

SOBRE RUEDAS**Constitución de la "Repsol Exploración Egipto S.A."**

El Consejo de Ministros autorizó ayer a Repsol la constitución y suscripción por parte de esta compañía de la totalidad de las acciones de la nueva sociedad «Repsol Exploración Egipto S.A.» con objeto de adquirir diversos activos de exploración y producción de hidrocarburos en Egipto.

La nueva sociedad dispondrá de todos los servicios técnicos de «Repsol Exploración S.A.», mediante el correspondiente contrato para la operación de los permisos y para cuantas actuaciones requiera la gestión de las participaciones contractuales a adquirir».

★★★

La federación de vela elige al Citroën XM

Yves Jouchoux, director general de Citroën Hispania, empresa patrocinadora de la Real Federación Española de Vela, presentó al Príncipe de Asturias, en su condición de miembro del Equipo Olímpico Español de Vela, los Citroën XM cedidos por la marca a dicho equipo.

El Príncipe Felipe junto con Fernando León, campeón del mundo de la clase 420, y Alfredo Vázquez, participará en los preparativos de cara a las Olimpiadas, en la clase Soling.

Citroën Hispania, que desde 1987 viene apoyando al equipo olímpico, facilitando los vehículos necesarios para el traslado de sus integrantes y del material deportivo a las diferentes regatas, acaba de firmar un nuevo contrato por el que, como colaborador y patrocinador oficial de medios de transporte de la federación, suministrará durante cuatro años automóviles y furgonetas para el Equipo Olímpico Español de Vela, así como para las restantes actividades deportivas desarrolladas por la federación.

En el acto de presentación, celebrado en La Zarzuela, el Príncipe de Asturias pudo examinar los Citroën XM de que hará uso el equipo olímpico, en sus versiones gasolina y turbodiesel.

Anteriormente, el director general de Citroën Hispania, había dirigido unas palabras al Príncipe de Asturias, en las que manifestó su satisfacción por colaborar con el equipo olímpico de vela.

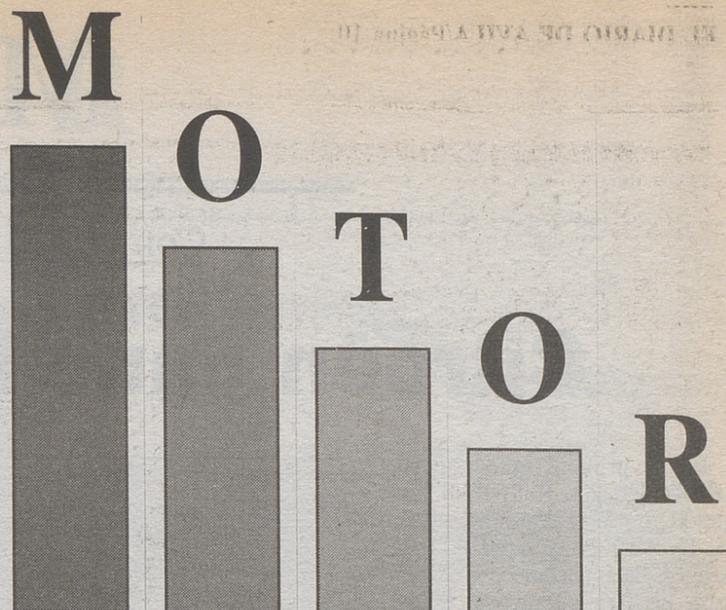
Mejorar las capacidades del conductor (I)

En el artículo anterior de esta serie, "Una Tarea Indisociable", hacíamos hincapié sobre la necesidad de mejorar la calidad del firme de nuestras vidas y aumentar la capacidad de nuestros conductores, partiendo de una mejor enseñanza inicial y continuando con cursos de reciclaje y perfeccionamiento.

De la importancia de este segundo aspecto, hablan por sí mis-

mos los informes que establecen en todo el mundo el alto porcentaje de culpabilidad del hombre como usuario de la vías.

