

SOBRE RUEDAS

BMW y Rolls Royce unidos para fabricar motores de aviación

BMW AG de Munich, Alemania, ha adquirido la Compañía KHD-Lufthart-technik al grupo KHD de Colonia retroactivamente con fecha 1 de Enero de 1990. Esta compañía se integrará en un "joint venture" con Rolls-Royce de Londres.

La nueva sociedad creada entre ambos colaborará en los programas Tay y Trent de motores, que estaba llevando a cabo Rolls-Royce y que pasarán a ser responsabilidad de la nueva compañía. También diseñará y desarrollará proyectos sobre nuevos motores entres 10.000 y 20.000 lb. de empuje y emprenderá iniciativas para nuevos sistemas de gestión. Esto se realiza como respuesta a las demandas inmediatas para las nuevas generaciones de aeronaves y para satisfacer necesidades de sustitución de motores en la categoría de aeronaves de más de 75 pasajeros.

Desde el establecimiento en 1916 de BMW hasta los sesenta, los motores de aviación fueron el principal elemento en su gama de productos. BMW AG emergió inicialmente de la fábrica de aviones dirigida por Gustav Otto, hijo del inventor del motor de explosión de cuatro tiempos, y de la de motores de aviación Karl Rapp, siendo al principio fabricante sólo de motores aéreos. Esto se enfatiza especialmente en el emblema de BMW, el cual simboliza una hélice girando. BMW empezó a fabricar motocicletas a principios de los años 20 y automóviles a finales de esa misma década.

Esta cooperación entre BMW y Rolls-Royce es una cooperación auténtica, ya que ambos socios aportan contribuciones operativas importantes. Ambos tienen una reputación, tradición y tecnología adquirida en sus respectivos negocios a través de numerosos años de actividad. Rolls-Royce aviación tiene un importante bagaje tecnológico y un indiscutible "know-how" en el campo de la aviación y BMW dispone en su nuevo centro de investigación y desarrollo de un complejo en el que más de 5.000 ingenieros desarrollan y aplican nuevas tecnologías para aplicaciones presentes y futuras en el campo de la automoción. Ambas empresas tienen una sólida reputación gerencial en sus países y actividades.

Desde 1919, los motores de aviación BMW ayudaron a batir una serie de records mundiales de altitud y fueron un factor decisivo en el establecimiento de enlaces aéreos entre los continentes en la década de los años 20 y siguientes.

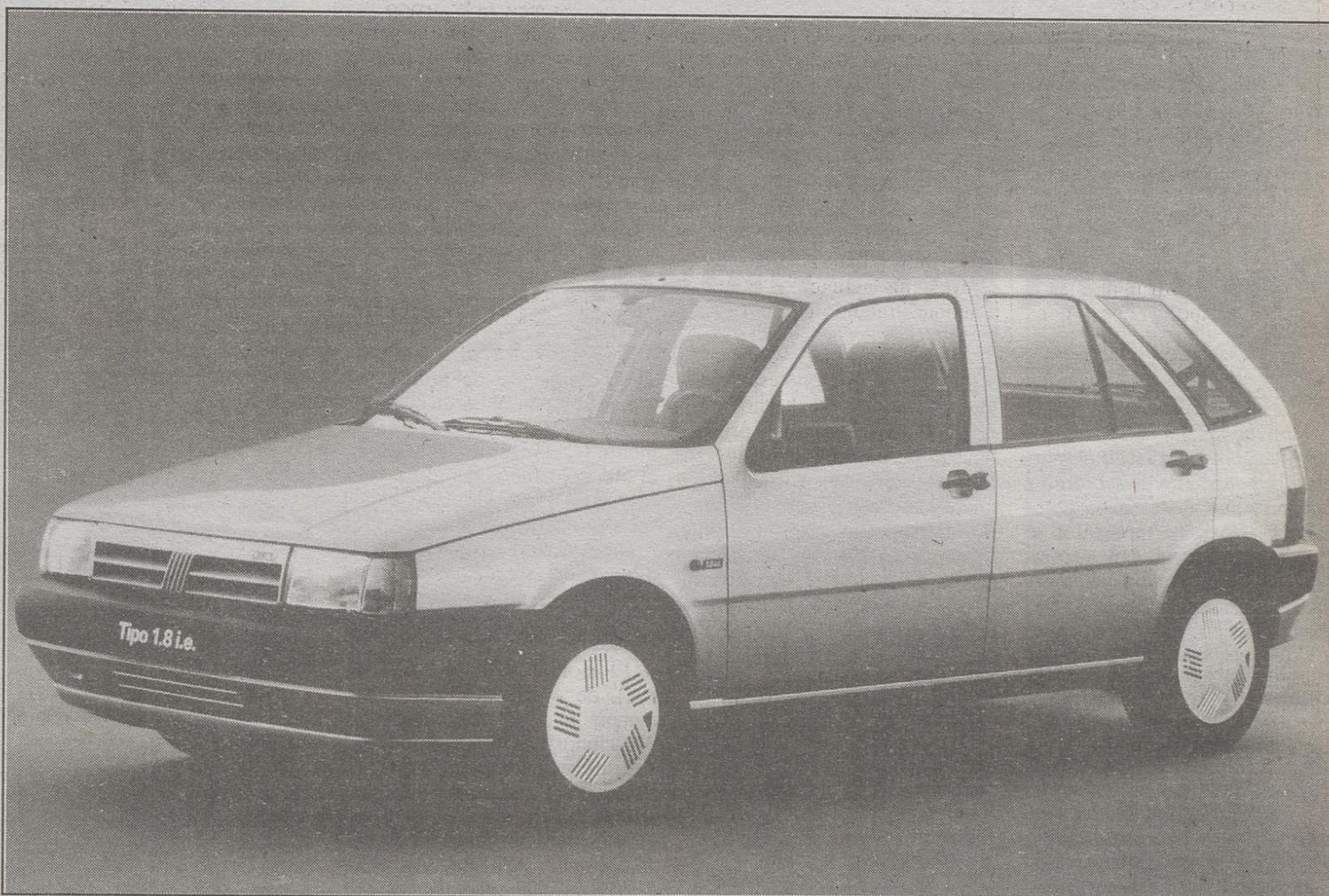
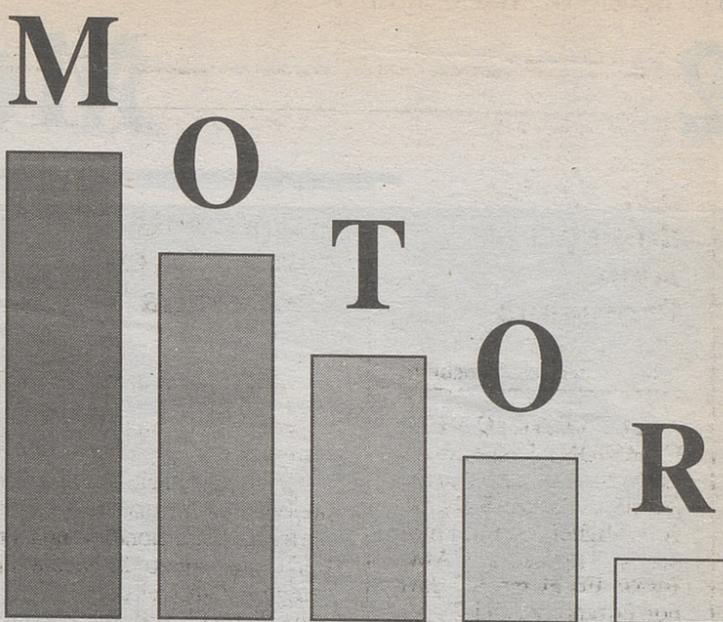
Nissan inaugura nuevas instalaciones

