

## Audi 80: cuarta generación

Ya han llegado al mercado los Audi 80 de la cuarta generación. Son 8 centímetros más largos que sus predecesores y la distancia entre ejes es también superior en 7 centímetros. Las llantas son de 15 pulgadas y los paragolpes trasero y delantero vienen en el mismo color que la carrocería.

Los modelos de esta cuarta generación se diferencian por sus nuevos motores, suspensiones, más medidas de seguridad y mejoras en la estabilidad.

Una de las diferencias más notables respecto al modelo anterior está en el maletero, de mayor capacidad, no sólo por haber hecho más larga la carrocería, sino porque el nuevo diseño de las suspensiones traseras y del depósito de combustible, han permitido un fondo de carga muy plano con gran anchura disponible, ayudada por la posibilidad de abatimiento asimétrico de los respaldos de los asientos posteriores.

En total su capacidad es de 430 litros, si bien se puede ampliar hasta alcanzar los 712 litros.

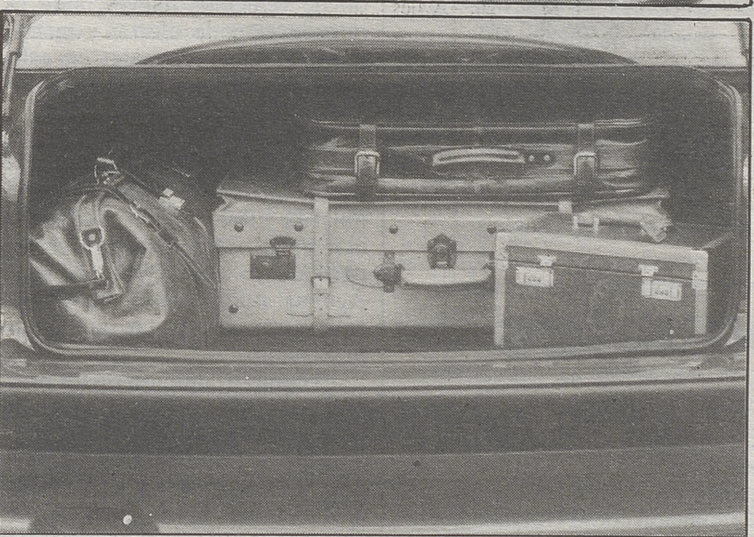
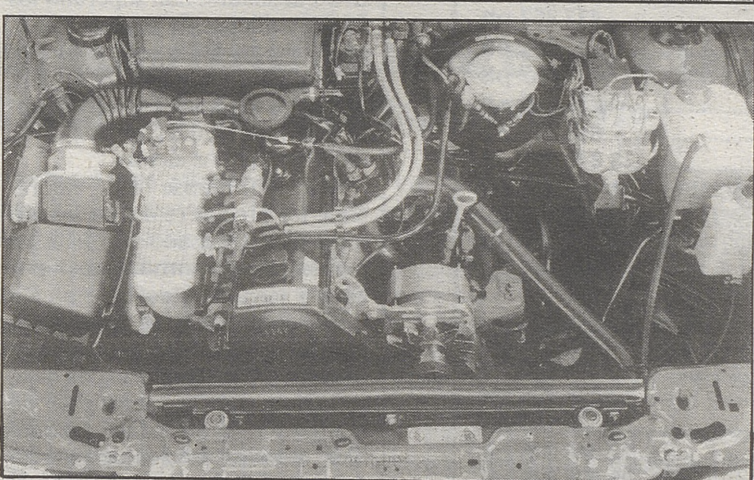
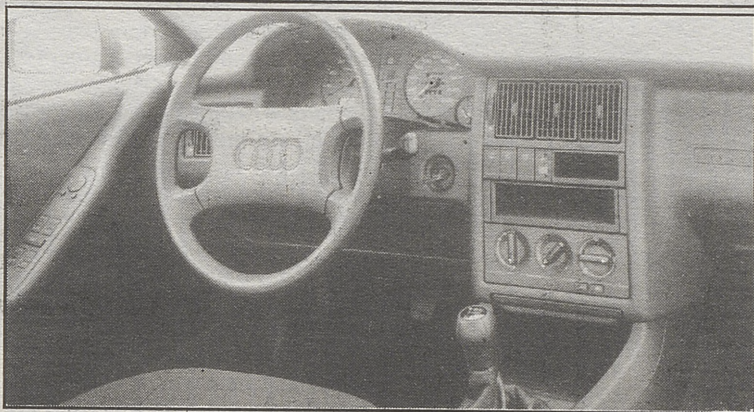
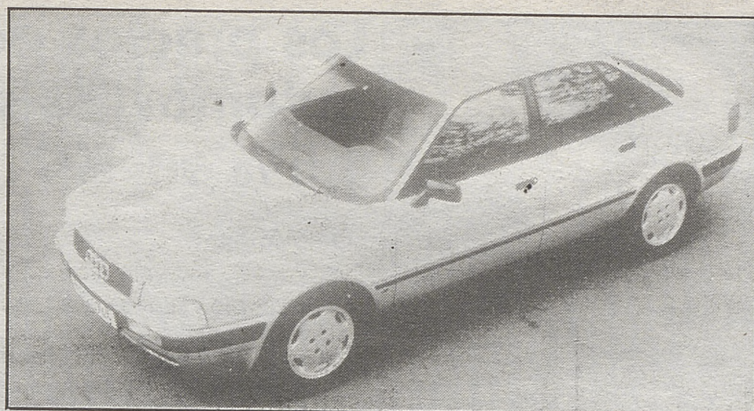
**Mecánicas.-** Hay cuatro opciones de motorización para los nuevos Audi 80. La gama se inicia con el conocido motor de dos litros, 4 cilindros y 85 Kw (115 CV) de potencia, dotado de inyección electrónica multipunto y un nuevo sistema que, en función de la temperatura del motor, mantiene constante la tensión de la correa que mueve los elementos auxiliares.