En fecha reciente he asistido como alumno, a la escuela que dirige el veterano piloto británico de Fórmula I, John Watson, en el circuito de Silverstone y creo que merece la pena intentar comunicar a los lectores parte de lo allí visto y aprendido.

Volkswagen Golf Rallye**Competición en exclusiva**

El Golf Rallye es una serie limitada del popular modelo de Volkswagen que sirve de base para el coche de competición de la marca alemana. Con un coche de similares características Volkswagen participará en el Campeonato del Mundo de Rallyes (debutará en el Rallye Acrópolis) y en el español de Rallyes de Tierra.

El Rallye es, en todos los aspectos, el Golf más exclusivo. No sólo por tener su origen para la competición, o por haber perdido su motor 1.8 algo de cubicaje para instalarse en una cilindrada de 1.763 cc. La exclusividad, el Rallye la respira por todos sus poros. Nueva es la calandra delantera, con anchos faros rectangulares, también son exclusivos

los paragolpes, íntegramente del color de la carrocería, así como es único de esta versión el diseño de los laterales, con pasos de rueda prominentes y acusados faldones en los bajos de la carrocería, o los espejos retrovisores exteriores del mismo color de la carrocería.

En el interior también se le ha dado el toque de exclusividad, con asientos regulables en altura, el volante y pomo de la palanca de cambios forrados en cuero, tapizados exclusivos en piel asientos, recubrimientos de puertas y paneles laterales, etc.

El motor es, sin embargo, su razón de ser y su principal virtud, El Compresor volumétrico "G", desarrollo exclusivo de los técnicos de Volkswagen, es la respues-

ta de la casa alemana a la sobrealimentación mediante turbocompresores. La ventana fundamental aportada por el compresor "G" es su progresividad, entrando ya en funcionamiento a regímenes muy bajos de revoluciones.

El sistema de inyección es electrónico "Digifant" con encendido electrónico con lo que, de los 1.763 cc y una relación de compresión de 8,0:1 consigue una potencia de 160 CV a 5.600 rpm.; y un par máximo de 22,0 mkg entre las 3.800 y las 4.000 rpm.; lo que da una idea de la elevada disponibilidad del par, con cifras muy altas durante un amplio margen de revoluciones.

La tracción es permanente a las cuatro ruedas confiada al efi-

cazistema Syncro de Volkswagen y las ruedas son espectacularmente anchas (205/50 R 15") con lo que la tracción es siempre excelente. Varían también los anchos de vía, mayores en esta versión, de 1.435 mm en el eje delantero y 1.437 en el trasero.

La tracción integral, junto a otras modificaciones, hacen que el peso sea algo superior al de otras versiones (1.195 kg.), a pesar de lo cual la velocidad máxima alcanzada por esta versión es de 209 km/h y tarda sólo 8" 6/10 en acelerar de 0 a 100 km/h. Los consumos son también registros espectaculares en este coche: 7,1 litros necesita para realizar 100 km a una velocidad de 90 km/h; 9,5 a 120; y 12,5 en circuito urbano.

Con el XM Rallye-Raid

Citroën ganó la Baja Aragón

En su primera salida oficial, los Citroën ZX Rally-Raid han tenido una actuación sobresaliente. La VIII edición de la Baja Aragón ha finalizado con la victoria de Ari Vatanen y Bruno Berlung, situándose en segundo lugar Jacky Ickx y Christian Tarrin, todos ellos a bordo de los nuevos Citroën ZX Rally-Raid. El tercer Citroën Rally-Raid que ha participado en la prueba, pilotado por Bjorn Waldergard-Fred Gallagher, se retrasó en la prueba prólogo debido a una avería en el encendido del motor, por lo que en la carrera ha tomado una salida en el puesto 119. A pesar de partir con esta desventaja y habiéndose visto perjudicado por tener que atravesar densas nubes de polvo en cada adelantamiento, el campeón sueco ha conseguido remontar espectacularmente su posición hasta alcanzar un puesto destacado en la clasificación final.