El pasado día 28 de septiembre se procedió a la colocación de la primera piedra para la construcción del nuevo almacén de recambios de Nissan Motor Ibérica.

El terreno tiene una superficie total de 125.560 metros cuadrados, de los que se edificarán en la primera fase 49.508, destinados a almacén de recambios y oficinas comerciales. En enero de 1993 se prevé el inicio de las operaciones, tanto en el mercado nacional como en los mercados de

exportación. En la actualidad se atiende a un parque superior a 300.000 vehículos, cifra que según las previsiones aumentará a 831.000 en 1995.

Poco después de este acto tuvo lugar la inauguración de las nuevas instalaciones del Centro Técnico situado en la factoría de la zona Franca, donde se lleva a cabo el diseño de prototipos, por medio de la tecnología más avanzada, encaminados a crear vehículos que cubran las necesidades del mercado europeo.



Nuevo Fiat Tipo 1800

Para completar la gama

Una nueva versión viene a completar la amplia gama de los Fiat Tipo.

El Tipo 1.8 i.e., coche que tiene prevista su comercialización ya a partir de este mes de octubre, es un vehículo que está dotado de un motor de 1750 c.c., motor que comparte con los Tempra y los Dedra.

Sus 110 C.V. y sus 190 Km/h de velocidad punta hacen de él un vehículo cómodo y apto para largos desplazamientos con posibilidades de mantener una velocidad de crucero elevada, a la vez que un consumo reducido. Dentro de la gama Tipo, este modelo se sitúa en segundo lugar en cuanto a prestaciones, por debajo del deportivo 16 v.

Características

Entre las principales características a destacar de este coche están:

Equipamiento de serie: Cuenta con servodirección, con toda la instrumentalización digital, con cristales atérmicos, los parabrisas tienen laminado y reforzado, los cinturones de seguridad son regulables en altura, cuenta con el

espejo exterior derecho por control eléctrico, los alzacristales delanteros son también eléctricos, el cierre de puertas es centralizado, posee check panel, tiene luneta térmica y limpiacristales, viene equipado con apoyacabezas anteriores, y el volante es regulable en altura.

Opcionales: Puede elegirse la instalación de aire acondicionado, de sistema antibloqueo de frenos, con pintura metalizada, con techo eléctrico abrible, puede optarse por el asiento posterior partido, además de el asiento del conductor que puede ser regulable en altura.

La versión 1800 I.E. DGT se ofrece también con llantas de aleación junto con el resto del equipamiento descrito.

Además Fiat continúa con su política de ofrecer a sus clientes una amplia gama con un gran número de variantes con la comercialización de las nuevas versiones AGT, que comprenden:

- Tipo 1400 AGT Base
- Tipo 1400 AGT Super
- Tipo 1600 AGT Base
- Tipo 1600 AGT Super

En cuanto a equipamientos, las nuevas versiones incorporan:

Tipo 1400 AGT Base

Equipamiento de serie: Instrumentación analógica, cristales atérmicos, parabrisas laminados y reforzados, cinturones de seguridad anteriores regulables en altura, espejo exterior derecho manual, luneta térmica, limpiacristales, apoyacabezas anteriores, volante regulable en altura.