El ya conocido 5 cilindros de 2.3 litros y 98 Kw (133 CV) está también disponible en el nuevo Audi 80, pero, en esta versión, puede, gracias al diseño de sus nuevas cámaras de combustión, funcionar en caso de necesidad con gasolina de 91 octanos sin plomo, ya que este modelo está dotado de un sistema de depuración de los gases de escape.

El motor de 2.8 litros con 128 Kw (174 CV) que ya fue presentado en el Audi 100 y que está disponible ahora para el nuevo Audi 80. En él el motor de V6 hace que la nueva berlina sea ágil y obediente en carretera. La elasticidad de este motor de seis cilindros se ha aumentado con un sistema de admisión dual.

Capítulo a parte lo constituye el motor diesel de inyección directa turboalimentado y con refrigeración del aire de admisión que, con 4 cilindros y 1.9 litros de cilindrada, aporta 66 Kw (90 CV).

El Audi 80 1.9 TDi necesita 3.8 litros de combustible para recorrer 100 kilómetros a 90 km/h. y es, junto con el Audi 100 2.5 Tdi, el único vehículo diesel que cumple las más estrictas normas americanas anticontaminación.

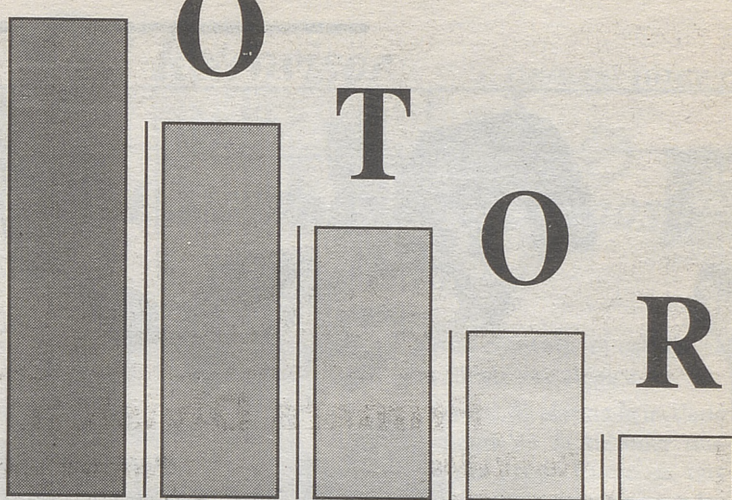


Con esta selección de motores las velocidades máximas alcanzan el tope, en el caso más potente, de 220 km/h.

