

SOBRE RUEDAS

Las ventas de turismos disminuirán este año un 8 por ciento

Las ventas totales de turismos disminuirán este año un ocho por ciento, según un informe elaborado por la empresa de estudios industriales Ecople, al que ha tenido acceso EFE.

A este descenso de las ventas se unirá un incremento de las importaciones que nutren el mercado nacional, aunque en un porcentaje muy modesto. Las exportaciones, por el contrario, experimentarán en 1990 un crecimiento del 14 por ciento.

En España, las ventas totales de turismos ascendieron el pasado año a casi 1,1 millón de unidades, de los cuales el 34 por ciento (unos 370.000 vehículos) fueron importados. La exportación se elevó a 925.000 turismos.

El 88 por ciento de las ventas totales realizadas en 1989 provienen de los seis constructores instalados en España, que completan sus gamas nacionales con otras de importación.

Sólo el 12 por ciento restante corresponde a importaciones puras, lo que refuerza la oferta, amplía las gamas y los modelos, y regula la política de precios nacionales.

En cuanto a las exportaciones españolas, que en el período 1985-87 habían disminuido sensiblemente su peso con respecto a la producción, se han recuperado en los últimos años, hasta representar el 57 por ciento del total de coches producidos en 1989.

El Senado realizará un informe sobre la seguridad vial

La comisión del Senado que investigará el uso del automóvil y la seguridad vial presentará el próximo mes de febrero un informe a la Cámara en el que se incluirán las conclusiones de los trabajos realizados y las recomendaciones oportunas, según informaron a EFE en fuentes parlamentarias.

La Mesa y Junta de portavoces de la citada comisión se reunirán la próxima semana para estudiar las propuestas de trabajo presentadas por los diversos grupos parlamentarios y para fijar sus líneas de actuación en los próximos meses.

Las mismas fuentes informaron que los trabajos se dividirán en cuatro áreas: siniestrabilidad, infraestructuras, educación y formación y vial e industria.

Importancia social del automóvil

A finales del año 1988, la cifra de vehículos matriculados en España quedaba próxima a los 14 millones.

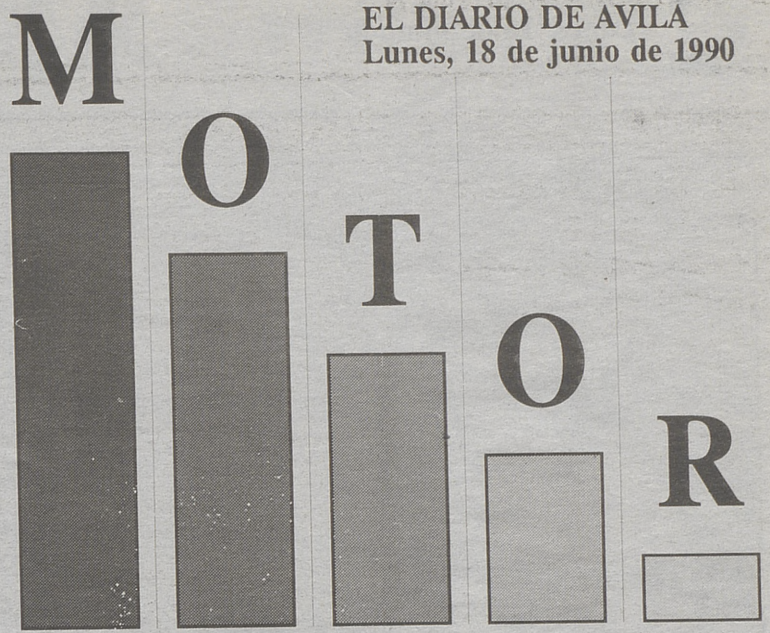
Este fenómeno, más intenso en nuestro país en los últimos diez años, ha cambiado sustancialmente nuestra forma de vivir en el ámbito personal y en el familiar.

El automóvil, asumiendo su parte negativa, no puede negarse su enorme importancia como medio individualizado y autónomo de transporte.

El automóvil, nos proporciona sin limitaciones, la "movilidad" personal y familiar hasta dilatados horizontes, facilitando las relaciones entre las personas y su comunicación.

Hasta hace muy pocos años, eran muchos los españoles, que jamás habían abandonado sus lugares de nacimiento y sus experiencias, en muchos casos, se limitaban a conocer el pueblo más próximo.

Pasa a la pág.2



Poca inspección en automóviles viejos

Una experiencia piloto realizada por la Dirección General de Tráfico en provincias españolas demostró que en 45% de los accidentes estudiados intervenía el factor de la antigüedad de los vehículos implicados. La DGT considera que al menos un 12% del total nacional de siniestros son imputables a fallos mecánicos.

El parque automovilístico español es de unos catorce millones y medio de vehículos. De ellos, durante 1989 se matricularon un millón, trescientos mil, mientras sólo se dieron de baja cuatrocientos mil. Restando ambas cantidades obtenemos un crecimiento del 7%. Esta magnitud es fundamental para valorar el nivel de circulación y de degradación vial. Más aún si tenemos en cuenta que un 3% de crecimiento se considera ya alto. A pesar de que la renovación del parque automovilístico se está haciendo a gran velocidad, la vejez del mismo todavía es grande. Más del 60% de los vehículos matriculados, del que un 78% son turismos, tienen una antigüedad mayor de diez años. Para reducir los accidentes por esta causa se crearon

las estaciones de inspección técnica (ITV), con el fin de poner en marcha un plan para revisar técnicamente aquellos coches que, por antigüedad, pudieran representar un peligro para la seguridad vial.