Opcionales: Asiento posterior partido, pintura metalizada y techo abrible eléctrico.

Tipo 1400 AGT Super

Equipamiento de serie: Instrumentación analógica, cristales atérmicos, parabrisas laminado y reforzado, cinturones de seguridad anteriores regulables en altura, espejo exterior derecho eléctrico, alzacristales eléctricos delanteros, cierre centralizado, luneta térmica, limpiacristales, apoyacabezas anteriores y volante regulable en altura.

Opcionales: Asiento posterior partido, pintura metalizada y techo abrible eléctrico.

Tipo 1600 AGT Base

Equipamiento de serie: Instrumentación analógica, cristales atérmicos, parabrisas laminado y

reforzado, cinturones de seguridad anteriores regulables en altura, espejo exterior derecho manual, luneta térmica, limpiacristales, apoyacabezas anteriores, volante regulable en altura.

Opcionales: Servodirección, aire acondicionado, asiento posterior partido, pintura metalizada, techo abrible eléctrico.

Tipo 1600 AGT Súper

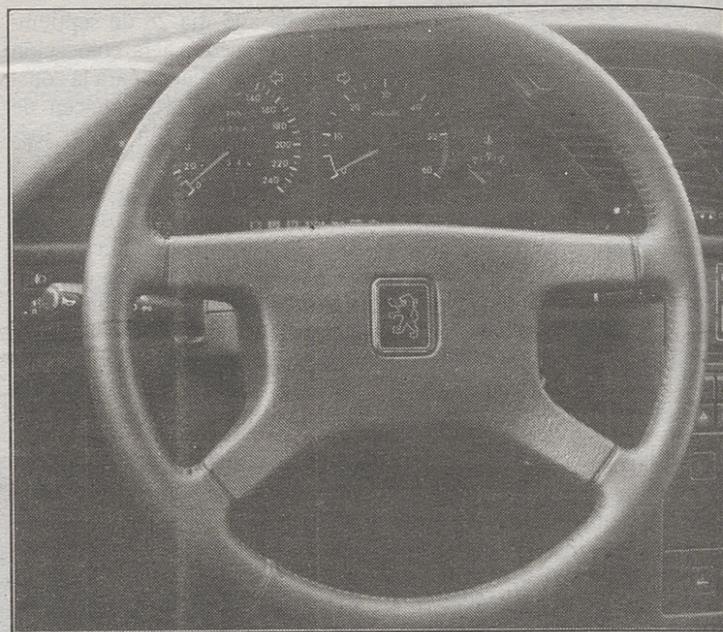
Equipamiento de serie: Instrumentación analógica, cristales atérmicos, parabrisas laminado y reforzado, cinturones de seguridad anteriores regulables en altura, espejo exterior derecho eléctrico, alzacristales eléctricos delanteros, cierre de puertas centralizado, check panel, luneta térmica, limpiacristales, apoyacabezas anteriores y volante regulable en altura.

Opcionales: Servodirección, aire acondicionado, asiento posterior partido, pintura metalizada y techo abrible eléctrico.

Los precios de venta al público oscilan entre el 1.500.240 pesetas para el Tipo 1.4 AGT Base y 1.949.780 para el Tipo 1.8 I.E. DGT con llantas de aleación.



Los 605 diesel quieren ocupar el primer puesto en el mercado.



El turbo diesel del 605 acaba de salir al mercado.

Peugeot 605 diesel: con vocación de líder

José M. Serrano.

Para completar su gama del 605, Peugeot ha lanzado al mercado dos versiones diesel turbo y dos versiones de gasolina automáticas. En estos momentos se trabaja para llevar la caja de cambios automática a las versiones diesel y es de esperar que, no tardando mucho, el último y más alto de los coches de esta familia automovilística tenga un nuevo miembro.

El mercado del diesel en nuestro país había caído, a partir de 1986, cuando los precios de la gasolina y los del gasóleo se habían acercado más. La crisis económica mundial que los acontecimientos del Golfo Pérsico están gestando va a traer, como una de sus primeras consecuencias, la reducción del consumo de los crudos. De ahí que muchos compradores de vehículos se planteen ahora la duda entre elegir coches de diesel o de gasolina.

Peugeot ha venido manteniendo una clara tradición: dar al die-

sel la importancia que éste tiene en el mercado. De hecho, esta marca es la que ostenta el primer puesto, en porcentaje de sus vehículos de gasóleo matriculados, en relación con el número total de matriculaciones de la misma firma. Si en 1989 las matriculaciones de coches de gasóleo ascendían, en toda España, a 137.258 unidades, representando un 12,8 por ciento del total de los vehículos matriculados, el porcentaje de Peugeot se elevaba a un 27 por ciento (con 31.201 vehículos) del total de sus matriculaciones, lo que le coloca también en primera posición, con una penetración del 22,7 por ciento, con ventaja sobre su seguidor que alcanzó el 20 por ciento. Por segmentos, los Peugeot diesel, en el B (el 205) se situaron en el primer puesto pues matricularon 10.509 unidades (el 26,7 por ciento del total de su categoría). En el segmento M-2, el 405 también se llevó la primera plaza con el 25,4 por ciento del total. En el segmento M-1, el 309 se quedó a

sólo 112 unidades del primer clasificado, y consiguió el 20,2 por ciento de penetración. En el segmento H, el más alto de la gama, el 505 sólo fue superado por el Mercedes 190 y 300. El 605 diesel aspira ahora a situarse en el primer puesto en penetración en el mercado español.

