

SOBRE RUEDAS

Ford España crea un nuevo centro de formación

Antonio Escarré, consejero de Cultura, Educación y Ciencia de la Generalitat Valenciana, inauguró el pasado día 20 el edificio de los Centros de Formación para entrenamiento del personal de la Compañía y el Centro de Capacitación para personal técnico de los Concesionarios y Servicios Oficiales Ford.

También se instala en dicho edificio la Escuela de Aprendices que cursan el Segundo Ciclo de Formación Profesional.

La construcción ha supuesto una inversión de más de 350 millones de pesetas, sin contar con las instalaciones y utillaje formativo, gran parte del cual está integrado por la más moderna tecnología.

El nuevo edificio se ha planteado para cubrir las necesidades de formación y reciclaje del personal y estar al día de las nuevas tecnologías.

Cada año pasan por las aulas de Formación más de 5.000 empleados y por las aulas de Capacitación más de 3.000 técnicos.



Seat adopta el sistema-red de comunicación como servicio al cliente

La red de concesionarios SEAT y Volkswagen-Audi en España cuenta con uno de los sistemas de transmisión de datos más modernos del mundo con el objeto de ofrecer el máximo servicio al cliente. A este sistema están conectados también los importadores de la marca española en los diferentes países en los que opera en todo el mundo.

La consecuencia directa de la adopción del Sistema-Red en la Red Comercial y asistencial de SEAT ha sido la mejora del servicio que recibe el cliente. Gracias al sistema de transformación de datos, es posible localizar en cualquier punto del país el coche requerido por el cliente, solicitar directamente del almacén central de recambios piezas urgentes que el concesionario no tenga en su stock, consultar de forma inmediata la situación de sus pedidos dentro del proceso de fabricación. Este sistema de comunicación permite a SEAT ofrecer el mejor servicio a sus clientes y mejorar la eficacia en la gestión de sus concesionarios comerciales.

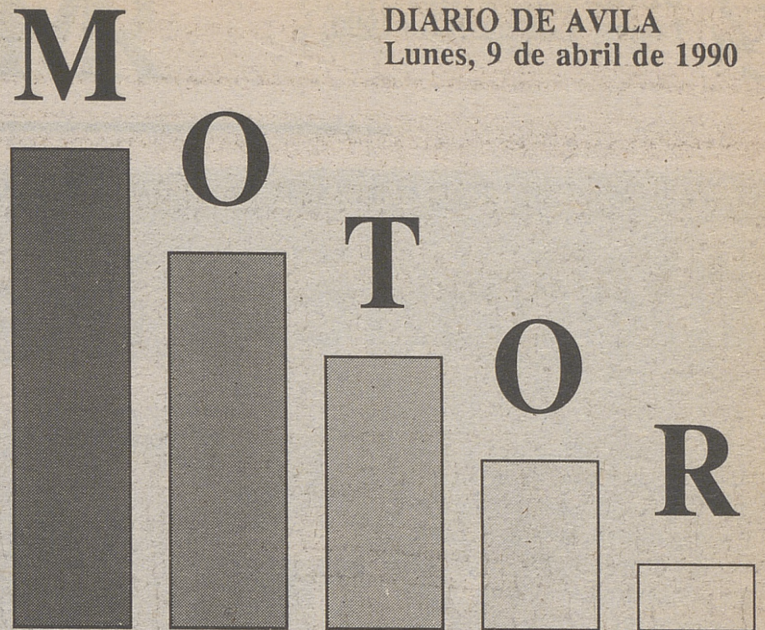
Las multas suben y suben

La nueva Ley de Tráfico, que prevé multas que van de las 15.000 a las 100.000 pesetas, y que aprobó el Consejo de Ministros el pasado día dos de marzo, entró en vigor el pasado miércoles.

Esta nueva ley fue presentada a principios del mes pasado por el ministro del Interior, José Luis Corcuera, que afirmó que, a pesar de la elevación de las multas por infracciones de tráfico, la nueva normativa no

pretende aumentar la recaudación, sino «proteger a la mayoría de conductores de una minoría que debería ser más responsable al conducir».