Las ITV fueron reguladas legalmente en 1985. Son gestionadas por empresas tanto públicas como privadas y dependen funcionalmente de cada comunidad autónoma a la que están adscritas.

La normativa que rige las ITV divide los vehículos que han de pasar revisión técnica en diversas categorías, según su tonelaje o la actividad a que se dediquen, y fija los plazos de tiempo dentro de los cuales deben ser presentados a examen. En cuanto al grupo de turismos y motocicletas, se ha establecido un calendario transitorio hasta 1992, año a partir del cual todos estos vehículos deberán someterse a revisión cada dos años. Si su antigüedad sobrepasa los nueve años la periodicidad será anual. Los que hayan sido matriculados hasta 1983 (inclusive) tienen que presentarse a revisión durante este año. En 1991,

lo harán los matriculados desde el año 1984 al 1986.

Para los vehículos industriales, de transporte escolar, autocares y otros de este género, las revisiones son más frecuentes y no gozan de período transitorio alguno.

Las cifras de vehículos presentados en las ITV varían según cada comunidad autónoma y son diferentes según se trate de turismos o transportes pesados. En la Comunidad de Madrid deberían haber pasado la inspección técnica durante 1989 unos 900.000 vehículos de todas las categorías. Por sectores, los autobuses fueron los que más se presentaron, con un porcentaje cercano al 100%. Los camiones lo hicieron en un 70% y los turismos y motocicletas en un 40 ó 50%. De todos los presentados, sólo un 36,5% estaba en condiciones técnicas óptimas, destacando que un 22% de los transportes pesados fue rechazado por no reunir los requisitos mínimos de seguridad. Si bien estos datos no son representativos de lo que ocurre en todo el territorio nacional (por ejemplo, en Cataluña se contro-

laron, en igual período, el 75% de los turismos antiguos), así son similares las deficiencias técnicas observadas. Las anomalías más frecuentes se encuentran en los frenos (40 ó 50% de los casos), las luces (30%) y la dirección (20%). No es infrecuente ver varias de ellas en el mismo coche.

El Plan de Seguridad Vial 1990 tiene previsto profundizar la vigilancia del cumplimiento de la necesidad de revisar periódicamente el coche y continuar la puesta en servicio de nuevas estaciones de inspección que añadir a las ya existentes. Actualmente se cuenta con 121, que albergan 18 líneas de vehículos ligeros, 68 para pesados y 117 universales.

Aparte de las consecuencias sociales y de productividad perdida que tienen los accidentes de tráfico, se calcula que Europa pierde anualmente, sólo por los gastos sanitarios ocasionados, 400.000 millones de pesetas, un 1,5% del producto interior bruto comunitario. España, como se dijo al principio, es uno de los países que más aporta a esa cantidad.



A cielo abierto

Volkswagen Golf Cabriolet

Sin renunciar a un Golf, sin perder la posibilidad de viajar cinco personas, sin tener que recurrir a bonitos, pero artesanales coches difíciles, además, de reparar por su escasísima red asistencial, se puede disfrutar de la libertad de un descapotable. El Golf Cabriolet, con todo el espíritu juvenil que se espera de un descapotable, pero con la garantía de fiabilidad de Volkswagen y su extensa red asistencial, ofrece al contrapunto a la mayoría de descapotables.

Las virtudes del Golf Cabriolet han sido reconocidas en toda Europa y esta versión del

Golf sigue dominando, año tras año, el mercado de descapotables.

Conservando la estructura de la primera generación Golf, el trabajo estilístico recibido lo mantiene plenamente actual, con paragolpes envolventes del color de la carrocería, faldones y defensas sobre los pasos de rueda realizados también en el color del coche. En la versión alta, llamada Quartett, los espejos retrovisores exteriores son también del color de la carrocería y lleva de serie llantas de aleación.

La gama cabrio la componen el GL y el GLi Quartett. En

ambas los acabados están muy cuidados y el equipamiento es muy completo. En la versión Quartett, equipada con el motor 1.8i de 112 CV, el equipamiento de serie incluye dirección asistida, preinstalación de radio con cuatro altavoces, asientos deportivos o computadora de a bordo. Como opción se puede elegir tapicería de cuero, o de tela y cuero, aire acondicionado, capota de accionamiento eléctrico, asientos delanteros calentables, volante de piel y la posibilidad de elegir cualquier combinación de colores entre la capota, interiores y carrocería.

La motorización del Golf Cabriolet GL es la de 1.600 cc que desarrolla una potencia de 75 CV. La variante Quartett monta el motor 1.8 de inyección electrónica "Digifant" con 112 CV. La velocidad máxima en el GL es de 154 km/h y acelera de 0 a 100 en 13" 5/10. En la versión Quartett la aceleración de 0 a 100 la realiza en sólo 10" 1/10 y alcanza una velocidad máxima de 173 km/h.