Bajo consumo

El motor diesel turbo (2.088 c.c.), de 4 cilindros, con intercambiador aire/aire y 3 válvulas por cilindro es el que equipa estos dos modelos del 605 (SRDT y SVDT). Tiene una potencia de 110 cv din (80 kw. CEE) a 4.300 revoluciones por minuto y un par máximo de 25,3 mkg (245 Nm. CEE) a 2.000 revoluciones por minuto. La velocidad máxima (en circuito) es de 192 kilómetros a la hora y los consumos pueden considerarse bajos: 4,91 litros a los 100 kilómetros, a una velocidad de 90 kilómetros por hora; 6,5 litros a 120 kilómetros y 8,5 en ciudad. Para época de crisis, no está mal.

Precios de los nuevos 605

SVI AUTOMATICO	3.840.000
Asientos a. eléct. y calefacción	112.600
Asientos a. eléct. y calefacción + T. corredizo	240.500
Asientos a. eléct. y calefacción + T. cuero	352.100
Asientos a. eléct. y calefac. + T. c. + T. cuero	480.000
SV 3.0 AUTOMATICO	4.890.000
Asientos a. eléct. y calefacción	112.600
Asientos a. eléct. y calefacción + T. corredizo	240.500
Asientos a. eléct. y calefacción + T. cuero	352.100
Asientos a. eléct. y calefac. + T. c. + T. cuero	480.000
SRDT con A. Acondicionado	3.600.000
ABR	234.000
SVDT	4.100.000
Asientos a. eléct. y calefacción	112.600
Asientos a. eléct. y calefacción + T. corredizo	240.500
Asientos a. eléct. y calefacción + T. cuero	352.100
Asientos a. eléct. y calefac. + T. c. + T. cuero	480.000
Pintura setalizada bicapa (Excepto SV 24 v.)	57.100

OBSERVACIONES: Incluye transporte e IVA.

Características técnicas

El motor de los diesel turbo es el XUD 11 TE, derivado del motor de gasolina XU 10. Está dispuesto transversalmente, por delante del eje delantero, inclinado 30 grados hacia atrás.

Tiene cuatro cilindros y su cilindrada es de 2.088 centímetros cúbicos.

La potencia máxima es de 80 KW (CEE), es decir, 110 cv din. Esta potencia máxima se obtiene a un régimen del motor de 4.300 revoluciones por minuto.

El par máximo, de 245 Nm (CEE), 25,3 mkg din, se sitúa a 2.000 revoluciones por minuto.

La potencia específica alcanzada se eleva a 38,3 kw (CEE/L), es decir, 52,7 cv din/l. La culata es de aleación ligera, con cámara tipo Ricardo Comet V y calentador de gasóleo integrado.

Tres válvulas por cilindro. En cabeza, accionadas por balancines con regulación automática de juego por rotulación hidráulica.

El bloque de cilindros es de fundición, con camisas integradas.

El árbol de levas está en cabeza, sobre cinco apoyos, movido por correa dentada.

La alimentación es por inyección por bomba rotativa Lucas Diesel, tipo DPC sobrealimentada por turbo comprensión MHI TD 04 o GARRET TO 25, presión de sobrealimentación 0,8 bar.

El régimen de ralentí, a 700 revoluciones por minuto.

El dispositivo de arranque en frío es automático y está incorporado a la bomba.

El filtro de aire, separado, con elemento en seco.

El encendido es automático, por llave de contacto, con testigo en el cuadro de instrumentos.

La lubricación es a presión, por bomba, con filtro a pleno caudal, con cartucho recambiable.

La refrigeración es por circulación de agua activada por bomba, en circuito cerrado de expansión, tarado a 1,4 bar, con dos ventiladores eléctricos de 300 w., con mando termostático y testigo de nivel. Con intercambiador aceite/agua.

Las capacidades de los depósitos son las siguientes: 6 litros, en el carter de aceite del motor; 2,2 litros, para la caja y para el puente; 10 litros, el circuito de refrigeración; 80 litros, el depósito de combustible (gasóleo "a") y 5 litros, el de lava-cristales.

La transmisión tiene las siguientes características: embrague de monodisco en seco, mecanismo de diafragma y mando de retroceso automático. El diámetro exterior del disco es de 228,6 mm. Tiene caja de cambios ME 5TL con 5 relaciones adelante y marcha atrás. Se conservan las relaciones de la primera y tercera marchas y de

la marcha atrás de la caja correspondiente a las versiones de 6 cilindros de gasolina. La segunda marcha ha sido acortada y la cuarta y quinta, alargadas, con el fin de responder a las características de régimen particulares al motor XUD 11 TE. Con una relación de puente de 15x59 (0,2542) y una circunferencia de rodamiento de 1.930 m., las velocidades a 1.000 revoluciones por minuto son las siguientes: en 1ª, 8,61 kilómetros por hora; en 2ª, 15,13; en 3ª, 23,54; en 4ª, 33,36 y en 5ª, 43,67. La relación de par, integrada en la caja de cambios, por cilindro con dentado helicoidal.