**Seguridad.-** Para mejorar la seguridad de los ocupantes de los vehículos de esta nueva generación del Audi 80 se ha aumentado

la rigidez de la estructura de la carrocería y se han añadido barras antichoque lateral en el interior de las puertas.

Como equipamiento de serie se incluye la carrocería totalmente galvanizada, caja de cinco velocidades, servodirección y ajuste en altura del asiento del conductor, entre otros elementos.



**ALARMA PORTATIL.-** Una firma británica ha perfeccionado un equipo electrónico de alarma para proteger los automóviles contra robo, que no requiere una instalación permanente. Se trata de la alarma Sonix de la firma E.S. Electronics que se fija al volante y con su impresionante aspecto juega un importante papel disuasor contra los cacos. El dispositivo que lleva incorporado emite un penetrante sonido de 130 dB cuando detecta la presencia de un intruso en el automóvil. La alarma posee la suficiente sensibilidad para detectar el brazo de un ladrón introducido por una ventana abierta aunque, a diferencia de algunas alarmas para coches, no comienza a funcionar por efecto del viento o de un vehículo que pase por las inmediaciones.

El equipo de esta alarma se acciona con una llave que puede programar el tiempo necesario para que el propietario del coche pueda entrar y salir del mismo sin que el dispositivo sonoro se dispare. La energía que precisa la alarma se suministra con una batería interna recargable mediante una conexión con el enchufe del encendedor de cigarrillos del vehículo.

Al no ser precisa una instalación especial, el propietario puede quedarse con el equipo cuando cambia de coche y también puede usar esa alarma para proteger otras propiedades.

**AGUA CALIENTE PARA EL PARABRISAS.-** Ya es posible limpiar el parabrisas de los coches en cualquier circunstancia de conducción o meteorológica gracias a un accesorio de fabricación británica que calienta el agua del depósito del lavaparabrisas. El dispositivo se llama Hot Jet y lo fabrica Dreamstar y consiste en un pequeño dispositivo recuperador de calor que se sujeta a la manguera superior del radiador de los motores refrigerados por agua mediante unas sencillas correas de cierre automático suministradas con el equipo.

El conducto de plástico que va desde el depósito de lavaparabrisas hasta las boquillas se corta y conecta al recuperador de calor usándose además trozos adicionales de conducto, también suministrados, con el fin de formar un sencillo circuito. En verano el agua caliente resulta más eficaz que la fría para eliminar del parabrisas insectos muertos, grasa y la capa de suciedad que el vehículo recoge en la carretera.

En invierno el calor impide que los chorros que salen del lavador se congelen cuando el automóvil está en funcionamiento.

**LA RESISTENCIA ELÉCTRICA DE LA LUNETA TRASERA SIRVE DE ANTENA.** Ha salido al mercado un nuevo accesorio que permite el uso del elemento calefactor de la luneta trasera de los coches como antena para sintonizar emisoras de radio sin dejar de desempeñar su función antiempañamiento.

El sistema Bi-Fi de antena para coches de BSH Industries consiste en una caja electrónica que se conecta al circuito del calefactor de la ventana trasera y sustituye el requisito de contar con una antena externa. Esta caja debe instalarse lo más cerca posible del elemento calefactor.

**PINCHAZOS REPARADOS AL MOMENTO.-** El peligro que representan los pinchazos puede evitarse mediante el uso de un obturador que evita que los neumáticos se desinflen rellenando los orificios a medida que se producen mediante un líquido obturador.

Este obturador es apto para todo tipo de neumáticos con o sin cámara, desde los de bicicletas y motocicletas hasta los de vehículos pesados sean o no de carretera.