Los consumos a 90 km/h son de 5,8 ltrs. para la versión 1.6 y de 6,3 para la GLi. A 120, de 8,4 y 8,9 ltrs. respectivamente, y de 8,7 y 10,9, respectivamente, en circuito urbano.

Importancia social del automóvil

Viene de primera página

Hoy en día, en cualquier conversación referida a la geografía española y a sus pueblos, resulta frecuente encontrar gentes para quienes la casi totalidad de las regiones, ya no son un lugar remoto ni desconocido.

Este fenómeno y su evolución social, también ha hecho del automóvil un instrumento de enorme transcendencia cultural.

Desde un punto de vista práctico, su utilidad permite que podamos realizar una serie de actividades diarias individuales y de ayuda familiar.

En el medio profesional, ha propiciado un efecto multiplicador y ha representado un factor de expansión muy valioso. Muchas de las profesiones más comunes hoy día, serían imposibles sin el concurso de los automóviles.

Al servicio del público, los automóviles, también han jugado y representan una baza importantísima del quehacer social. Los transportes, las

ayudas sanitarias y los intercambios comerciales entre regiones y países, gracias al transporte de mercancías, han acercado a los pueblos, remediado muchos de sus sufrimientos y traspasado fronteras, facilitando la convivencia y el conocimiento mutuo entre los hombres.

De los más de 500 millones de automóviles que circulan por el mundo (world road statistics), 400 millones, circulan en Europa, Canadá, Estados Unidos y Japón; es decir, el automóvil es utilizado masivamente en los países más ricos y socialmente más desarrollados de la tierra.

Pero del mismo modo que su presencia, contemplada desde sus ángulos más beneficiosos ha mejorado de forma indudable nuestra calidad de vida, las víctimas que produce en el mundo (solamente entre Estados Unidos, Japón y los países de la Comunidad Europea, mueren, como consecuencia de los accidentes de tráfico, más de 100.000 perso-

nas cada año), la polución, los atascos en las grandes ciudades, el quebranto estético y ecológico que comporta la construcción de la red viaria, etc; representan, al mismo tiempo una contradicción y un peligro que hay que atajar.

Ante este fenómeno de consecuencias negativas, son también los países más civilizados del mundo, los que más esfuerzos y dinero invierten en poner coto a los accidentes y, en general a mejorar el medio y la educación de los usuarios de las vías.

Para aquellos países, en el que como en el nuestro, aún existen tan graves lagunas (del centenar de miles de muertos anteriormente mencionados, 8.000 nos corresponden a nosotros con una población de 35 millones de habitantes y un parque de 14 millones de vehículos; frente a los 600 millones de personas que habitan en Estados Unidos, Japón y los 11 países restantes de la Comunidad Europea, con un parque total de vehículos que alcanza la cifra de 350 millones), que no poner el máximo esfuerzo en hacer frente a tanto desgaste humano y deterioro de la ca-

lidad de vida, es practicar una política antisocial. Las partidas de los presupuestos que cada país dedica a la medicina, la educación y los problemas de tráfico, dicen mucho sobre las conductas sociales de sus gobiernos.

Veamos como emplean algunos países el dinero que reciben de los impuestos del automóvil, en uno de los capítulos más directamente ligados a la seguridad del tráfico, las carreteras.

El Fondo Monetario Internacional, utiliza el Special Drawing Right (SDR) como unidad de moneda, para reducir las fluctuaciones que producen los cambios en las transacciones internacionales. Esta unidad ha sido aplicada por el World Road Statistics (Estadística Mundial de Carreteras), para dar las cifras que todos los países del mundo se han gastado en la construcción de carreteras, su mantenimiento y la mejora e investigación de nuevas técnicas, en los ejercicios comprendidos entre 1983 y 1987.

Como una muestra del interminable listado y por poner un ejemplo, la República Federal

de Alemania, en este período, invirtió 31.861 millones de unidades SDR (4.567.592,9 billones de pesetas, Inglaterra, 20.590,8 SDR (3.442.781 billones de pesetas) y Francia -contando solamente lo invertido en construcción de nuevas carreteras por faltar datos completos de mantenimiento, investigación y otros conceptos- 9.249 SDR (1.332.040,9 billones de pesetas).

España, en igual período de tiempo, gastó en investigación, construcción y mantenimiento, 3.968,1 millones en unidades SDR (613.587,3 millones de pesetas, en los que, al igual que en el caso de las anteriores naciones europeas, se suman las cantidades correspondientes al Estado, las Autonomías o Gobiernos Regionales, y las Diputaciones y Ayuntamientos.

Pero lo más significativo de esta corporación es, que en los países elegidos, la tasa total de accidentes desde 1983, ha descendido; en menos 13,0 en Alemania, 1,5 en Inglaterra y 20,9 en Francia.

En España y en el mismo período, el número total de accidentes, sufrió un incremento del 34,9 por ciento.

Paco Costas.