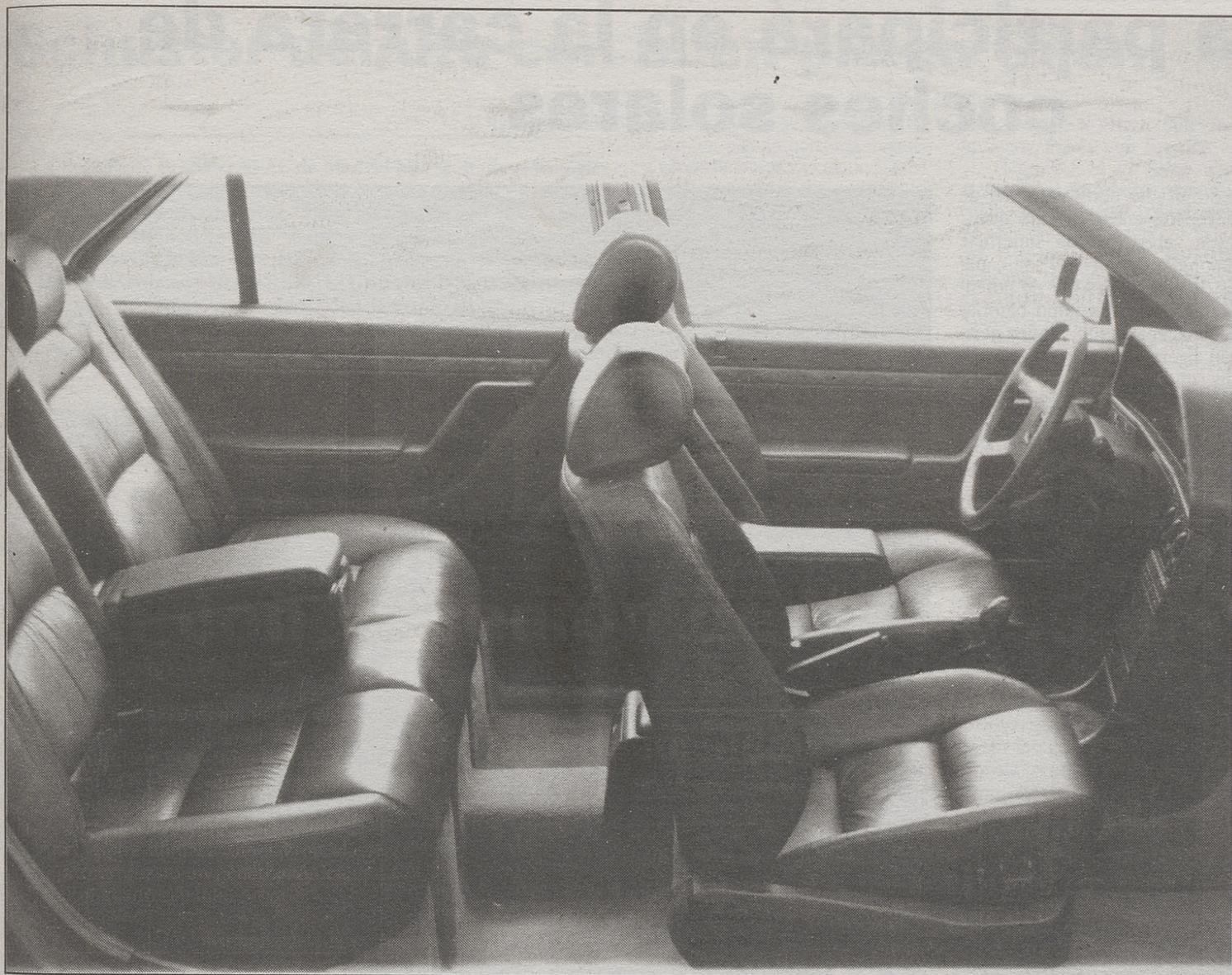
La suspensión delantera es de tipo Seudo-Mc Pherson con triángulo y barra estabilizadora. La trasera es de filtración controlada gracias a la acción simultánea de los dobles triángulos de ejes divergentes. El conjunto de la suspensión proviene de la versión SR 3.0 y su dife-

rencia esencial está en las dimensiones de los muelles delanteros que permiten, por el aumento de su altura, obtener la misma altura de carrocería en orden de marcha.

La dirección es de cremallera asistida. En la versión SVDT, la asistencia es variable en función de la velocidad y el volante.

Los frenos son servo-asistidos por depresión, con discos ventilados adelante y en la trasera discos macizos en los que se ha implantado el mecanismo del freno de mano. Un sistema de antibloqueo de ruedas integrado está disponible, en opción, en las dos versiones de este diesel.

Los equipamientos son equivalentes a las versiones de gasolina correspondientes. Se diferencian en los testigos específicos de funcionamiento del motor diesel: el precalentamiento, la presencia de agua en el gas-oil, etc.



Gran confort en el interior de los nuevos Peugeot 605.

Peugeot 605 automático: una apuesta por el futuro

José Manuel Serrano

La carretera de Almería a Granada ha sido el escenario elegido para la presentación de los nuevos modelos Peugeot 605: diesel turbo (dos nuevas versiones) y gasolina automático (otras dos versiones). Los cerca de quinientos kilómetros de recorrido, entre ida y vuelta, por una ruta con intenso tráfico y con un pronunciado puerto de cerca de 50 kilómetros - el de son un buen banco de pruebas para comprobar lo que dan de sí estos nuevos turismos, los más altos de la gama Peugeot.

En nuestro país, Peugeot está en primera posición en lo que se refiere a los vehículos automáticos, aunque no sea éste un mercado con una gran aceptación (el 6 por ciento de media en matriculaciones de turismos en Europa frente al 88 por ciento de Estados Unidos y el 60 por ciento del Japón). Los Peugeot 205, 309, 405 y 505 han ido ocupando el primer puesto en los automáticos de sus respectivos segmentos. Entre los coches grandes, el 605 espera colocarse en primera posición dentro del grupo de los automáticos.

