

MOTOR



El combustible se va a ir modificando para evitar una contaminación del medio ambiente

La gasolina reformulada es un remedio contra la contaminación

La mayoría de los automovilistas norteamericanos adoptarán a mediados de esta década gasolinas 'reformuladas', más costosas pero mucho menos contaminantes, predice un importante directivo de la industria del petróleo.

'Espero que virtualmente todos los automovilistas estarán usando gasolinas reformuladas a mediados de los años noventa', auguró William O'keefe, vicepresidente del American Petroleum Institute.

Debido a la inminente puesta en efecto de las nuevas leyes sobre contaminación ambiental, en cuestión de cinco años la mayoría de las grandes refinerías de petróleo solo producirán el nuevo tipo de gasolina y sólo algunas refinerías pequeñas producirán las fórmulas actualmente en uso.

Desde que fueron presentadas al mercado, en la segunda mitad del año pasado, las nuevas gasolinas han sido

distribuidas en cantidades limitadas por cinco refinerías, pero pronto serán comercializadas por otras dos compañías.

Todos los automóviles pueden usar las nuevas gasolinas, que por ahora son vendidas en las nueve ciudades más contaminadas de la nación: Baltimore, Chicago, Hartford, Connecticut, Houston, Los Angeles, Milwaukee, Nueva York, Filadelfia y San Diego, además de otras pocas localidades como Denver, Detroit, St. Louis y todo el Sur de California.

O'keefe dijo que cada una de las gasolinas reformuladas que están ahora en venta es un poco diferente de las demás, pero todas ellas reducen la cantidad de hidrocarburo, monóxido de carbono y ozono que emiten los automóviles donde se las emplea.

Para producir el nuevo combustible, las refinerías debieron modificar sus plantas y sus técnicas de produc-

ción, informó O'keefe. Como resultado, las gasolinas reformuladas contienen menos sustancias químicas que causan smog y más sustancias que promueven una combustión mucho más completa, con menos residuos.

La General Motors, Ford y Chrysler junto con catorce compañías petroleras están detrás de un esfuerzo conjunto hacia la identificación de la fórmula más limpia de combustible.

O'keefe dijo que podría requerir de dos a tres años determinar cuál es la fórmula más eficiente, varias ya han sido seleccionadas y puestas a disposición de las refinerías del país.

Esto significa que en los próximos años las cantidades de gasolina reformuladas a la venta en las estaciones de servicio de la nación será bastante limitada, indicó O'keefe, pero hacia 1995, cuando las nuevas leyes de control de la contaminación ambiental entren en efecto, las gasolinas estarán a disposición de todos, aseguró.

Conducir en Europa, entre el desenfreno y la severidad

Un viaje en coche por Europa tiene muchos encantos. Es la mejor forma de conocer su paisaje y su gente. Permite la espontaneidad, tomar un camino imprevisto, detenerse en un pueblo que se acaba de descubrir.

Hay tranquilas e interminables carreteras que cruzan praderas y bosques, con maravillosos hostales y restaurantes y bonitos pueblos esparcidos como flores silvestres.

Pero no se olvide de poner los cinco sentidos en ello, si conduce por Portugal, Bélgica, Alemania Federal, Italia y Francia, que, según las estadísticas y junto con España, son los lugares que más alto índice de mortalidad registran en sus carreteras.

En las vías europeas se reflejan las persistentes diferencias del temperamento nacional y su infraestructura, que en ningún otro lugar es peor que en Yugoslavia.

El europeo que provoca un accidente suele ser uno que conduce a gran velocidad un coche relativamente endeble. Es muy hábilidoso, como piden los creadores de los co-

ches deportivos, y suele pasar por alto las normas de circulación. No detenerse ante un semáforo en rojo es una mala costumbre muy común en Francia e Italia.

Estos son algunos de los consejos que le ofrecemos para su utilidad:

- No conduzca por la noche, cuando las carreteras desconocidas son más peligrosas, o con niebla, cuando nadie aminorará la velocidad.

- Evite los primeros días de julio y agosto y días festivos para no verse atrapado en largas caravanas.

- Las pruebas de alcoholemia son muy estrictas en Europa y en Suecia incluso con dos cervezas se pueden alcanzar límites ilegales.