La Baja Aragón se ha desarrollado en 800 Km. de caminos sinuosos en la montaña. La carrera se ha disputado bajo un calor agobiante que ha recrudecido la dificultad de la prueba tanto para los pilotos como para las máquinas. En el curso de la Baja Aragón, temida por su extrema dureza, los tres Citroën ZX Rally-Raid, han demostrado su alto nivel deportivo en una competición oficial, mostrando unas cualidades que auguran un futuro éxito deportivo. La próxima cita será en el Rallye de Los Faraones que se celebrará del 7 al 17 de octubre de 1990.

Clasificación:

1° Vatanen A., Citroën ZX Rally-Raid, 10.41.07; 2° Ickx J. Citroën ZX Rally-Raid, 10.58.25; 3° Servia J.M. Audi Coupe Quat, 11.30.02; 4° Sole J.M. Suzuki Vitara, 11.39.50.



Los cursos se dividen en dos especialidades. La primera, que interesa menos a nuestro propósito, está dedicada a la conducción deportiva y se realiza con coches de turismo preparados al efecto, para continuar con monoplazas Ford de 1600 cc.

La segunda, que en nuestra opinión ningún conductor debería dejar de realizar antes de avanzar un sólo metro al volante de un automóvil, consiste en varios ejercicios, en los que la filosofía principal radica, en un principio esencial a la seguridad y al buen conducir: manejar todos los mandos de un automóvil de forma suave y precisa.

La razón de esta insistencia por parte de los educadores es tan sencilla, que para comprenderla, sólo es necesario conocer, que todo aquello, que de alguna forma alerta el equilibrio de un vehículo sobre sus neumáticos cuando circula, reduce su seguridad en la misma medida, que la brusquedad del conductor acentúa estas alteraciones.

Los frenazos violentos, las aceleraciones y deceleraciones bruscas; los manotazos al volante o los cambios de velocidad mal do-

sificados, cuando se alían con la velocidad, las deformaciones y el mal estado del firme o los neumáticos, son el camino más seguro hacia el accidente.

Por poner un ejemplo, si partimos del hecho simple de que una rueda girada sesenta grados ya ha perdido el cincuenta por ciento de la adherencia de su neumático aun a baja velocidad, comprenderemos como, el peso adicional de un frenazo mal administrado o la aplicación del acelerador a destiempo si se trata de una rueda tractora, disminuyen aun más la eficacia y la adherencia al suelo de la rueda en cuestión.

Hasta tal punto resulta vital la suavidad en el manejo de cualquier automóvil, que en uno de los cursos, impartido a un grupo de una empresa con más de mil empleados en la que se producen un sesenta y cinco por ciento de accidentes anuales, uno de los ejercicios en los que los instruc-

tores ponían más énfasis, consistía en hacer un recorrido mixto, en el que una pelota de tenis rellena de resina y alojada en una media esfera abierta y fijada sobre el capó, tenía que permanecer sin salirse de la esfera al final de la prueba.

Imperceptibles para un conductor poco entrenado, los movimientos originados por las transferencias de pesos, al frenar, acelerar o abordar una curva, adquieren tal importancia, que resulta frecuente ver fotografías de pruebas deportivas, en las que tres de los cuatro neumáticos, quedan considerablemente separados del suelo al frenar antes de una curva, o al acelerar violentamente saliendo de ella.

Es fácil imaginar por tanto, como la casi totalidad del peso del vehículo gravitando sobre la superficie de contacto de un solo neumático, reduce a una cuarta parte las posibilidades que nos quedan para permanecer sobre la

carretera con el coche controlado.

Pero estas situaciones, que en las competiciones deportivas son provocadas por la propia competición y controladas por los pilotos, cuando se producen en la conducción normal, las causas se deben casi siempre, a excesos de velocidad y a reacciones violentas y tardías del conductor agresivo o poco experto.