Renault vehículos industriales obtuvo 4.069 millones de beneficios

Renault Vehículos Industriales, S.A. obtuvo durante el ejercicio de 1989 unos beneficios de 4.069 millones de pesetas, antes de impuestos, lo que supone un incremento del 42 por ciento respecto a 1988, dijo ayer en rueda de prensa su director financiero, Jean Cazorla.

El cash flow (beneficios más amortizaciones), antes de impuestos, es casi de 4.900 millones, lo que representa un aumento del 31,6 por ciento respecto a 1988.

El volumen total de ventas brutas ascendió en 1989 a 63.486 millones de pesetas y la producción de la fábrica de Villaverde alcanzó los 4.384 vehículos, a lo que hay que añadir los 11.452 cigüeñales destinados a su montaje en otras fábricas europeas.

El total de vehículos facturados fue de 7.567 unidades, un 65 por ciento más que en 1988, mientras que las inversiones alcanzaron 2.427 millones de pesetas, «lo que permite -según Cazorla- mejorar la maquinaria existente, así como la productividad».

Según Cazorla, durante los primeros meses de este año se han apreciado síntomas de recesión en el mercado español, aunque la situación de Renault Vehículos Industriales es buena y saneada.

España presenta nueva terminal transmisión satélite camiones

Una empresa española ha desarrollado las nuevas terminales para el sistema europeo de transmisión de datos vía satélite entre camiones, que permitirán una mayor seguridad y eficiencia en la comunicación entre vehículos pesados situados en diferentes partes del mundo.

Estas terminales, cuyo prototipo fue presentado en el marco de las jornadas «Eurotelecom 90» celebradas en Madrid esta semana, además tienen la ventaja de ocupar menos espacio en los camiones, informó a EFE un técnico de PESA, empresa responsable del diseño.

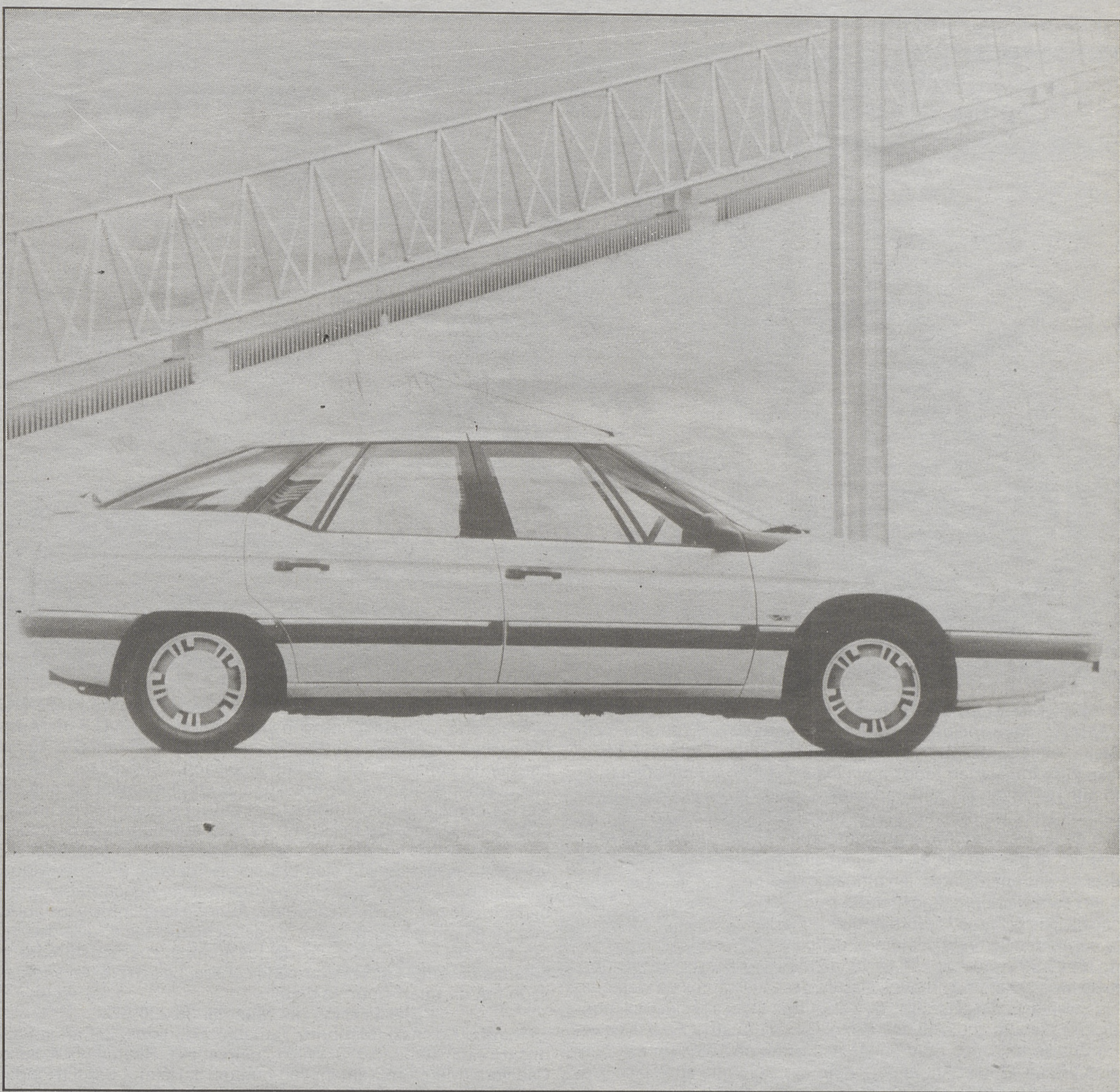
El sistema europeo de transmisión de datos vía satélite (PRODAT) fue diseñado por la Agencia Espacial Europea (ESA) para transmitir información entre barcos, posteriormente se amplió a las comunicaciones aeronáuticas, y en la actualidad se aplica a la comunicación entre camiones de rutas internacionales.