La nueva Ley de Tráfico, que entró en vigor a las cero horas del pasado miércoles, presenta novedades importantes, como la desaparición de la responsabilidad subsidiaria del titular del vehículo, y la obligación de identificar al conductor al que se cede el coche propio.



Las calles de mi ciudad

El mal estado de las calles de una ciudad se puede considerar como la causa de una mala y lenta circulación vial

Cuando se habla de la seguridad en el tráfico casi siempre, la idea se asocia con nuestras carreteras y los viajes efectuados entre una y otra ciudad. Pocas veces las zonas urbanas de nuestra geografía nos parecen focos de peligro, quizás, debido a que circulación en ciudad es sinónimo de lentitud y por tanto de menor riesgo, comparado con las velocidades que pueden alcanzarse en las vías interurbanas.

Y, sin embargo, de las 160.000 víctimas que produce nuestra circulación, algo más de 70.000, son el resultado de los 55.000 accidentes que arrojan las estadísticas en zonas urbanas.

Los planes de mejora de nuestra red viaria, aunque contemplan un buen número de travesías y accesos a grandes ciudades, son competencia del MOPU.

El interior de las ciudades, sus calles, compete a los ayuntamientos su planificación, construcción y mantenimiento.

Los criterios seguidos, en la mayoría de los casos, persiguen principalmente objetivos de funcionalidad y estética. La seguridad en la circulación tanto de peatones como de conductores, aunque también es tenida en cuenta en la medida de lo posible, queda siempre en segundo plano con relación a la fluidez del tráfico.

Las filas centrales de farolas del alumbrado protegidas por un débil bordillo, los árboles de las grandes avenidas y los conjuntos escultóricos en el centro de las grandes avenidas, son imprescindibles para el embellecimiento de la ciudad y los conductores que respetan los límites de velocidad establecidos, no tienen por qué convertir estos obstáculos en elementos potenciales de peligro.

Pero, sin embargo, existe un aspecto de la seguridad en las ciudades, que los



El mal estado de las vías impide la normal circulación.

ayuntamientos sí pueden y deben cuidar, porque de su calidad y conservación depende en un alto porcentaje la seguridad de peatones y automovilistas. Nos referimos al asfalto y a la señalización de las calles.

Quizás pueda pensarse que el hecho de convertir las calles en primorosas pistas incita a una mayor velocidad y por consiguiente al aumento del riesgo. Nada más lejos de la realidad.

Una calle, bacheada, deslizante por el uso, el aceite que sueltan los vehículos y con la señalización en estado de abandono, es un factor de riesgo constante y si llueve este riesgo aumenta a más del doble.

Las señales horizontales confusas o mal colocadas, son motivo de duda para los automovilistas y la duda en la corriente del tráfico, además de entorpecerlo, es causa de múltiples colisiones.

El firme desgastado dismi-

nuye considerablemente la adherencia de los neumáticos y un frenazo que precise 15 metros (60 km/ph) de distancia para la detención total del vehículo, aumenta en esas condiciones al doble de lo normal. Si esta situación se produce con el asfalto mojado, el peligro añadido de un patinazo incontrolado, puede convertir el accidente en una colisión múltiple o en el atropello de un peatón, la caída de un motorista, etc.

No hace falta decir cómo, el firme de una calle de gran circulación afecta a los miles de vehículos de dos ruedas que, cada día en mayor número circulan por nuestras ciudades. Son estos precisamente, junto al vulnerable peatón, los que peor parte llevan en los peligros del tráfico.

También en el capítulo de los transportes urbanos de viajeros, taxis y autobuses, su eficacia, rapidez en el servicio y estado psicofísico, su-

fren un enorme deterioro además de encarecer los costes de explotación.

Un reciente estudio llevado por un grupo de empresas dedicadas a la construcción y conservación de las vías, ha llegado a la conclusión de que la reducción consciente de la velocidad, por parte del conductor, para eliminar las sensaciones desagradables producidas por el estado de la vía, aumentan el tiempo del recorrido, disminuyendo anualmente el número de personas transportadas y en el campo de la conservación, precipitan la degradación de los neumáticos y el desgaste de los conjuntos mecánicos acortando la vida útil de los vehículos.