El obturador consiste en fibras suspendidas en una base biodegradable, soluble en agua con el agregado de sustancias anticongelantes y anticorrosivas. No contiene látex ni amianto y no daña la piel, la ropa, los metales ni las cámaras.

Al inyectarse dentro del neumático por la válvula del aire, la rotación de la rueda garantiza la dispersión uniforme en la superficie interior y permanece en estado líquido hasta el momento de su aplicación.

Al producirse el pinchazo el líquido es forzado hacia el orificio por el escape de aire donde se endurece en menos de un segundo, formando una obturación permanente. El líquido no utilizado (sólo es necesaria una cantidad mínima para una reparación) continúa brindando protección contra pinchazos ulteriores.

CIL.	Cv	MODELO	PFF REC	IVA	TR + IVA	PVP REC
1984	115	80 2.0 KAT	2.097.820	587.390	39.707	2.724.917
1984	115	80 2.0 KAT A.A.	2.344.076	656.341	39.707	3.040.124
2309	133	80 2.3 A.A.	2.466.241	690.547	39.707	3.196.495
2309	133	80 2.3 ABS A.A.	2.609.850	730.758	39.707	3.380.315
2309	133	80 2.3 QUATTRO A.A.	3.026.391	847.389	39.707	3.913.487
2309	133	80 2.3 AUTOMATICO A.A.	2.609.098	730.547	39.707	3.379.352
2771	174	80 2.8 V6 A.A.	3.090.301	865.284	39.707	3.995.292
2771	174	80 2.8 QUATTRO V6 A.A.	3.503.835	981.074	39.707	4.524.616
1896	90	80 1.9 TDi	2.146.692	601.074	39.707	2.787.473
1896	90	80 1.9 TDi A.A.	2.392.948	670.025	39.707	3.102.680

Lista de precios del nuevo Audi 80 en Enero 1992





Las compañías aseguradoras trabajan en la búsqueda de un baremo que permita homogeneizar las cantidades que se pagan a las víctimas de los accidentes de circulación

**INDEMNIZACIONES**

**DOLENCIA MUJERES**

DOLENCIA	INDEMNIZACIÓN
Sordera .....	1.022.676 pts
Pérdida de visión .....	1.022.676 pts
Nariz .....	437.857 pts
Boca .....	632.085 pts
Perjuicio estético .....	437.857 pts
Mano .....	4.765.185 pts
Mamectomía .....	853.199 pts
Insuficiencia respiratoria .....	13.473.228 pts
Hombro .....	1.107.415 pts
Columna .....	4.611.657 pts
Ovario .....	1.542.575 pts
Brazo .....	349.993 pts

**HOMBRES**

Coma vigilada .....	27.907.982 pts
Amnesia postraumática .....	852.670 pts
Amnesia de fijación .....	13.478.945 pts
Perjuicio estético .....	318.120 pts
Paraplejia D4-L1 .....	22.074.245 pts
Tetraplejia C6-C7 .....	28.508.040 pts
Traqueotomía .....	6.766.485 pts
Codo .....	1.006.740 pts
Bazo .....	775.635 pts
Cadera .....	2.510.514 pts
Pene .....	8.255.045 pts
Muslo .....	575.277 pts
Rodilla .....	1.402.340 pts

(\* Los cantidades son aproximativas. Dependen de la edad, nivel de ingresos, etc.

**INDEMNIZACIÓN POR MUERTE**

**Mujer**  
17.322.614  
(Cónyuge y 2 hijos)  
**Hombre**  
14.479.549  
(Dos hijos)

**El precio de las secuelas**

La diferencia de criterios empleados por los jueces para determinar las cuantías por indemnizaciones derivadas de accidentes de tráfico vienen siendo uno de los principales problemas a los que se enfrentan las compañías aseguradoras y las víctimas de accidentes automovilísticos. Se dan casos en que situaciones similares son indemnizadas con cantidades sensiblemente diferentes.

Para acabar con este tipo de situaciones, servir de orientación a los magistrados y terminar con la inseguridad que esto supone para las aseguradoras y los asegurados, una comisión de especialistas ha elaborado un sistema de indemnizaciones publicado en una Orden Ministerial del 5 de marzo, en el Boletín Oficial del Estado del 11 de marzo de 1991.