La gama del 605 -que lleva cinco meses en el mercado- se enriquece ahora con dos berlinas: el 605 SVI automático y el 605 SV 3.0 automático. Ambos unen sus motorizaciones de origen -inyección para el SVI y para los SV 3.0, 6 cilindros en V a la caja de cambios automática ZF 4HP 18 de cuatro marchas. Este tipo de

cajas de cambio automáticas disponen de una tercera relación mecánica al 60 por ciento y una cuarta, al 100 por ciento.

El conjunto se encuentra montado en el extremo del motor transversal y retoma los mismos principios que la caja 4 HP 14. Para aceptar los pares de motor relativamente elevados, la diferencia entre ambas cajas da una masa total de 80 kg a las 4 HP 18 frente a los 65 kg de la 4 HP 14. El bloque hidráulico tiene capacidad para ocho litros de aceite y se encuentra en la parte superior de la caja. Esto hace que el espacio disponible se gestione mejor.

En la parte trasera de la caja está ubicado el regulador centrífugo de presión de aceite, facilitando así su acceso.

La refrigeración se efectúa por un intercambiador aceite/agua de ocho láminas que está adosado al cárter de la caja, en la versión SVI. En las motorizaciones de seis cilindros, un radiador de aceite, de 2,8 dm², que se encuentra situado en la parte delantera del vehículo, sirve de apoyo al intercambiador.

El mando de la caja se sitúa sobre la consola central. El combinado dispone, frente al conductor, de un repetidor de posición de visualización digital.

Las prestaciones son las siguientes: velocidad máxima: 197 kilómetros por hora, en 4ª relación, en la versión SVI. En la SV 3.0, 217 kilómetros por hora.

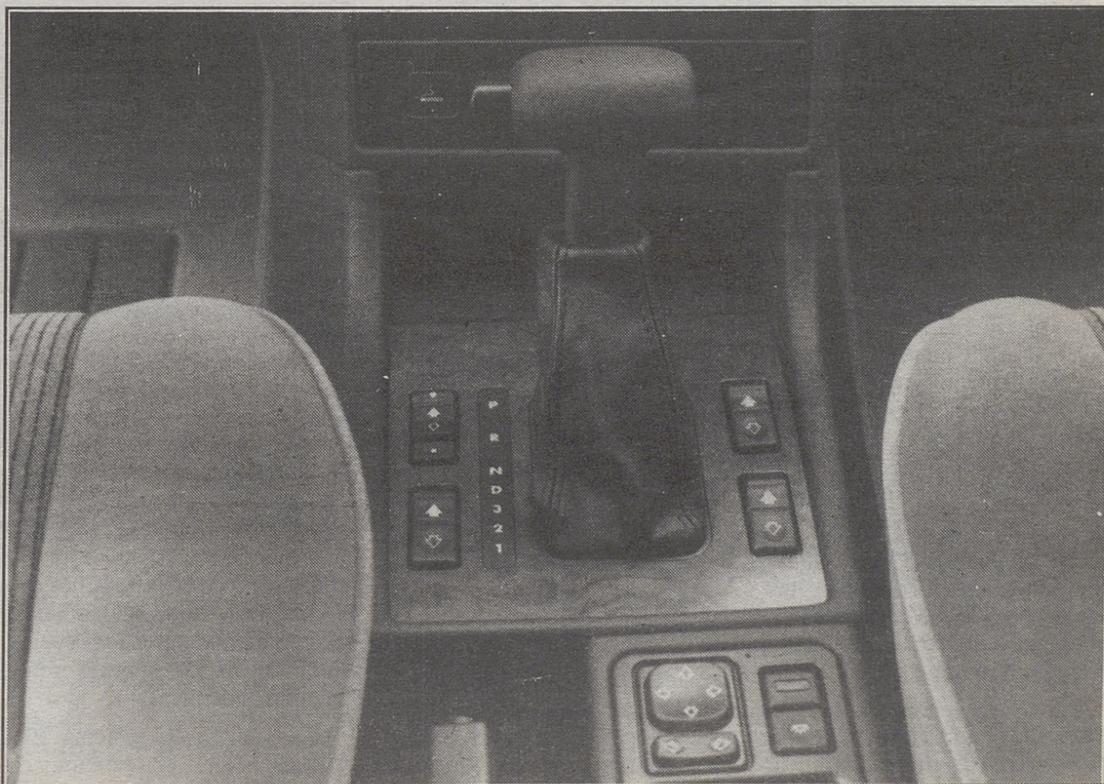
Los consumos de combustible son los siguientes: a 90 km/h, 6,8

litros en la versión SVI y 8 en la SV 3.0; a 120, 8,5 litros y 10,1 litros, respectivamente; en recorrido urbano, 12,9 en la SVI y 16,9 en la SV 3.0.

El equipamiento de los berlinas automáticos no difiere de las versiones mecánicas equivalentes, excepto en la palanca de cambios, lógicamente, y en el indicador de marcha seleccionada que está situado entre el cuentavueeltas y el tacómetro. En la versión SV 3.0 existe un regulador

de velocidad controlado por una palanca situada bajo el volante.