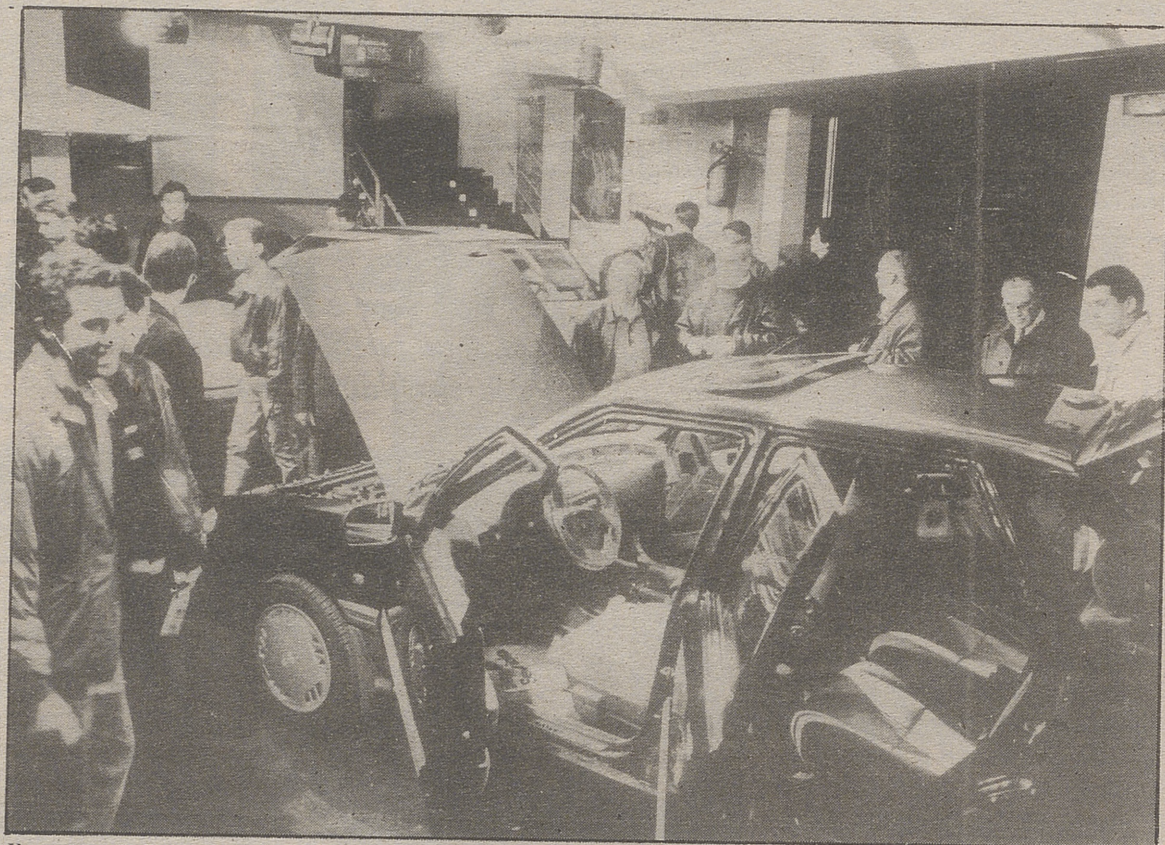
También en este estudio, y ello es lo más preocupante, el firme de las calles en mal estado de conservación, incrementa el riesgo de deslizamiento de los transportes y por consiguiente ofrece una mayor seguridad para el tráfico.

Presentación de la nueva serie 200 de Rover

Elegancia inglesa en Avila

El pasado miércoles y coincidiendo con la presentación a nivel nacional, se presentó en Avila la nueva serie 200 de Rover. La presentación, organizada por el concesionario oficial de Rover en nuestra capital, situado en la Avenida de Madrid número 17, se realizó bajo los sonidos de la música inglesa en la discoteca Fú; y donde no faltaron la bebida y algún que otro aperitivo que se intercambiaba con los comentarios sobre las múltiples novedades que nos presentan los nuevos automóviles de esta prestigiosa marca inglesa. Novedad se puede decir que es todo en los nuevos turismos donde se mezcla la elegancia, el confort, la seguridad y la fiabilidad Rover que conforman un vehículo totalmente reformado y atractivo.