Este sistema tiene carácter orientativo para los jueces, que mantienen su libertad para fijar el montante de las indemnizaciones.

El mencionado baremo consta de una tabla para fijar la indemnización básica que tiene en cuenta la gravedad y secuelas de las lesiones (pudiendo multiplicar hasta por cien la indemnización), así como la edad de la persona. A ésta hay que aplicarle unos criterios de corrección.

Los criterios de corrección tienen en cuenta cuestiones como el

perjuicio económico (que en función de los ingresos puede incrementar la indemnización un 50 por ciento), perjuicios morales o de disfrute de placer, necesidad de ayuda por terceras personas, culpabilidad en el accidente (que podría hacer descender la cantidad hasta en un 75%) o anteriores lesiones, si han influido en el accidente (rebaja de hasta un 50%).

Igualmente, en el caso de muerte, no sólo se tiene en cuenta la edad de la víctima y sus ingresos anuales, sino datos como el cargo, la función, profesión o prestigio social de la víctima, (pudiendo éstos incrementar hasta un 20% el importe de la indemnización), la culpabilidad de la misma, el número de hijos, circunstancias especiales de los mismos (minusvalías, minoría de edad, hijo único...) y del cónyuge (incluido embarazo y muerte).

Es decir, se trata de conseguir una indemnización 'a medida' de la víctima y que, por tener en cuenta todas sus circunstancias particulares, sea lo más justa posible. En este sentido está claro que no es lo mismo que pierda una mano una mecanógrafa o un pintor que un futbolista, por poner un ejemplo.

Uno de los objetivos que pretendía el baremo era la indemnización rápida y justa de los acci-

dentos de tráfico y éste es difícil de conseguir sin la existencia de un criterio único. De hecho, los países en los que existe esta vía de solución como Holanda o Alemania el 99% de los casos se resuelven rápidamente mediante acuerdos basados en este baremo y no porque tengan mejor talento conciliador sino por que todo está previsto y no se hace necesario el recurso a la justicia que no hace sino confirmar la validez de ese criterio.

Otro de los objetivos es acabar con la inseguridad que suponía la fijación de indemnizaciones exageradas e imprevisibles.

En España se cree que la mitad de los casos de indemnización no llega a los tribunales. De los que llegan mediante sentencia judicial, la mitad (es decir, un 25% del total) se determina mediante la aplicación del baremo. No obstante aún queda otro 25% que no utiliza el baremo para fijar las cuantías.

En cualquier caso queda, no obstante, la libertad de los jueces de fijar las cuantías que consideren oportunas. Por otro lado, las compañías de seguros también plantean la posibilidad de mejorar el sistema de indemnizaciones. Por ejemplo ofrecen la alternativa, en los casos de lesionados graves y permanentes, de pagar una renta vitalicia en lugar de una fuerte indemnización en una sola ocasión.

**Los precios de los automóviles subieron un 3,5% en 1991**

EFE. MADRID

Los precios finales de los turismos nuevos vendidos en 1991 subieron una media del 3,5 por ciento, dos puntos por debajo del 5,5 por ciento de inflación anual, informaron las asociaciones de fabricantes e importadores, Anfac y Aniacam, respectivamente.

El pasado año se vendieron en España 870.000 turismos, un 10 por ciento menos que en 1990, y si durante la primera mitad los precios crecieron respecto al IPC en un 0,06 por ciento, en diciembre se redujeron en dos puntos sobre la inflación, según Anfac.

Los precios finales no incluyen las ofertas introducidas por los concesionarios que, según fuentes de la asociación de este colectivo Faconauto, han superado los 55.000 millones de pesetas contabilizadas en 1990, y que fueron establecidas en buena parte para paliar los efectos del anuncio anticipado de reducción del IVA del 33 al 28 por ciento.

De confirmarse esta valoración, los precios reales de los automóviles el pasado año habrían aumentado en torno a un 1 por ciento.