En las suspensiones delantera y trasera de los automáticos no hay tampoco diferencias respecto a sus homólogas de gasolina y caja manual. El ligero aumento de peso sobre el tren delantero implica un incremento de la altura del muelle para que no haya diferencias en la altura común de las distintas versiones. Los frenos son de cuatro discos, ventilados los dos delanteros.



Cambio automático en el 605: apuesta por el futuro.

Opciones: climatización automática y techo practicable

La versión automática SV 3.0 del Peugeot 605 tiene como opción la climatización automática, en vez de la de refrigeración. La platina de mando, sobre el salpicadero, integra un nuevo calculador y motores reductores que mandan las ventanillas de entrada y distribución de aire, además de la ventanilla de mezcla de aire. La temperatura del interior del vehículo es regulada de forma automática, aunque manualmente pueden corregirse la velocidad, distribución y origen del aire y la parada del compresor. El visualizador digital muestra ciertos puntos de funcionamiento, entre los que la temperatura deseada por el usuario permanece visualizada continuamente.

Techo practicable

Los Peugeot 205, 309 y 405 disponen de la opción de techo practicable. Esta también se ha incorporado al 605. En éste, es eléctrico, transparente, oculto-deslizable y entreabrible. Se presenta bajo la forma de una luna atérmica semi-reflectante, en verde, y bordeada por un marco rígido de chapa. Las anchuras y longitudes útiles del techo practicable son de 770 mm y 350 mm. En posición entreabierta, la parte trasera de la luna se eleva un máximo de 50 mm. La velocidad de deslizamiento es de 100 cm, por segundo y la carrera total del panel es de 498 mm. Tiene un peso total de 20 kilos y la alimentación eléctrica es idéntica a la de las lunas laterales.

Honda participará en la carrera de coches solares

Honda Motor ha anunciado en el día de hoy su participación en el Segundo Desafío Solar Mundial que se celebrará en Australia el próximo mes de noviembre.

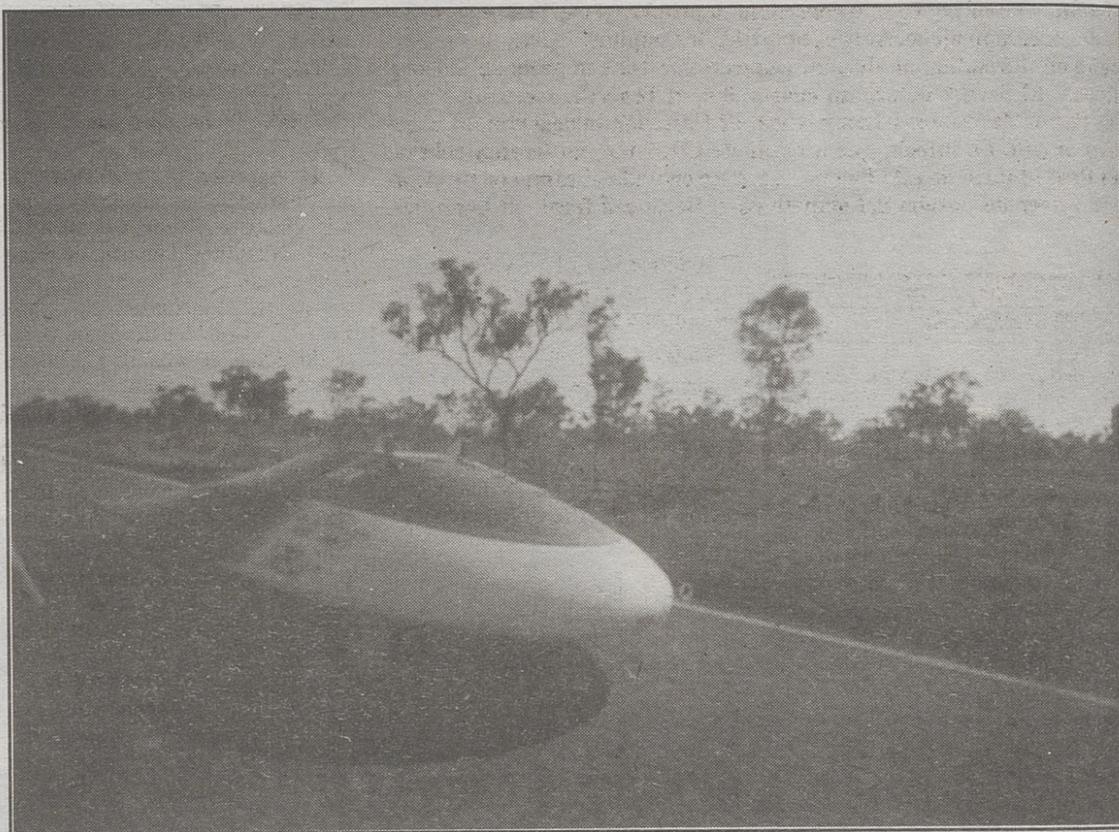
El equipo de especialistas que ha llevado a cabo el proyecto del coche solar está formado por veinte miembros cuya edad media es de 27 años. Todos ellos proceden de Honda R&D, la empresa de Honda en la que se está investigando y desarrollando el coche solar. El desarrollo del vehículo comenzó en febrero de este año; actualmente el vehículo se encuentra en fase de pruebas antes de la carrera.

El coche de Honda consta de un solo asiento, y se caracteriza por un perfil ultrabajo, que minimiza el efecto de vientos cruzados a la vez que proporciona un alto grado de estabilidad dinámica.