Hasta ahí, la primera etapa del curso, trataba de prevenir estas situaciones, insistiendo sobre como han de hacerse las reducciones del cambio y las frenadas suaves mientras el coche circula en línea recta, el manejo suave del volante, las maniobras de evasión de obstáculos sin balancear excesivamente la masa del coche, etc.

Existe, sin embargo, una segunda etapa, más peligrosa si cabe por lo inesperada, que es aquella, en la que la propia vía, su estado bacheado o deslizante,

las condiciones meteorológicas, el exceso de velocidad en una curva, o el cambio de dirección obligado al sortear un obstáculo, desvían la trayectoria deseada por el conductor y su falta de experiencia, le lleva inevitablemente a chocar contra otro vehículo o a salirse de la carretera.

Lo malo de esta última contingencia es, que por lo regular, el conductor descubre su falta de preparación para afrontar estos factores sorpresas, por primera vez y sin recursos para evitarlas.

Normalmente, lo instintivo ante el obstáculo, la pérdida de control o el desplazamiento del eje delantero o trasero, es frenar desesperadamente o empeñarse en girar el volante hacia el lado que el coche se niega a ir. El resultado en ambos casos es catastrófico, ya que cuanto más freneamos o más giremos el volante, mayor es la tendencia del vehículo a desatender nuestros deseos.

También para estos casos, las experiencias obtenidas en el curso inglés, gracias a un ingenioso simulador, permiten ejecutar las correcciones necesarias a cada uno de los supuestos descritos.

Paco Costas.

Aumentar las capacidades del conductor (I)

SOBRE RUEDAS

La variante de Esparraguera permitirá desviar 25.000 vehículos

La variante de Esparraguera, que forma parte del Primer Plan de Carreteras en el que está previsto la conversión de la N-II en una autovía de dos carriles en el tramo comprendido entre Martorell e Igualada, permitirá a partir de ayer desviar unos 25.000 vehículos del centro de dicha localidad.

El tramo inaugurado hoy, de las mismas características que una autopista, dispone de dos calzadas con arcén exterior e interior y accesos controlados así como mallas de protección.

La variante, de una longitud de 5,827 kilómetros, dispone de tres enlaces, uno al inicio de la obra, otro al final y un tercero en el cruce de la carretera comarcal B-231.

El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) invirtió un total de 1.415 millones de pesetas en la obra, que se ejecutó en los últimos dieciocho meses, con anterioridad al calendario previsto.

El tramo de la carretera N-II que atraviesa Esparraguera será cedido por el MOPU al ayuntamiento de esta localidad barcelonesa, convirtiendo la vía en una zona urbana.

La autovía Igualada-Martorell estará finalizado en otoño de este año, mientras que a lo largo de los próximos cuatro meses entrarán en servicio los tramos Igualada-Castellolí, Castellolí-El Bruc, El Bruc-Esparraguera y Esparraguera-Martorell.