En el mercado de los vehículos de ocasión, los precios han continuado la tendencia a la baja, influidos por la necesidad de mantener "diferencias razonables" con los precios del mercado de vehículos nuevos, ante la introducción de ofertas y mayores facilidades de pago en este segmento, dijeron fuentes del sector de segunda mano.

Anfac prevé que los precios de los automóviles durante este año evolucionarán de forma muy similar a 1991, según el cálculo efectuado por el director del departamento económico, Miguel Aguilar, por persistir una situación muy parecida a la del bienio precedente.

El comportamiento de los precios en 1991 y las previsiones para el año en curso corroboran, a juicio del dirigente de Anfac, que "el automóvil es uno de los artículos más antiinflacionistas", como lo prueba que durante la pasada década, mientras la media de IPC fue del 8,98 por ciento, los incrementos nominales de los precios en el sector se redujeron al 7,89 por ciento.

**Las autopistas aumentaron sus ingresos un 21,7% el año pasado**

EFE. PAMPLONA

El presidente de la Empresa Nacional de Autopistas, Antonio José Rojo, ha manifestado que su grupo ha aumentado los ingresos durante 1991 en un 21,7 por ciento, si bien arrastra una deuda acumulada de 136.000 millones de pesetas.

Rojo se desplazó hasta Pamplona para presentar las cuentas del ejercicio del año pasado de la Empresa Nacional de Autopistas, integrada por la sociedad «matriz» ENAUSA y por las Autopistas de Navarra (AUDENASA), Castilla-León y del Atlántico (Galicia).

Acerca de los resultados del grupo, su presidente informó de

Solo en 1984, 1985 y 1987, los aumentos de precios en los vehículos fueron superiores a los IPC de esos años, concretamente en 0,94; 5,41 y 2,07 puntos, respectivamente.

Aguilar aseguró que el impacto de la reducción del IVA en los precios finales en 1991 fue solo de un 3,76 por ciento.

Para los concesionarios de Faconauto, los precios de salida de los nuevos modelos (Peugeot 106, Opel Astra, Renault Clio y Seat Toledo, entre otros) han sido compensados por las ofertas de marcas con años de implantación en el mercado y, por tanto, con difícil salida, que, en algunos casos, han supuesto hasta 200.000 pesetas menos en los precios finales.

Los precios de los vehículos usados están muy condicionados a un modelo muy definido, según fuentes de este mercado consultadas.

Las preferencias del usuario se circunscriben a un vehículo con antigüedad de tres años, segmento medio, utilizado como coche familiar complementario y precio entre 400.000-500.000 pesetas.

Los turismos con más de cinco años de antigüedad pierden progresivamente capacidad de compra-venta, tal como sucede en Europa, y el coche de lujo o segmentos altos reducen cada vez más sus posibilidades en este mercado.

Los boletines estadísticos de la Asociación de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios (GANVAM) ponen de manifiesto que los vehículos pequeños (R-5, Peugeot-205, Seat Ibiza u Opel Corsa) con tres años de antigüedad, o bien han mantenido sus precios, o han evolucionado a la baja en cantidades hasta 100.000 pesetas, desde 1990 hasta hoy.

Los vehículos de lujo -Mercedes 500- también con tres años de antigüedad, han pasado de una valoración de 5.400.000 pesetas en 1990, a 3.980.000 en el primer trimestre de este año.

Los expertos del mercado de ocasión del automóvil aseguran que sólo en el primer año de uso, el turismo se deprecia en un 35 por ciento y llega al tercero con un 55 por ciento menos del precio inicial.

que estos han mejorado en un 46,9 por ciento en 1991, lo que atribuyó a una política de contención de precios durante los dos últimos años que ha situado las tarifas en un 70 por ciento de las máximas que las empresas concesionarias tienen derecho a establecer.

Esta política, según dijo, ha aumentado la afluencia de tráfico a las autopistas, a lo que se debe unir la «buena» aceptación que, a su juicio, tienen los usuarios de este tipo de servicios.

Rojo anunció igualmente que el grupo gestiona en la actualidad unos 260.000 millones de pesetas de pasivo y que los resultados de explotación antes de gastos financieros fueron de 5.600 millones.