Esta nueva gama de vehículos que van destinados al segmento medio y que Rover lanza al mercado está compuesta por cuatro versiones marcadas por unas diferencias en cuanto a motorización y a equipamiento. Los Rover 214 Si y GSi van equipados con los mejores y más modernos motores de Rover, los nuevos motores Serie K de 1.400 centímetros cúbicos.



Un momento de la concurrida presentación de los Rover en la discoteca Fú

LUMBRERAS

Los Rover 216 GSi, fruto del convenio entre Honda y Rover para el intercambio de material, van propulsados por motores Honda de 1.600 centímetros cúbicos.

Rover no ha escatimado esfuerzos y se ha decantado por la tecnología más avanzada en motores para su nueva gama media. Sobre este particular merece especial atención la

presencia del motor serie K, de 1,4 litros, de cuatro cilindros, culata con cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica monopunto que permite que estos Rover adquieran una po-

tencia máxima de 95 caballos de vapor y una velocidad punta de 174 Km/h. El motor de 1.600 centímetros cúbicos, también cuenta con 16 válvulas aunque la inyección es multipunto, que le permite alcanzar una velocidad máxima de 196 Km/h, gracias a sus 116 caballos de vapor que tiene de potencia.

Interior

En su interior se aprecia la voluntad de Rover por ofrecer a sus clientes el máximo confort y satisfacción, conseguida con ese volante ergonómico regulable a la altura deseada, tablero de instrumentos de fácil lectura, asientos cómodos y envolventes, siendo abatibles los traseros. La tapicería es de primera clase sobre todo en los GSi que además presentan dirección asistida, elevalunas eléctricos traseros y retrovisores térmicos.

Exterior

La nueva línea de los nuevos Rover es toda una innovación, que han conformado una línea más atractiva y económica. El techo solar es lo único que presenta opcional en las tres versiones de esta nueva serie. Los cristales tintados, la pintura a dos tonos y los paragolpes integrales lo llevan en serie los tres modelos; únicamente el spoiler trasero es de serie en los 216 GSi que le dan un aire más deportivo para los amantes de la velocidad, pero avalada por una seguridad de Rover.



Los aparcamientos en doble fila serán duramente castigados

ARCHIVO

Cuidado con las multas

(Viene de primera Página)
Respecto a las multas, las infracciones leves serán sancionadas con cantidades de hasta 15.000 pesetas; la multa por las graves podrá ser de hasta 50.000 y por las muy graves podrán alcanzar las 100.000 pesetas.

Otras novedades son las medidas de protección al conductor contra una publicidad peligrosa que pueda incitar a cometer infracciones, o la señalización bilingüe en las comunidades autónomas.

Nivel de alcoholemia

En la nueva normativa el nivel de alcoholemia sigue en el 0,8 con carácter general, al

igual que en la mayoría de los Estados de la Comunidad Económica Europea, excepto Luxemburgo, Bélgica y Holanda.

Este nivel es alcanzado por término medio por un varón de mediana edad y con 75 kilos de peso, cuando toma entre comidas una cantidad equivalente a una copa de whisky o a tres cervezas, aunque hay múltiples factores que pueden variar el nivel.

La nueva ley, cuyo nombre completo es Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial, consta de 84 artículos repartidos en seis títulos que tendrán que desarrollarse a partir de ahora en distintos reglamentos.



WOLKSWAGEN APUESTA POR SEAT. El presidente de Volkswagen, Dr. Carl H. Hahn, ha desmentido, en rueda de prensa celebrada en el transcurso del Salón, de Ginebra la desviación de las inversiones previstas para SEAT como consecuencia de la apertura de los países del Este. Por el contrario, afirmó que con la apertura de las fronteras de estos países se ampliaba la expectativa de negocio, con un mercado europeo de 500 millones de habitantes. Por otra parte, en el Salón Internacional del Automóvil de Ginebra, recientemente celebrado en la capital suiza, SEAT ha estado presente con toda su gama de coches dotados de catalizador de gases de escape, cada vez más amplia, que desde hace unos años vende en el país alpino, donde la ley exige estrictas limitaciones en la composición de los gases de escape. Pero la novedad principal y que más atrajo la atención del público y