★★★

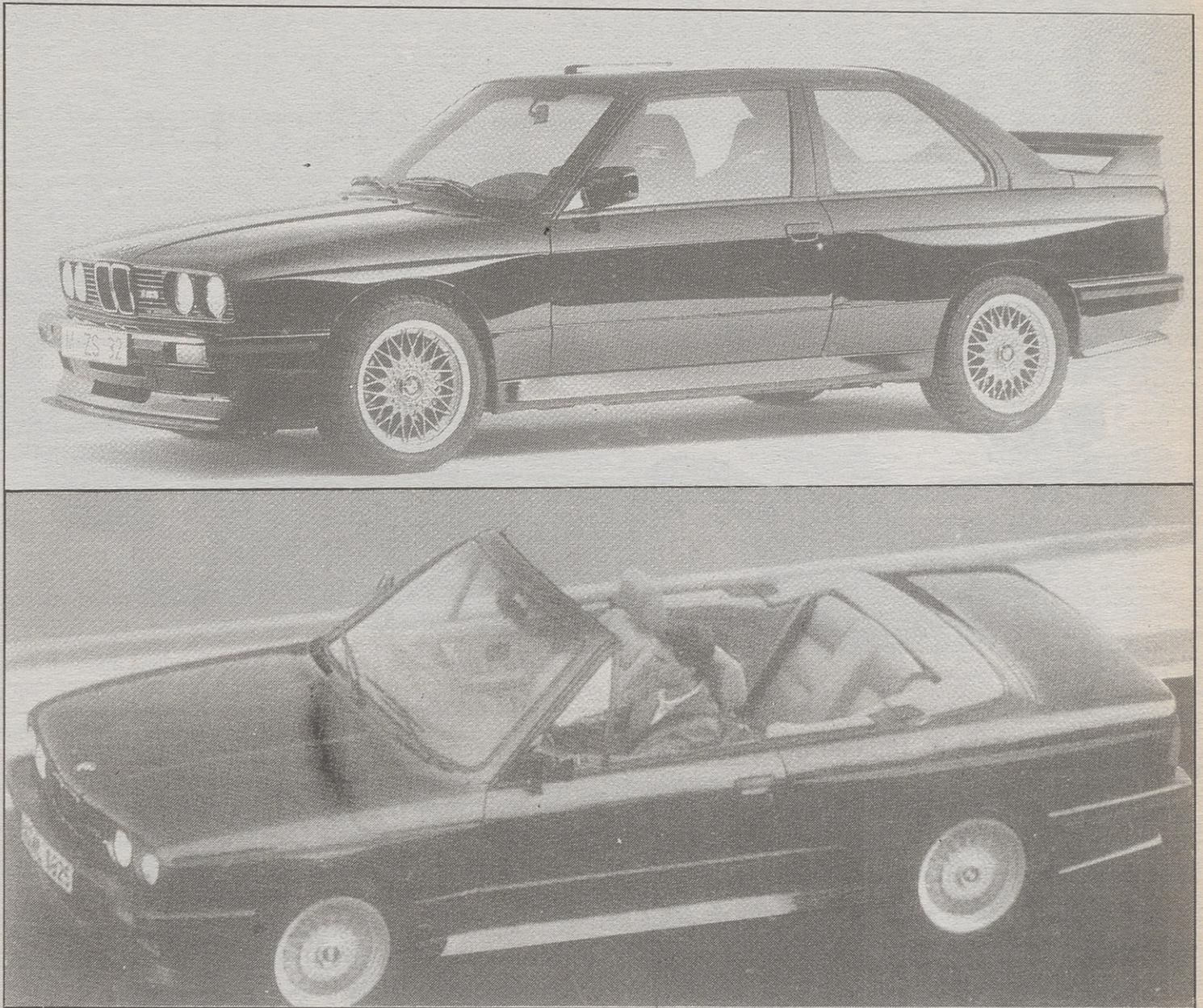
Boda de autoescuelas

La esperada fusión se consumó. La Federación Nacional de Autoescuelas y las asociaciones y organizaciones de 18 provincias que defendían sus planteamientos "por libre" firmaron la paz.

Los años de discrepancias y planteamientos distintos parecen haber acabado. Después de algunos meses de negociaciones, todos han decidido subirse al mismo barco, tarea en la que se puso mucho empeño.

Ahora todos se agrupan bajo un nuevo nombre, Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), cambio que simboliza sin duda una nueva etapa que poco tendrá que ver con la anterior.

Ahora estarán todos unidos frente a los problemas, se acabaron las guerras particulares. Enhorabuena por la boda.



Dos de los modelos de la nueva serie 5 de BMW

Nueva Serie 5

BMW estrena motor

En estos momentos, la construcción de motores BMW con tecnología de cuatro válvulas por cilindro, tiene más de veinte años de tradición. Fue en 1966 cuando se utilizó por primera vez esta tecnología de altas prestaciones para la competición, siendo a partir de 1979, con el lanzamiento del modelo M-1, cuando empezó la era de los motores BMW de seis cilindros dotados de esta tecnología. Automóviles como el M5, por ejemplo, denotan la profesión de fe que BMW hace respecto a la motorización de altas prestaciones para sus productos.