El coche solar de Honda también ha sido diseñado para aprovechar al máximo la luz solar. Las celdillas, de cristal único de silicio

y con un alto perfil de poder de conversión energética, se distribuyen sobre toda la superficie disponible del techo y son capaces de generar 1.9 CV de potencia. El vehículo equipo baterías de almacenamiento, de una aleación ligera de óxido de plata y cinz, que proporcionan una alta capacidad de carga. Asimismo, las baterías recogen la energía acumulada por las celdas y añaden potencia adicional al motor cuando está nublado o cuando se atraviesan zonas de montaña. El motor es pequeño y de alta eficiencia, entregando 1.6 CV de potencia a la rueda trasera a través de una cadena. La velocidad máxima del coche es superior a los 120 km./hora.

La carrera comenzará en la ciudad de Darwin, en la costa norte de Australia. Tras recorrer unos 3.000 kilómetros por carreteras públicas, la meta se alcanza en la ciudad de Adelaide, en la costa sur. Cuarenta y tres vehículos de todo el mundo tomarán parte en la competición.



DATOS TÉCNICOS

- ★ Dimensiones: longitud, 5,73 metros; altura, 1 metro; anchura, 2 metros.
- ★ Peso: 140 kilogramos.
- ★ Dos ruedas delanteras y una trasera, con una vía de 1,4 metros y una distancia entre ejes de 2,375 metros.
- ★ Los frenos delanteros son de disco hidráulico, y los traseros eléctricos regenerativos. Los neumáticos son de 20 pulgadas, abiertos lateralmente.
- ★ La carrocería está compuesta de Carbono FRP, Nomex Honeycomb, etc. Su factor de resistencia al aire es inferior a 0,12.
- ★ Puede alcanzar una velocidad máxima de 120 Km/h, gracias a un motor de corriente continua que alcanza una potencia normal de 1.6 C.V., y una potencia máxima de 6.1 C.V..

Desafío Solar Mundial 1990

Descripción

La carrera comienza en la ciudad de Darwin, en la costa norte de Australia, y se desarrolla a través de 3.000 kilómetros de carreteras australianas abiertas. La prueba acaba en la costa sur, en la ciudad de Adelaide. El ganador es el que invierte menos tiempo en cubrir la distancia.

Desarrollo

La carrera comienza el día 11 de noviembre, sábado, y está prevista la entrega de premios para el jueves, día 22 de noviembre, en la ciudad de Adelaide.

Participantes

Participan un total de 43 coches pertenecientes a 10 países, incluyendo un total de 11 coches japoneses.

Historia

La primera carrera se corrió en 1987. Está previsto celebrarla cada tres años, con lo que la de este año será la segunda edición. En la primera participaron 21 coches de siete países, siete de ellos japoneses. El ganador fue el "Sunracer", de GM, que completó el recorrido en cinco días, cua-

tro horas y 54 minutos. Esta es la carrera solar más larga del mundo.

Varios

Los vehículos sólo pueden circular entre las 8 y las 17 horas. Los coches han de tener menos de dos metros de anchura y seis de longitud; la altura debe estar entre 1 y 1,6 metros.

Existen trofeos para el vencedor absoluto y para el primero, segundo y tercer clasificado de cada categoría (las categorías se establecen en función del tipo de celda solar).

Inauguración de Cádiz Electrónica

Ford Motor Company inauguró su nueva planta Cádiz Electrónica, dedicada a la fabricación de componentes electrónicos de tecnología punta en el Puerto de Santa María (Cádiz), que ha supuesto una inversión próxima a los 10.000.000 de ptas. y que, en palabras de "Bud" Marx III, director ejecutivo de la División de Componentes de Automóviles de Ford Motor Company, "evidencia el interés de Ford por alcanzar una posición de primera línea tecnológica a nivel mundial, al tiempo que confirma una vez más nuestra confianza en la capacidad industrial española".

El acto inaugural estuvo presidido por el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, y por el ministro de Industria, Claudio Aranzadi.

La nueva fábrica ocupa una superficie total construida de 12.000 metros cuadrados, incluyendo las áreas de producción,

calidad, sistemas, materiales, ingeniería de planta, finanzas y recursos humanos, además de servicios médicos y de comedor. Otras instalaciones situadas fuera de este recinto, como centro de formación, aparcamientos, recepción y embarque de mercancías, ocupan una superficie superior a los 7.000 metros cuadrados. El empleo directo es de 350 personas, que han recibido de 200 a 300 horas de formación profesional específica, de acuerdo con su calificación, y que continuará con la planta ya en funcionamiento.

El producto fabricado en la nueva planta es la cuarta generación del módulo electrónico de gestión de motores EEC-IV, del tamaño de una cinta de vídeo, pero con más potencia que un ordenador de mesa y que puede realizar más de un millón de cálculos por segundo, para el control continuo de las funciones claves de motor y transmisiones,



consiguiendo así la máxima economía de consumo de combustible, las menores emisiones contaminantes y los mejores rendimientos dinámicos.

El corazón del sistema EEC IV consiste en dos potentes circuitos integrados especiales, un

microprocesador de 6 bits y un chip de ROM de 32.000 bytes. El módulo de control está alimentado por una fuente de corriente continua a 12 voltios.

Entre las principales funciones del EEC IV, se encuentran, según el vehículo en que vayan a

montarse, el control del sistema de inyección multi-conductos, el sistema de ignición y la relación aire/gasolina, el reglaje del encendido, la recirculación de los gases de escape, el funcionamiento del convertidor catalítico y el embrague del compresor del aire acondicionado.