prensa especializada fue el "Proto TL", segunda entrega del prototipo futurista en el que está trabajando la casa española, que en esta ocasión aportaba la novedad del desarrollo realizado en el habitáculo, con un impecable estudio ergonómico y la aplicación de la tecnología más vanguardistas, como la clave numérica en lugar de la llave de contacto, o la pantalla del circuito interno de televisión que sustituye a los convencionales espejos retrovisores. El presidente de Volkswagen, Dr. Carl H. Hahn, durante la visita que realizó al stand de SEAT, se interesó por el ejercicio estilístico realizado en el "Proto TL", que marca las pautas de lo que serán los futuros modelos de la marca española, que en la actualidad se encuentran ya en diferentes fases de desarrollo. El primero de ellos será un nuevo modelo que se situará por encima del Málaga y constituirá la cima de la gama SEAT.

Ford batió el record de ventas en Europa en 1989

Las ventas de automóviles y camiones Ford fuera de Norteamérica alcanzaron en 1989 la cifra record de 2,42 millones de unidades, según ha anunciado Louis R. Ross, vicepresidente Ejecutivo de la División Internacional de Automoción de Ford Motor Company.

"En 1989, Ford ha vendido fuera de Norteamérica 139.000 vehículos más que en 1988", dijo Ross. "Este aumento del seis por ciento se ha debido a la fortaleza del mercado europeo y a una recuperación de los mercados de Asia-Pacífico, sobre todo de Japón, Taiwan y Australia".

Las ventas de Ford en Europa, que ascendieron a 1,55 millones de turismos y 236.000 camiones, han constituido un record en un mercado más grande que nunca. En total, estas 1.790.000 unidades han supuesto un aumento del ocho por ciento sobre 1988, que fue el anterior año record de ventas de Ford Europa.

La cuota de Ford en el mercado europeo de automóviles y camiones pasó del 11,4 al 11,9 por ciento. Los modelos más vendidos fueron el Fiesta, con 478.300 unidades (de las que 358.000 correspondieron al nuevo Fiesta, en el primer año completo de su producción), Escort (445.300) y Sierra (378.300).

"El nuevo Fiesta es ya líder de su clase en siete países europeos, y en Gran Bretaña sus ventas han sobrepasado claramente a las de los tres siguientes competidores", siguió diciendo Ross.

En Gran Bretaña, Ford ha seguido manteniendo su posición de líder del mercado de coches y camiones por 13º año consecutivo, mientras que en Francia, Italia, España y Portugal, además de Gran Bretaña, las ventas de automóviles han alcanzado cifras record.



Jacques Calvet, nuevo presidente de Peugeot

El Consejo de Administración de Automóviles Peugeot en su reunión del pasado día 28 de marzo acordó el nombramiento de Jacques Calvet como nuevo presidente de Peugeot tras la jubilación de Jean Boillot que llevaba al frente de la empresa 36 años. A pesar de su jubilación el veterano presidente continuará en la misma prestando su experiencia a la misma.



Este nuevo Mercedes Evolución II tiene un aire más deportivo.

Mercedes-Benz 190 E 2.5 - 16 EVOLUCION II

Detalles de perfección

La Casa Mercedes no se detiene, avanza sin conocer límites. Ahora las evoluciones vienen de parte de la aerodinámica que unida a las ventajas de todo un Mercedes componen un coche que tiende hacia la perfección.

La característica que más llama la atención en el nuevo 2.5-16 EVOLUCION II la constituyen los "spoilers" delantero y trasero. En comparación con el modelo anterior éstos proporcionan un empuje descendente considerablemente mayor. Antes de arrancar, el "spoiler" delantero puede montarse en una de las dos posiciones posibles. En una de ellas el "spoiler" se extiende hacia delante, ofreciendo una gran precisión de la dirección a velocidades elevadas, durante las carreras por ejemplo, aumentando el empuje descendente en el eje delantero. En la otra posición, la maniobra es más fácil en ciudad, donde los bordillos pueden ser altos, sin deteriorar el "spoiler".