La nueva terminal española para comunicación entre camiones está compuesta por dos antenas planas con un amplificador, que van instalados en el exterior del vehículo pesado, y un pequeñísimo transmisor y receptor, en el interior del camión y por el cual realiza la llamada el conductor.

Además este equipo dispone de un microordenador con teclado y una impresora, que pueden colocarse en la guantera del camión y que sirven para tener constancia de las comunicaciones realizadas. Con esta terminal se puede editar, transmitir, borrar y memorizar telex, y, además de comprobar los enlaces con otros camiones, puede obtener información acerca de las comunicaciones realizadas.

El sistema europeo PRODAT utiliza para las transmisiones el satélite geostacionario MARECS B2, propiedad de la ESA, y las redes públicas de comunicación de la mayor parte de los países del mundo. Esta interconexión se realiza en menos de dos minutos.

Un portavoz de la ESA, también presente en Eurotelecom, señaló a EFE que en unos cinco años realizarán este tipo de transmisiones vía satélite sin la necesidad de conectarse a las redes de servicios públicas, consiguiendo que los mensajes se transmitan todavía con mayor rapidez.



Primera versión

Citroen XM de Luxe

Prestigio, estilo, fiabilidad, elevadas prestaciones, tecnología vanguardista, diseño impactante. Estas son las características que le han valido al Citroën XM conseguir 12 premios europeos, entre ellos, el "Volante de Oro" (otorgado por el diario alemán Bild am Sonntag), y "Coche del año 1990 en Europa). Y estas son las características de la gama XM comercializada en España (V6, 2 litros inyección), que

ahora se ve reforzada por el lanzamiento de la primera versión del modelo dos litros, el nuevo Citroën XM 2.0i Luxe reúne los siguientes rasgos distintivos:

Motor: posee un motor de 1.998 cc que desarrolla hasta 130 CV de potencia y que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 205 Km/h, consiguiendo una aceleración de 0 a 100 Km/h, en 10,3 segundos.

Equipamiento: presenta un

equipamiento de serie completo, entre el que cabe destacar el aire acondicionado, dirección asistida, volante regulable en altura e inclinación, sistema de calefacción con reglaje electrónico-automático de temperatura y flujo de aire, bloqueo centralizado por telemando de infrarrojos de las puertas, portón trasero y tapa del depósito, instalación para radio y 6 altavoces, y elevallas eléctricas delanteros

Opciones: se ofrece como equipamiento opcional en la compra de este vehículo, pintura metalizada (46.550 pesetas), llantas de aleación (66.500 pesetas), auto-radio con mandos en el volante (127.680 pesetas), sistemas de frenos ABS (200.000 pesetas) y suspensión hidractiva (210.000 pesetas)

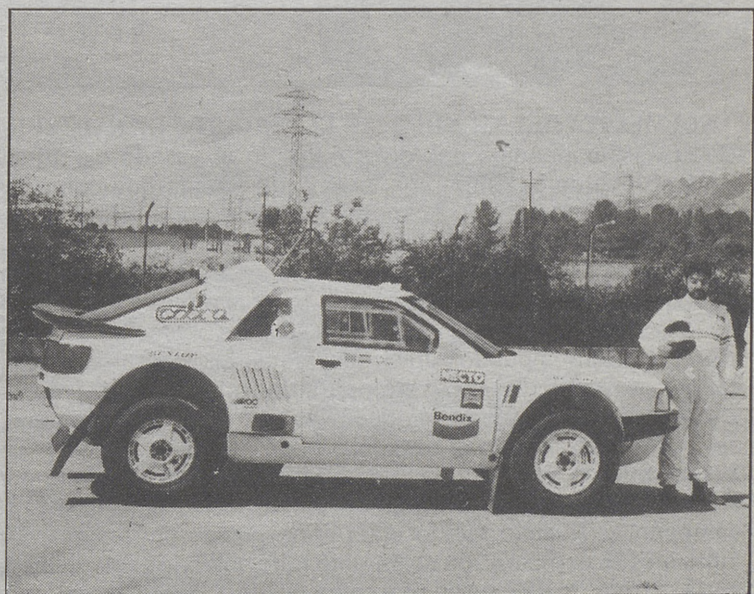
Precio: el nuevo vehículo se comercializa al muy competitivo precio de 3.065.000 pesetas (FF+IVA).