- Tenga cuidado si tiene dificultades para adelantar un coche con niños en su interior. Algunos padres asumen grandes riesgos para evitar lo que consideran una humillación.

- Evite las discusiones, especialmente con la policía. En Turquía se arriesga a una detención arbitraria y la cárcel si se ve implicado en un accidente.

(Pasa a la Pág. 2)

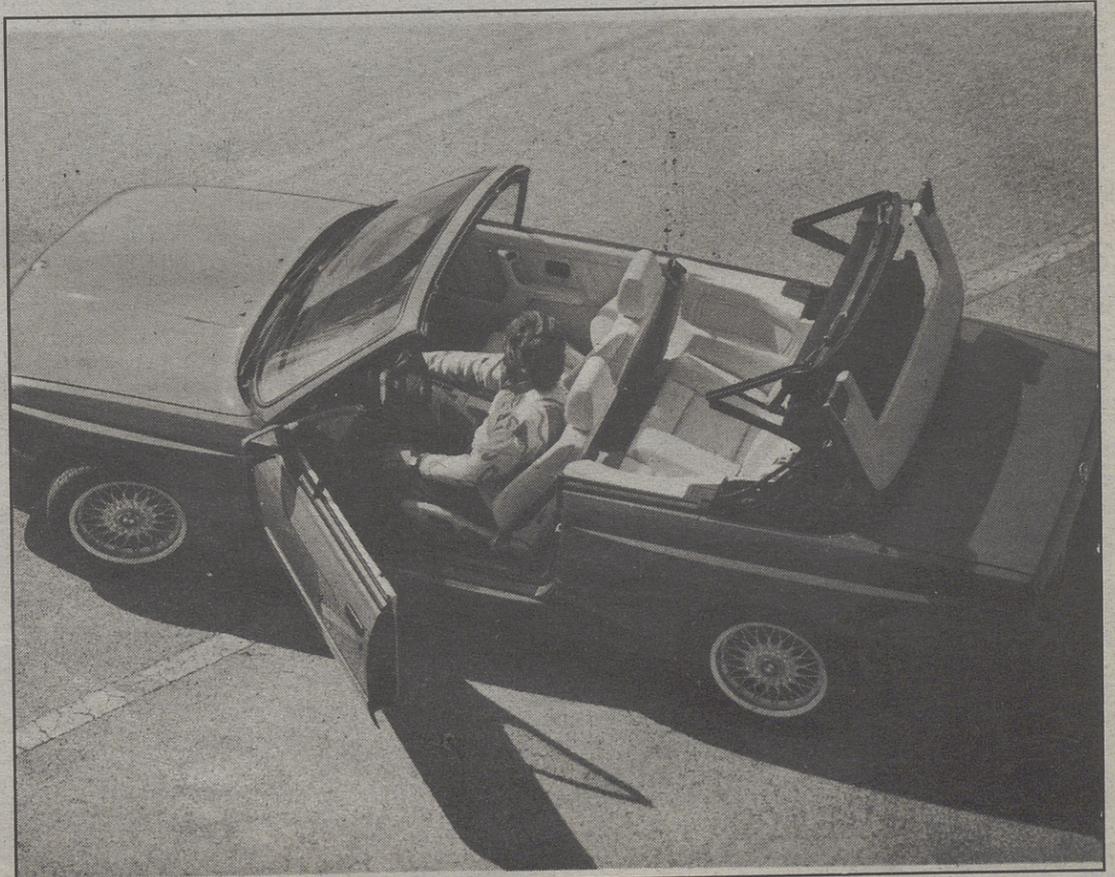
BMW M3 Cabrio, el placer de conducir bajo el sol

La Serie 3 de BMW cuenta, desde ahora, con tres nuevos modelos que materializan, en sí mismos, las cotas que ha alcanzado esta serie en tecnología, vanguardismo y calidad. Son, el M3 Sport Evolución, el M3 Cabrio y el ya famoso "roadster" Z-1. Con ellos, la serie 3 pasa a ofrecer ahora nada menos que 18 modelos en 41 versiones diferentes; con motores de cuatro y seis cilindros y potencias comprendidas entre 86 CV y 238 CV, berlinas de dos y cuatro puertas; versiones cabrio, touring y "roadster" como el Z-1, así como automóviles con tracción total.