Desde el año 1986, el BMW M3, que incorpora un motor de cuatro cilindros con culata de cuatro válvulas por cilindro, es el máximo exponente de esta tecnología en la Serie 3. Con el lanzamiento de la versión 318is, BMW ha dado acceso a un mayor número de conductores a las ventajas que se derivan de la misma.

Cuando BMW presentó en 1977 el primer motor de seis cilindros, estableció una nueva referencia en cuanto a confort de marcha. Ahora, transcurridos doce años desde entonces, esta generación de motores viene a ser relevada por los sistemas más modernos que responden mejor a las nuevas exigencias de características de par motor máximo y

de potencia máxima, combinadas con la economía, de servicio y mantenimiento. Estos nuevos motores, no sólo han conservado las conocidas y comprobadas propiedades de los anteriores, sino que incluso las han superado sensiblemente.

Para poder corresponder a las citadas exigencias, BMW ha optimizado la técnica de las cuatro válvulas por cilindro para su utilización en grandes series. Esta optimización se ha reflejado, en un sistema estático de vanguardia para la distribución del encendido; en un sistema de accionamiento de los grupos del motor con correa de dientes trapezoidales; en un sistema de reglaje hidráulico automático de las válvulas de cazoleta y en un grupo de admisión realizado en material plástico especial. Además, se han mejorado sensiblemente los niveles de economía aumentando la relación de compresión del motor.

El utilizar la técnica de cuatro válvulas, cuyas ventajas son, entre otras, la optimización del llenado de los cilindros con la mezcla de gasolina y aire, el mejor explosión de la misma y el buen aprovechamiento de la energía, no ha tenido como objetivo exclusivo la mejora de las prestaciones de marcha ya que, respecto a

éstas, los motores BMW de técnica se sitúan en posiciones altas, sino aprovechar, al máximo, el potencial adicional que ofrece el mayor número de válvulas con el fin de mejorar la combustión y descargar óptimamente el ambiente de las emisiones del automóvil.

Estas dos nuevas versiones de propulsores BMW destaca, en primer lugar, por la nueva construcción de la culata del motor de cuatro válvulas por cilindro, así como por los dos árboles de levas en cabeza y por la situación central de la bujía sobre la cámara de combustión. Otros detalles técnicos importantes que diferencian a los nuevos motores de los anteriores son: el colector independiente del escape realizado en fundición; el colector de admisión realizado en material de plástico y con un pulido especial de las superficies interiores; la distribución estática de la tensión para el encendido; el medidor de masa de aire y la electrónica digital del motor M 3.1, que se caracteriza especialmente por combinar en un tamaño compacto, el máximo de funciones controladas con una velocidad de cálculo muy alta.

Son igualmente destacables el sistema hidráulico para el reglaje automático de las válvulas; el sis-

tema de accionamiento de los grupos del motor que no precisa mantenimiento individual; el sistema de encendido aislado por encapsulado total y las funciones lógicas que adopta la electrónica para casos de emergencia. Con todo ello, se ha conseguido un nivel máximo de economía de mantenimiento así como de seguridad en el funcionamiento del automóvil.

Las más severas normas estadounidenses en materia de seguridad, han sido superadas holgadamente por la Serie 5. Como ejemplo, baste citar que en una velocidad de hasta 56 km/h, el habitáculo del automóvil permanecerá indeformado.

Por todo ello la Serie 5 de BMW une, a su ya tradicional acabado, unos rasgos inconfundibles que, junto a una plenitud máxima de equipos de serie y de equipos opcionales, ofrecen a todo conductor la posibilidad de realizar un automóvil según su propio estilo individual, exclusivo y personal.

A partir de junio de 1990, los modelos 520i y 525i incorporarán un motor de seis cilindros con culata de cuatro válvulas por cilindro. Esta nueva generación de motores BMW irá también dotada de catalizador con control por sonda lambda.



