 2 CV., ahora la carrocería de esta versión que, sin lugar a dudas, va a tener una buena aceptación en la gente joven, convierte la carrocería del simpático y legendario 2 CV. en una bota de deportes llena de colorido y de imaginación; combinando los colores rojos en su parte superior y blanco en la inferior, con unos adhesivos que simulan ojales y cintas, dando la impresión de encontrarse ante una bota gigantesca.



MODELOS DE TURISMOS NACIONALES

(Precios finales sin seguro)

Marca	Precio venta público				
CITROËN					
2 CV 6 CT	427.000				
Dyane 6 S	464.780				
Mehari	495.500				
Visa II Especial	537.580				
Visa II Club	589.633				
Visa II Súper E	624.891				
Visa II Súper X	696.301				
GSA Club	765.875				
GSA Club Break	809.882				
GSA Palas	799.603				
GSA Especial 1.300	676.680				
GSA X3	799.602				
FORD					
Ford Fiesta Uno	499.822				
Ford Fiesta N	544.002				
Ford Fiesta L	610.540				
Ford Fiesta S	664.035				
Ford Fiesta S 1.3	732.350				
Ford Fiesta Ghia	733.402				
Ford Fiesta Ghia 1.3	787.003				
Ford Fiesta XR2	905.038				
Ford Escort L 1.1	742.702				
Ford Escort GL 1.1	795.824				
Ford Escort L 1.3	815.562				
Ford Escort GL 1.3	869.714				
Ford Escort Ghia 1.3	910.451				
PEUGEOT					
Peugeot 505 GR	1.150.805				
Peugeot 505 SR	1.299.352				
Peugeot 505 GRD	1.287.042				
Peugeot 505 SRD	1.435.002				
Peugeot 505 STI	1.486.804				
Peugeot 505 Turbo Diesel	1.532.250				
RENAULT					
Renault 4	406.422				
Renault 4 TL	456.620				
Renault 5 TL	546.622				
Renault 5 TL Confort	552.802				
Renault 5 TL 5 puertas	576.101				
Renault 5 GTL	601.914				
Renault 5 GTL Confort	608.007				
Renault 5 GTL 5 puertas	631.632				
Renault 5 TX	701.320				
Renault 5 Copa	898.130				
Renault 5 Copa Compet.	988.752				
Renault 6 GTL	575.110				
Renault 7 GTL	588.840				
Renault 9 GTL	734.344				
Renault 9 GTL 5 veloc.	747.030				
Renault 9 Tse	831.932				
Renault 12 TL	695.225				
Renault 12 TL Confort	701.840				
Renault 12 TS	770.902				
Renault 12 TS Confort	777.542				
Renault 12 GTL Fam.	784.892				
SEAT					
Panda 35 Bavaria	415.942				
Panda 45 Bavaria	453.704				
Panda Montaña	466.315				
Panda Marbella	504.032				
127 2 p. Serie 52	434.702				
127 L 3 puertas	441.520				
127 3 puertas Serie 23	441.520				
127 CL 5 puertas	486.450				
Fura 127 L 3 p.	482.902				
Fura 127 CL 3 p.	528.102				
Fura 127 CL 5 p.	562.501				
Ritmo 65 L/81	543.102				
Ritmo 65 CL/81	661.002				
Ritmo 75 CLX/81	702.270				
Ritmo 75 CLX/82	790.600				
Ritmo 100 TC Crono	863.430				
Ritmo CL Diesel	945.720				
131/1430 CL/81 5 p.	753.725				
131/1430 Miraf. CL/82	779.642				
131/1600 Supermiraf./82	889.520				
131/2000 Supermiraf.	974.442				
131/Diplomatic. 2000	1.056.042				
131/1600 Pan Super.	931.212				
TALBOT					
1.200 LS	601.590				
1.200 LS Confort	621.730				
Samba LS	550.102				
Samba GL	592.280				
Samba GL 5 velocidades	605.500				
Talbot Horizon LS	698.130				
Talbot Horizon GL	734.450				
Talbot Horizon GL Aut.	795.938				
Talbot Horizon GLS	799.250				
Talbot Horizon S1	775.650				
Talbot 150 GL-SPL	891.510				
Talbot 150 LS	857.239				
Talbot 150 GT 5 vel.	946.015				
Talbot 150 SX 5 vel.	1.036.350				
Talbot Solara GL	921.015				
Talbot Solara GLS	954.125				
Talbot Solara SX	1.042.401				
Talbot Solara SX Aut.	1.085.750				
Talbot Diesel	1.100.790				
Talbot Diesel Lujo	1.181.247				

LA UNICA ALTERNATIVA

SYNOIL

100% Aceite Lubricante Sintetico

MADE IN USA

RENTABLE: por su mayor periodo de duración

**40.000 Km.
sin cambio**

SEGURO: por su mayor protección contra el desgaste de motores

COMODO: por sus largos periodos sin cambio.

SAE 15W-50
Serie 3

SAE 20W-50

Synoil es un producto de avanzada tecnología homologado en los 5 continentes y presente en los principales sectores industriales, transportes, automóvil, aeronáutica, naval, y obras públicas.



**International
Synthetic Oil, S.A.
(Interoil)**

LA UNICA ALTERNATIVA

CONCESIONARIO PARA ZONA CENTRO

GRAS-OIL, S. A.

P. de la Castellana, 132, 6.º MADRID 16 Tlfnos.: 91/261 99 06 ó 07