En el EVOLUCION II, las chapas que rodean los pasos de rueda tienen ahora una forma de contornos más suaves, de manera que la corriente de aire que se desliza sobre los laterales del coche es menos brusca y produce menos turbulencias. El parachoques delantero, que también se ha modificado para mejorar la aerodinámica, tiene ahora superficies estrechas inclinadas contra la corriente de aire, sumándose

TÉCNICA

- ★ Dispone de una cilindrada de 2.463 centímetros cúbicos.
- ★ Alcanza una potencia de 173 C.V a 7.200 revoluciones por minuto.
- ★ La alimentación es por inyección mecánica de combustible por regulación electrónica.
- ★ Con una aceleración de 0 a 100 K/h en 7,1 segundos llega a alcanzar una velocidad máxima de 250 Km/h.

a la sustentación negativa total de la parte delantera del coche. Y el mismo objetivo persigue la canalización más eficaz del aire hacia el radiador, desde abajo en su mayor parte, a través del parachoques.

Mejora de la aerodinámica

La mayor parte del trabajo encaminado a la mejora de la aerodinámica ha tenido que ver con la optimización de la corriente de aire en el "spoiler" trasero. No fue suficiente con poner simplemente una superficie lo mayor posible en la corriente de salida; esta superficie tenía que asegurar que el "spoiler" trabajara con un mínimo de separación de corriente, sin turbulencias y con el máximo efecto. Los experimentos llevados a cabo en el túnel de viento de Mercedes comprendían un gran número de sofisticadas mediciones con utilización de anemometría láser-Doppler (LDA). Esta avanzadísima técnica hace posible medir y registrar los vectores de velocidad en cual-

quier punto dado de la corriente de aire que contenga partículas de humo; esto, a su vez, hace posible determinar la resistencia y dimensiones de las turbulencias. El examen metódico del área inmediatamente posterior a la luneta trasera no sólo dio como resultado la forma especial del "spoiler" del EVOLUCION II, sino que proporcionó, además, la adición de un "spoiler" en el techo. Este ayuda a mantener la corriente de aire entre el borde del techo y el "spoiler" trasero, eficaz siempre y a cualquier velocidad.

Los faldones laterales, entre los arcos de rueda, ya se habían mejorado mucho en el EVOLUCION I. El diseño del interior y el motor sigue también básicamente sin cambios.

Como en el EVOLUCION I, el motor es un 2,5 litros de carrera corta (diámetro x carrera = 97,3 x 82,8 mm) con una culata de 16 válvulas. Las modificaciones se han llevado a cabo principalmente en el colector de admisión, el sistema de válvulas y la distribución de la bomba de inyección. Todas es-

tas medidas contribuyen a ampliar la banda de velocidad efectiva del motor, mejorar la duración y preparar el motor para posteriores aumentos de potencia con vistas a la competición. La versión standard da ahora 173 kw (235 CV) a 7.200/min., llegando a un par máximo de 245 Nm entre 5000 y 6000/min. En comparación con el modelo anterior, esto representa un aumento de potencia del 20% aproximadamente. Junto con el excelente coeficiente de penetración, que está justo por encima de 0,3, esta potencia hace posible ahora una velocidad máxima de 250 km/h.

Adaptaciones de los deportivos

Cierto número de características importantes se han adaptado a las necesidades de un coche deportivo. Los discos de freno delanteros son de gran diámetro - 300 mm. - y proporcionan una gran reserva de potencia de frenado. Son de ventilación interior y del tipo de pinza fija y cuatro pistones. Los discos de freno traseros tienen un diámetro de 278 mm., y también del tipo de pinza fija. Por razones de homologación, se ha aumentado el tamaño de las ruedas a 8 1/4 x 17 pulgadas. Las ruedas Speedline de 6 radios llevan neumáticos 245/40 ZR 17. Como su ingeniería está directamente relacionada con la de la versión de carreras, se le pueden montar también ruedas de 19 pulgadas para uso en competición.

Los automóviles Europeos entran en la autopista hacia el 92

Para el comisario responsable de los asuntos de competencia, Sir León Brittan, los constructores europeos de automóviles tendrán un lugar destacado en el mercado mundial.