El M3 Cabrio es el mejor representante del placer de conducir un Serie 3 con la mayor exclusiva. Es la máxima evolución de una combinación ideal: la deportividad mecánica del M3 con la sólida y atractiva carrocería descapotable de los cabrios de la Serie 3 de BMW. Todo ello, con el característico refinamiento de detalles y equipamiento utilizados por los ingenieros de BMW Motorsport en la construcción individualizada de cada uno de estos modelos.

El M3 Cabrio es la muestra evolutiva e innovadora de BMW, así como la demostración práctica del nivel al que se puede llegar, cuando se parte de una base excepcional.

(Pasa a la Pág. 2)



El Cabrio Porta la deportiva mecánica del M3.



La gama de los BMW encierra innumerables sorpresas.

M3 Cabrio de la serie 3 de BMW

Conduciendo bajo el sol

Este modelo, absolutamente excepcional y exclusivo, conjuga de modo definitivo propiedades aparentemente contradictorias. Técnica probada en la construcción deportiva; carrocería de cabrio probada en la construcción en serie; equipamientos adicionales con aire de competición de Grupo A y un confortable accionamiento automático para la capota. A esto hay que añadir la seguridad de poseer un automóvil existente sólo en un número de unidades muy limitado.

Esta versión, realizada artesanalmente por BMW Motorsport, tiene todas las ventajas de los Cabrio BMW y la excepcionalidad de una mecánica fuera de serie: la del nuevo M3.

Por la considerable potencia que desarrolla el motor de este automóvil y por carecer la carrocería de estructura superior, fue preciso reforzar el grupo de bajos, laterales y arco de seguridad del parabrisas para asegurar un máximo de rigidez torsional y flexional de la carro-

cería. Para responder a estas exigencias, los ingenieros de BMW AG y de BMW Motorsport, tuvieron que realizar pruebas muy exhaustivas con diversos diseños y soluciones.

BMW ha perfeccionado la técnica manual de la capota plegable, permitiendo la transformación de los BMW M3 Cabrio en un abrir y cerrar de ojos. El mecanismo de la capota de este automóvil es verdaderamente sencillo de manejar. Para replegarla y hacerla desaparecer en el compartimiento previsto para ello, basta con soltar dos palancas de seguridad y pulsar un botón. Todo lo demás se realiza automáticamente gracias a un mecanismo eléctrico. La tapa del compartimiento para la capota cierra herméticamente contra el polvo y el agua, y está dotada de un mecanismo que la bloquea mientras esté abierto el portón del maletero. La capota, que se abre y cierra electro-hidráulicamente siempre que el automóvil esté parado, y con el freno de mano echado, se activa desde un pulsa-

dor situado en el tablero de a bordo.

Aspecto dinámico

En el aspecto dinámico, el BMW M3 Cabrio garantiza una agilidad, deportividad y potencia sorprendentes. Este automóvil incorpora el propulsor del M3 que, con 215 CV, de potencia, acelera de 0 a 100 Km/h en 7,3 segundos y desarrolla una velocidad máxima de 239 Km/h. Pero, para un automóvil descapotable, la capacidad de recuperación es más importante que la velocidad máxima o la aceleración. También en este campo las cifras son de primer orden. En directa, el M3 Cabrio recupera de 80 a 120 Km/h en 8,4 segundos. Con esta capacidad, cualquier adelantamiento resulta seguro y sencillo máxime contando con el chasis de altas prestaciones del M3 y estando dotado de neumáticos 205/55 ZR 15 montados en llantas de aleación ligera del tipo 7 jx15. Opcionalmente está disponible un paquete de llantas 71/2Jx16 con

neumáticos tipo 225/45 VR 16.

El motor que anima el M3 Cabrio es una nueva generación del anterior 16 válvulas de 2,3 litros desarrollado por Motorsport, el cual, manteniendo el mismo cubicaje —2.302 cc—, desarrolla ahora 15 CV más (de 200 a 215 CV) al mismo número de revoluciones de 6.750; el par motor máximo es del orden de 230 Nm, que se alcanza ya a un régimen de nada más que 4.600 rpm. La relación de compresión de este modelo es de 10,5: 1.

Conducir un BMW M3 Cabrio de Motorsport es, pues, disfrutar por partida doble: las excelencias de un automóvil auténticamente deportivo con el siempre original atractivo de un descapotable.