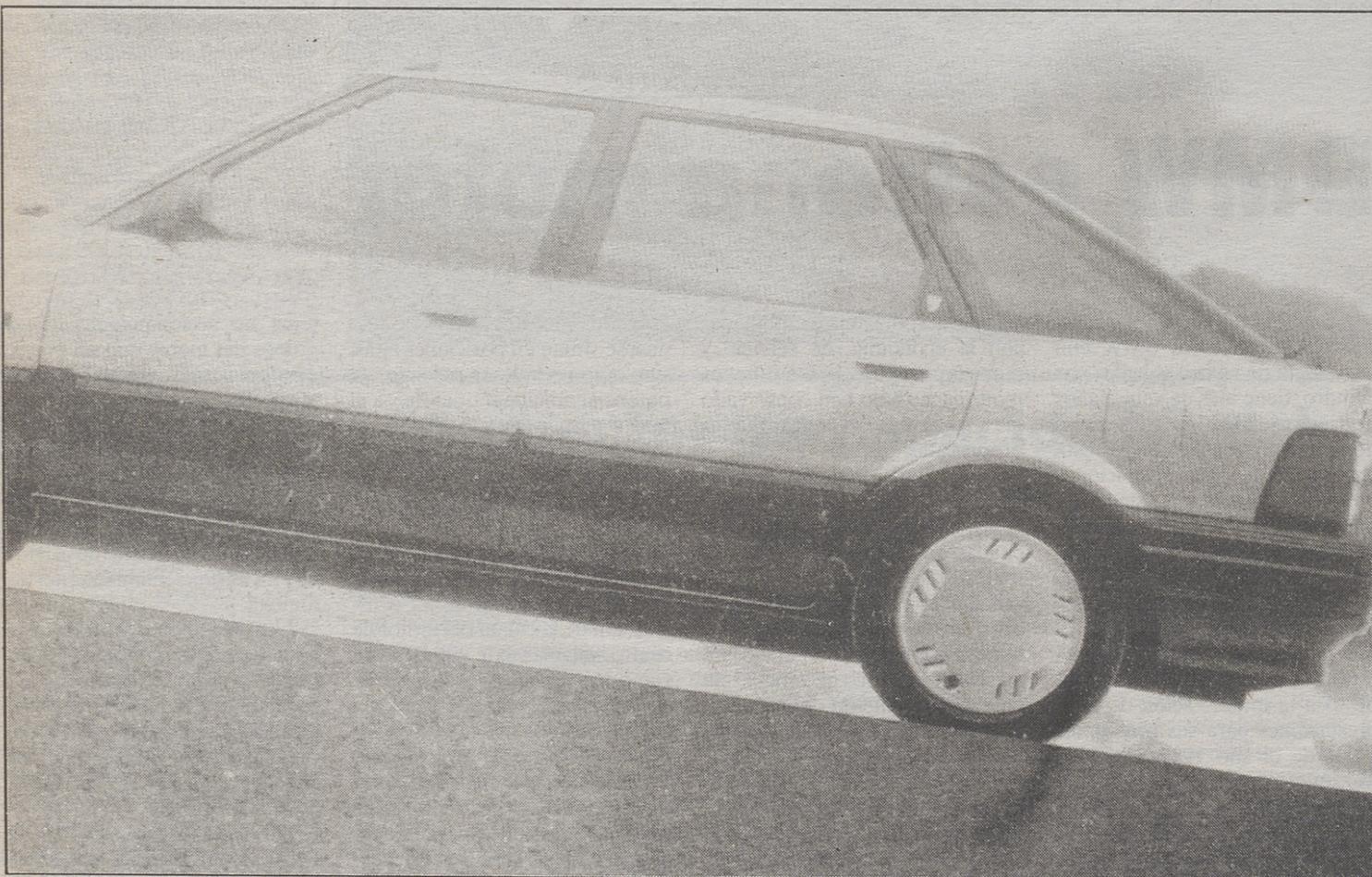
Lancia fabricó el n° 100.000 del Dedra: Se ha fabricado el pasado mes de julio la unidad 100.000 del modelo Dedra de Lancia. Todas estas unidades han sido producidas exclusivamente en la fábrica de Chiavaso, dotada de unas instalaciones totalmente automáticas y robotizadas.