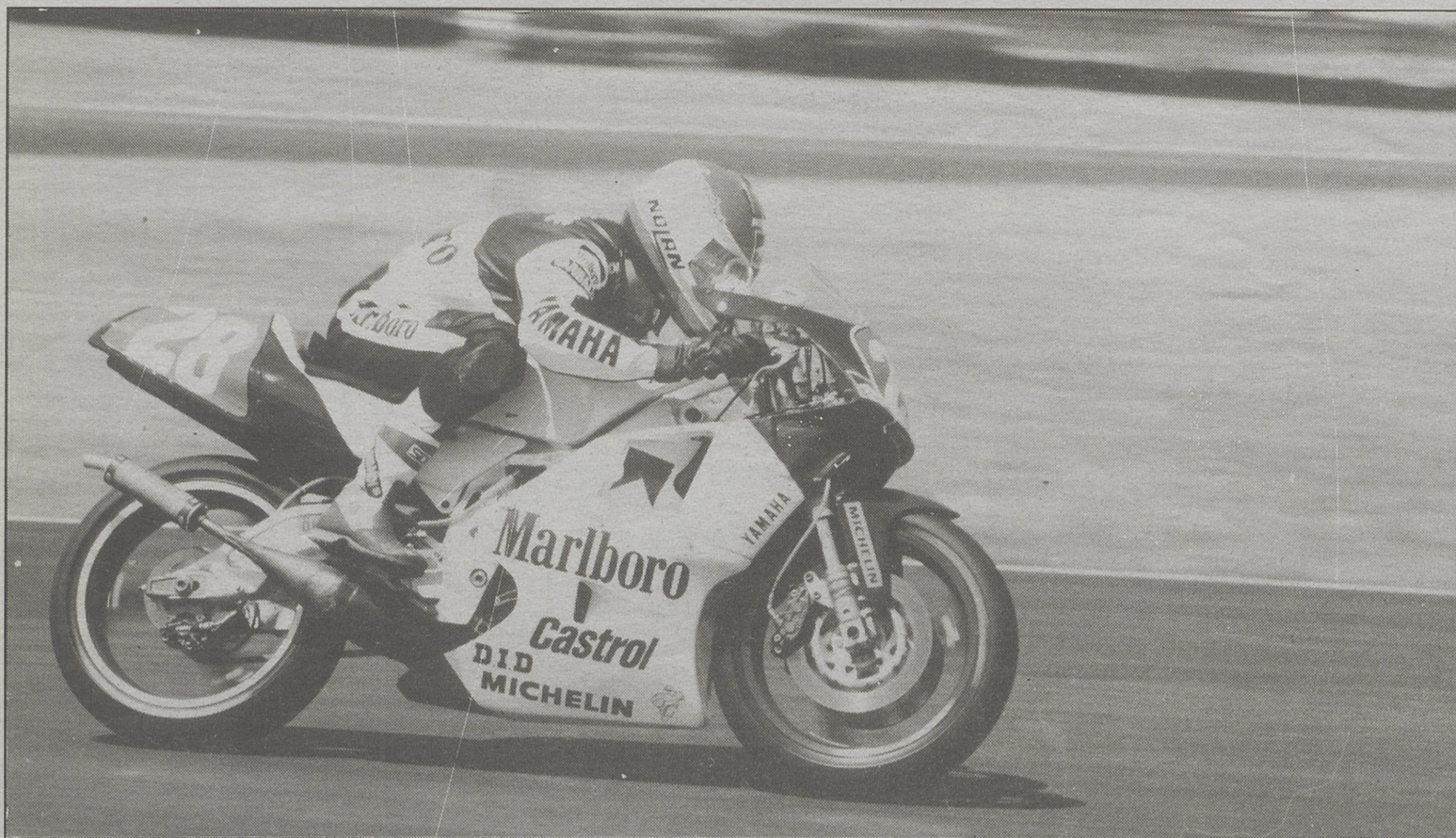
Audi Sport inicia su actividad en España

Audi-Sport España inicia su actividad en nuestro país con el modelo más deportivo, atractivo y dinámico de su actual gama: el Audi Coupe Quattro, un coche de carácter inconfundiblemente personal, de alta potencia y con el mejor sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas. Sobre la base de este deportivo se ha construido un vehículo de competición que tomará parte en la Copa de España de Raids, con el equipo formado por José María Servía al volante y

Enrique Oller como copiloto.

En el diseño y la construcción del Audi Coupe Quattro de competición se han empleado la tecnología más moderna; el bastidor es de tipo multitubular, realizado en acero de alta resistencia; la carrocería ha sido fabricada en material "Composites" reforzado con Kevlar y fibra de carbono. El motor es un cinco cilindros en línea turboalimentado y con árbol de levas en culata. El sistema de transmisión de la fuerza del motor al suelo.