En el sector del automóvil, la competencia de los vehículos japoneses es un verdadero quebradero de cabeza para los constructores europeos. Una encuesta realizada por un instituto de sondeo norteamericano muestra que en los años 1986-1987, el número de defectos observados en los automóviles nuevos construidos en la mejor fábrica europea era el mismo que el observado en los coches de la peor fábrica japonesa. Por término medio, se observó que los automóviles europeos presentaban el doble de defectos que los vehículos japoneses. Por si ello fuera poco, los japoneses emplean mucho menos tiempo para construir un nuevo modelo.

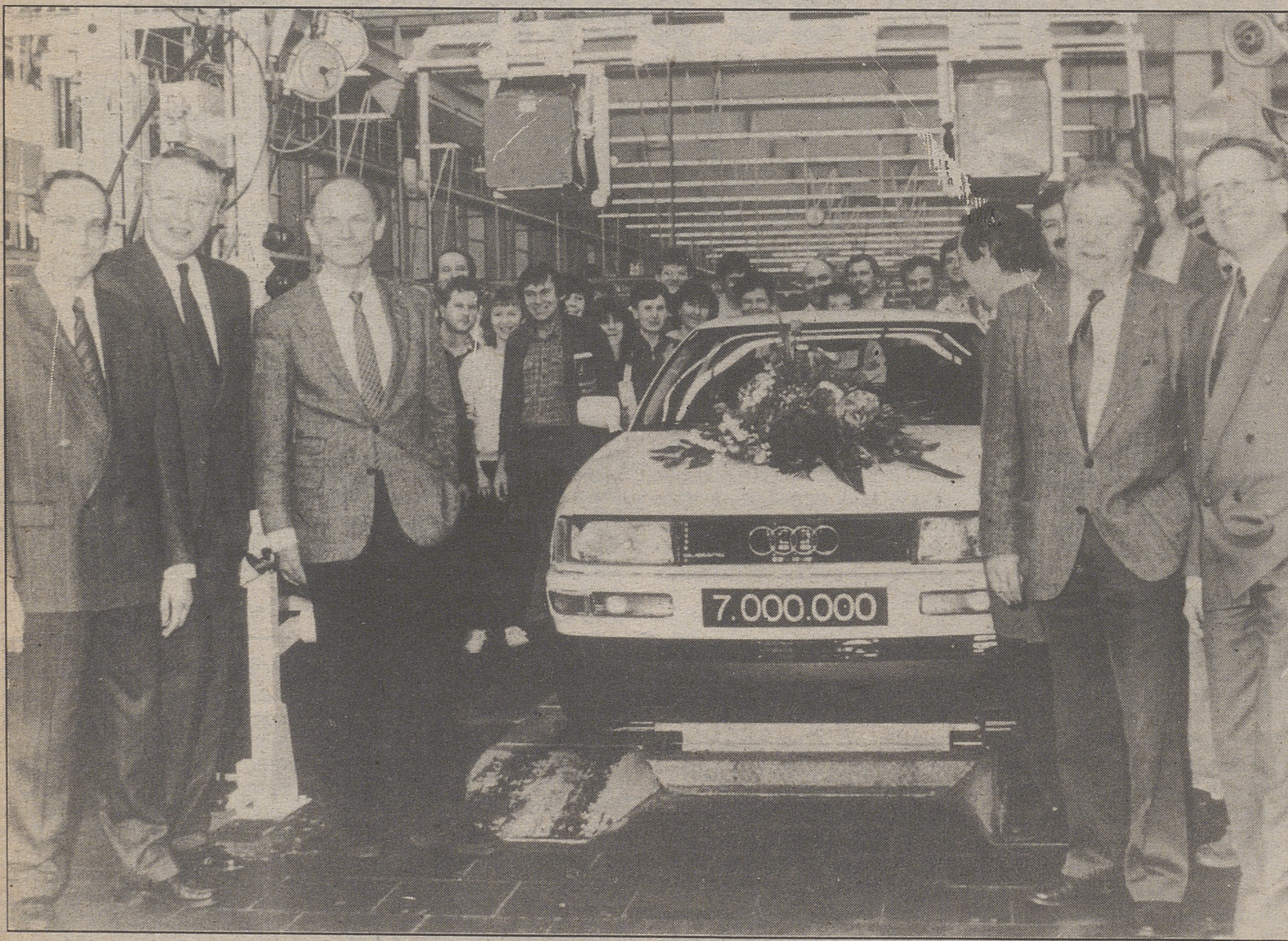
En opinión de Sir León Brittan, es inútil cerrar el mercado europeo a los automóviles japoneses. Por el contrario, es preciso crear un gran mercado para eliminar las rigideces y la compartimentación actuales que impiden a la industria europea actualizar todas sus virtualidades. A tal fin, Sir León propone toda una serie de acciones destinadas a inyectar un vigor renovado a este sector durante un período de transición. La Comunidad prestará su ayuda a las empresas en seis niveles. La Comisión ya ha propuesto medidas para eliminar los obstáculos técnicos y administrativos con vistas a la realización de un verdadero mercado único. Por otra parte, el automóvil "limpio" ya está encarrilado. Las ayudas al sector del automóvil son y serán controladas a fin de evitar un falseamiento de la competencia entre empresas de la CEE. Se hará aún más hincapié en la investigación y desarrollo en el sector automovilístico (los japoneses destinan mayores fondos a la I+D que todos los países de la CEE juntos). Asimismo, los esfuerzos deben concentrarse en la formación profesional. Por último, la Comunidad debe ser capaz de transmitir a la industria europea la convicción de que será capaz de recuperar el primer puesto mundial y impedir que ésta se duerma en los laureles del pasado.