Gracias a ese tipo de infraestructura y el proceso automatizado se alcanza una producción de 430 unidades por día.

Este acontecimiento es muy importante dentro de la his-

toria de Lancia, ya que ningún modelo anterior se ha producido en un número tan elevado de unidades en poco más de un año, lo que demuestra el éxito tan importante que el Lancia Dedra ha tenido en todo el mercado europeo, donde se ha vendido alrededor del 35% de las unidades producidas.

La "familia" del Dedra, está compuesta por cuatro motorizaciones: 1.600 I.E., 1.800 I.E. y 2.000 Turbo Diesel, todas ellas de excelentes prestaciones y bajo consumo.



Rover presentó su nueva serie 200: Rover presentó su nueva Serie 200, llamada a desempeñar un importante papel en el logro comercial de la marca, pues en el fondo es el comienzo de la iniciación plena y efectiva de la política económica e industrial, entre la marca británica con la del Sol naciente personificada en Honda.

El nuevo Rover 200, una nueva gama de vehículos de cinco puertas, establece normas nuevas con una buena combinación de potencia, refinamiento, robustez y seguridad, más

un atractivo aspecto, que no deja de ser siempre, un tema importante a la hora de adquirir un coche.

Esta serie del Rover 200 es un cinco puertas compacto y versátil, con la habitabilidad y estilo que reflejan los vehículos importantes de Rover disponible en tres versiones, en dos de las cuales hace su debut el revolucionario motor nuevo de Serie K.

Todos los modelos de la gama Rover tienen motores de 16 válvulas y doble árbol de levas, realizado totalmente en aluminio, distribuyendo los esfuerzos en todo el motor.

EN RUTA

Conductores debidamente capacitados

El comportamiento del automovilista es siempre un elemento determinante para mejorar la seguridad vial.

El primer requisito es contar con una capacitación adecuada. Las estadísticas demuestran que los conductores con un carnet de menos de dos años, tienen, como promedio, un 150 % más de accidentes que los demás. El sistema actual debe reforzarse con una formación más precoz, más prolongada y que dedique más tiempo a la conducción propiamente dicha.

Para participar en esta evolución, el grupo PSA (Peugeot Talbot S.A.) ha decidido brindar su apoyo a unas escuelas de conducción en pista cuyo cometido es, precisamente, profundizar el aprendizaje de una conducción prudente.

La conducción debe ser responsable. Como primera medida, el conductor deberá escoger entre el alcohol y el volante. En Francia, el 41 % de los presuntos responsables de accidentes mortales presenta un grado de alcoholemia superior al máximo tolerado. La tarea prioritaria de las autoridades debe ser la prevención de tales situaciones. De un modo más general, una conducción responsable es aquella que respeta las disposiciones del código de circulación y, sobre todo, las reglas de prioridad y los límites de velocidad.

Pero, no cabe duda de que para favorecer este tipo de comportamiento, habría que intensificar los controles cuando la infracción sea realmente peligrosa y sancionar más severamente a los responsables de accidentes corporales que hayan infringido deliberadamente las normas elementales de conducción.

Por último, la conducción debe ser sociable, exenta de agresividad y tomar en cuenta a los otros usuarios con los cuales se comparte la vía pública. Este comportamiento es objeto de diversas campañas de sensibilización a la seguridad vial, a las cuales se ha asociado PSA, e inspira el código de deontología sobre la publicidad firmado por los fabricantes de automóviles a fines de 1988, por el cual se comprometen a no hacer hincapié en la velocidad o agresividad de los vehículos.

Con la misma filosofía, los fabricantes de automóviles se orientan actualmente hacia el desarrollo de nuevas versiones, que privilegian el placer de conducir a bajo régimen y la comodidad, para inducir con estas cualidades a una conducción más serena.