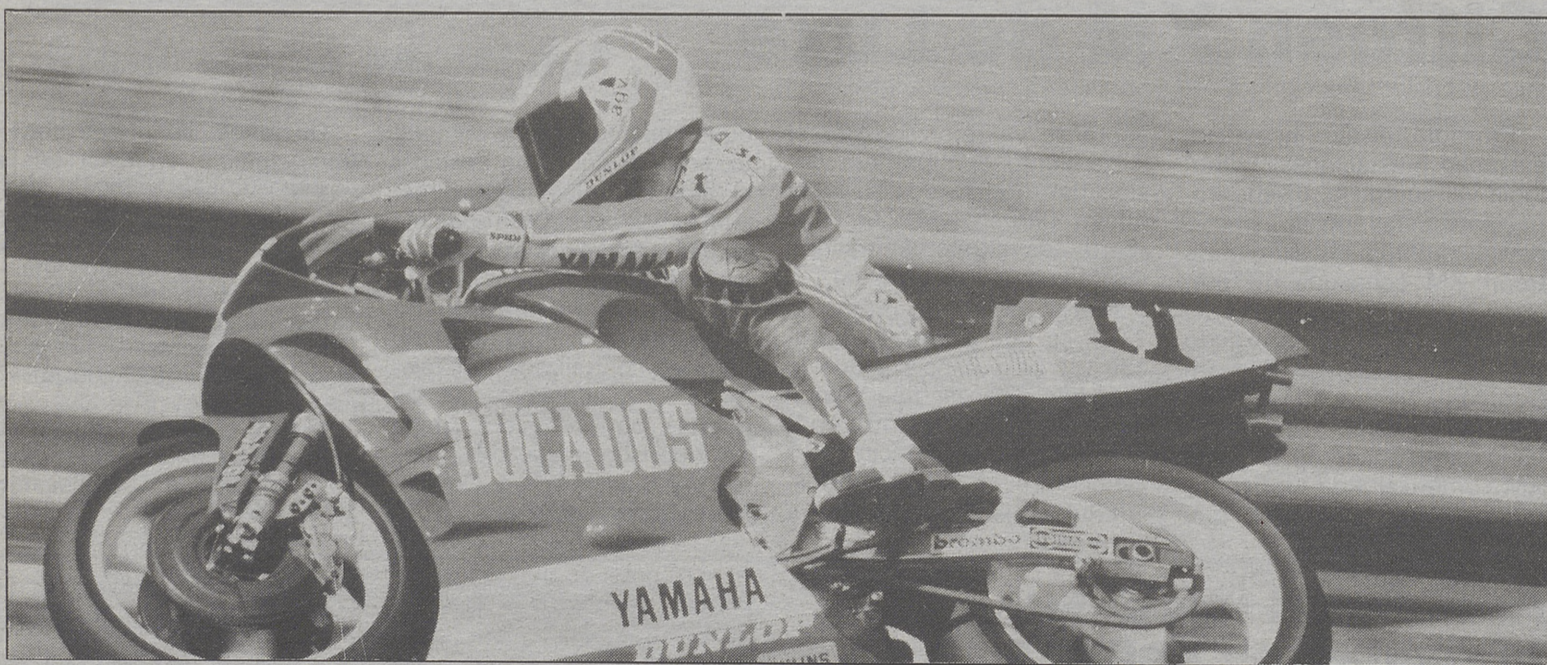


ALEX CRIVILLE TRABAJA EN LA PUESTA A PUNTO DE SU YAMAHA. Para mejorar la puesta a punto de su Yamaha YZR, Alex Crivillé se desplazó esta semana al circuito yugoslavo de Rijeka para trabajar en todos aquellos apartados de puesta a punto que necesitan ser mejorados para que la moto alcance mayor rendimiento. Un problema en el motor no permitió a Alex ir más allá de la decimoprimer posición en el G.P. de Alemania que se disputó el pasado día 27 en el circuito de Nurburgring. Los tres días de entrenamientos, sin embargo, fueron positivos para Alex y el Team Marlboro Agostini. Se pudo trabajar mucho en el desarrollo de la moto, pero hay que mejorar aún más puesto que la competencia en la cilindrada del cuarto de litro es muy grande en estos momentos. El piloto de Marlboro regresó de Yugoslavia para pasar unos breves días de descanso antes de viajar hacia Salzburgo. En el circuito de Salzburgo, el más rápido del mundial, se disputó el día 10 de junio el G.P. de Austria. En esa carrera, Crivillé tuvo una muy buena actuación en 1989. En esa ocasión era en 125 cc. Ahora quiere repetir, sólo que en 250 cc. Crivillé llegó contento por el trabajo realizado: "Las pruebas han ido bien" señaló —y eran necesarias para aumentar mi conocimiento de la moto. El circuito de Rijeka es muy técnico y exigente

para la puesta, a punto de chasis y suspensiones y por eso era el escenario ideal para dos jornadas de pruebas. El G.P. de Austria es ahora el próximo reto y creo que el equipo Marlboro Agostini puede conseguir una buena actuación." El G.P. de Austria, efectivamente, es una carrera singular en el mundial porque en ella la potencia de los motores lo es todo. Salzburgring es un circuito muy rápido. De hecho no es sino la unión de dos rectas, con dos veloces curvonnes. Los rebufos tienen un papel decisivo y los resultados son siempre sorprendentes. El tiempo, que acostumbra a ser muy revuelto durante esta época del año, es un factor de complicación añadido. Aunque los pilotos y los equipos ya tienen por norma prever esta circunstancia, que de forma especial en el apartado de los neumáticos acostumbra a crearles bastantes quebraderos de cabeza. La carrera del año pasado fue un buen ejemplo de ello.