Así las cosas, Sir León Brittan, piensa que se impone el optimismo. Sin embargo, es preciso que la industria explote al máximo todas sus potencialidades. La Comisión, por su parte, se encargará de allanarles el terreno.



EL FORD COSWORTH 4X4 ARRANCA GANANDO.—No hay mejor debut para un coche de competición que el conseguido por el nuevo Ford Sierra Cosworth 4x4 en el pasado Rally de Alicante, primera carrera del Campeonato de España de Rallies sobre Tierra, donde obtuvo una clara victoria, conducido por José María Bardolet, piloto oficial de Ford. Con un tiempo adverso, lluvioso y gran cantidad de barro, Bardolet impuso la potencia del Sierra Cosworth sobre el resto de participantes, a pesar de que sólo había tenido oportunidad de conducirlo en un breve test de ensayo. Esta victoria, precisa-

mente el día de su estreno mundial, pone de manifiesto las magnificas cualidades del nuevo coche de rallies de Ford que hará su debut oficial en el Campeonato del Mundo en el Rally 1000 Lagos, este verano, si es que para entonces se han fabricado las 5.000 unidades necesarias para su homologación deportiva. La superioridad de este coche en su debut fue casi absoluta, ya que Bardolet venció en siete de los ocho tramos de que constaba el Rally, con la particularidad de que era la primera vez que este piloto conducía en competición con un cuatro ruedas motrices.



EL AUDI 7 MILLONES SALE DE LA LÍNEA DE MONTAJE.—En la factoría de Audi en Ingolstadt ha salido el coche número siete millones de la marca de los cuatro aros que había iniciado su singladura, en su etapa moderna, en 1965. A partir de esta fecha se inicia la etapa reciente de Audi con el lanzamiento de un coche de tracción delantera, técnica en la que Audi fue pionera, equipado con un motor de 72 Cv de potencia cuya relación de compresión era revolucionaria para la época (11,2:1). Tras este modelo aparecerían otros como el Audi 60, Audi 75, Audi 80, Audi Super 90 y Audi 50. Todos ellos recibieron una gran acogida por parte del público y, en 1973 eran ya un millón las unidades fabricadas. Actualmente,

Adi es una de las marcas más representativas de coches de lujo, siempre con cierto carácter deportivo en sus modelos, y cuenta en su gama con el Audi 80/90, Audi Coupé, la serie 100/200 y, coronando la gama, el Audi V8. El Audi 7 millones correspondió a una unidad del modelo Coupé Quattro, del que ya se han fabricado 190.000 unidades desde su presentación en 1980; diez años a lo largo de los cuales ha recibido importantes mejoras técnicas agrupadas en tres generaciones. El Audi Coupé, en su configuración actual, cuenta con versiones de 136 y 160 Cv todas ellas con motores de cinco cilindros y la posibilidad de tracción delantera o integral, en el que Audi es pionera con su sistema Quattro.