Clasificación del Mundial de 250 CC

1. John Kocinski (Marlboro Yamaha) 77 puntos.
2. Carlos Cardús (Honda) 70 puntos.
3. Wilco Zeleberg (Honda) 65.
4. Luca Cadalora (Marlboro Yamaha) 60 puntos.
5. Helmut Bardl (Honda) 54.
6. Jochen Schmid (Honda) 45.
7. Martin Wimmer (Aprilia) 34.
8. Reinhold Roth (Honda) 31.
9. Dominique Sarron (Honda) 24.
12. Alex Crivillé (Marlboro Yamaha) 14.



NUEVA CITA DEL MUNDIAL EN EL CIRCUITO DE SALZBURGRING. El Campeonato del Mundo afrontó el pasado día 10 su sexta prueba de la temporada, el G.P. de Austria que como es tradicional se disputa en el circuito de Salzburgring, la pista más veloz de cuantas componen el calendario del mundial. En la pista, la potencia es un elemento vital. Sólo los pilotos que cuentan con buenos motores son capaces de subir al podio y los rebufos juegan un papel decisivo, aunque sólo los pilotos más expertos y capacitados pueden aprovecharse de ellos para conseguir ganar posiciones. En la carrera de Salzburgring estarán presentes Juan Garriga y Jorge Martínez "Aspar" como representante del Team Ducados. En el pasado G.P. de Alemania, ninguno de los dos pudo conseguir una buena clasificación en la carrera por diversos motivos. Jorge Martínez "Aspar", en primer lugar. El campeón valenciano realizó unos muy buenos entrenamientos tanto en 125 como en 250 cc durante todo el fin de semana, pero en la carrera de 125 sufrió una caída cuando rodaba en primera posición y muy cerca de la victoria. Esta circunstancia, que afor-

tunadamente no le produjo ningún tipo de lesión, le ha hecho retroceder al quinto puesto de la clasificación del campeonato del mundo, aunque eso sí, cerca de los primeros. En 250 cc, la actuación de Jorge fue buena, aunque tuvo que dejar la carrera a causa de un problema eléctrico en su JJ Cobas. Lejos de desanimarle, y a pesar de su natural decepción, este tropiezo ha decidido a Jorge a mejorar aún más su nivel en la carrera de Austria. Juan Garriga tampoco tuvo fortuna en la cilindrada de 500 cc. Después de unos entrenamientos en los que buscó mejorar al máximo la puesta a punto de la moto antes que tiempos espectaculares, Juan sufrió problemas con su motor en carrera que no le dejaron ir más allá de la séptima posición. En estos momentos ocupa el sexto puesto en la clasificación del campeonato del mundo. En cuanto a Alberto Puig, sigue con su programa de entrenamientos previsto, destinado a recuperar cuanto antes su forma física y su compenetración con la motocicleta. Ha rodado con su equipo en los circuitos de Misano y Rijeka con buenos resultados. Su presencia en el G.P. de Austria será duda hasta última hora.

Fasa-Renault entrega 203 patrulleros a la Policía Municipal de Madrid

Renault estará presente de una manera muy importante dentro del mundo de los vehículos transformados. Por ello, recientemente, Fasa-Renault ha vendido 203 coches a la Policía Municipal de Madrid, con lo que ya son 425 los vehículos patrulleros que han sido adquiridos por diferentes instituciones. Todos ellos son Renault 19 que por su versatilidad se adaptan perfectamente a las necesidades para los que son requeridos.

La Policía Autónoma Vasca se ha hecho con 216 unidades del Renault 19. En una primera relación fueron 50 los coches adquiridos. Tras comprobar que estos se adaptaban perfectamente a sus servicios se hizo una petición de 116 vehículos más, que ya fueron entregados. En estos momentos se van a suministrar 50 Renault 19 más.

También la Policía Municipal de Barcelona y la de Valladolid han adquirido, recientemente, 36 y 15 Renault patrulleros, respectivamente, para cada una de sus flotas.

Otra petición muy importante ha corrido a cargo del Ayuntamiento de Madrid, al que en este momento se le están sirviendo 203 Renault 19 GTS patrulleros. Un vehículo con un equipamiento adicional para cumplir con las funciones que se le encomiendan.

Este equipamiento opcional consiste en un puente luminoso y acústico, una mampara blindada de separación entre los asientos delanteros, los cuales son blindados, y el asiento trasero. Además se incluye un equipo especial de emisor-receptor.

La salida de estos vehículos patrulleros a la calle coincide con las intenciones de Fasa-Renault de satisfacer todas, y cada una, de las necesidades que se le puedan presentar a los diferentes clientes que configuran el amplio mercado español.

Con esta importante contratación y entrega de vehículos patrulleros, la Policía Municipal de Madrid se coloca a la altura, en cuanto a servicios motorizados de esta índole, que precisa para el ejercicio de sus funciones, en una ciudad de cuatro millones de habitantes, algo, por otra parte, que antes hicieron otras localidades vascas, catalanas y castellanas, y que sin duda solicitarán otras corporaciones municipales.