Esta orientación en el diseño del cuadro de mandos conduce a una distribución ideal de los instrumentos más importantes, con señalización analógica. El conductor recibe las informaciones más relevantes (velocidad, régimen del motor y temperatura del aceite) donde las puede apreciar con ma-

yor rapidez: en la parte inferior de su campo visual.

Los asientos deportivos BMW de nuevo diseño contribuyen a asegurar una conducción relajada y descansada, especialmente en viajes largos. Sus marcados contornos permiten una perfecta sujeción lateral en curvas tomadas con rapidez y sus grandes posibilidades de ajuste, incluyendo el reglaje a la altura del asiento y del apoyo de las piernas, garantizan una postura cómoda que ayuda al conductor a mantener la capacidad de reacción.

Seguridad

La seguridad del BMW M3 Cabrio, no tiene nada que envidiar a la de las berlinas de la Serie 3: una carrocería con gran resistencia a la torsión, con piso reforzado, largueros laterales muy estables, travesaños detrás de la banqueta del asiento trasero y el maletero, por mencionar sólo unas cuantas. Sobre esta estructura se ha reforzado eficazmente el marco del parabrisas.

Las zonas frontal y posterior, absorbentes de energía constituyen un ingenioso sistema de protección de gran eficacia.

La alta calidad del diseño del BMW M3 Cabrio continúa con la calidad de fabricación. El sistema de medición asistido por ordenador, encargado de la verificación por muestreo estadístico de las cotas de las carrocerías en bruto, opera con una precisión del orden de las centésimas de milímetro.

Chasis

El chasis del BMW M3 Cabrio es una ingeniosa construcción de alta tecnología. Las ventajas de este chasis para la conducción son patentes: marcha rectilínea impecable, gran estabilidad en curvas; reducción del balanceo de marcha inicial y compensación del cabeceo de frenado para garantizar una estabilidad mayor al acelerar y al frenar. Sus suspensiones deportivas (carrocería más baja) con amortiguadores bitubo de gas a presión y barras estabilizadoras reforzadas garantizan una excelente manejabilidad conjugada con un apreciable nivel de confort.

La dirección de cremallera servoasistida de serie, ofrece la precisión necesaria para conducir en cualquier margen de velocidades. Y la regulación en función del régimen del motor, reduce el esfuerzo necesario al aparcar.

Conducir por Europa, entre el desenfreno y la severidad

(Viene de Pág. 1)

Francia

Francia se ha puesto como objetivo eliminar 87 de sus 'puntos negros' más famosos -tramos en los que, en cinco años, ha habido al menos diez víctimas mortales o heridos graves en el mismo número de accidentes. La mayoría de los puntos negros se encuentran en las siguientes carreteras:

La RN6, en la que el año pasado murieron 96 personas en seis puntos. En el tramo entre Limonest y Lyons, hubo 68 víctimas.

La RN10 que atraviesa Burdeos, en la que cada año mueren unas 20 personas. La carre-

tera es recta y esta bien pavimentada, pero es utilizada por emigrantes que han estado conduciendo todo el día antes de llegar a ella. Muchos de ellos se duermen al volante.

La RN7, donde murieron 26 personas en ocho puntos.

Las autoridades francesas, después de un aumento de casi el 16 por ciento en el índice de mortalidad durante el primer semestre del año pasado, han intensificado el control policial en las carreteras.

Italia

Sus nervios empezarán a alterarse tan pronto como llegue a Roma. La ruta de cuatro carriles E201 es como un circuito de carreras, con autobuses moviéndose entre el tráfico como si fueran Ferraris.

Pero no es nada comparable con la circular de Roma -la Grande Raccordo Anulareque, según las cifras del Club Italiano del Automóvil, ocupa el se-

gundo lugar de los accidentes que se producen en todo el país, con casi 20 por mil anuales.

Las peores 'autostradas' italianas son el tramo Padua-Mestre de la A4, la circular de Roma, la autopista Nápoles-Pompeya-Salerno y dos a las afueras de Génova -la costera a Savona y la peligrosa carretera sur a Sestri Levante.

La velocidad junto con las malas condiciones hacen que la carretera de Salerno a Reggio di Calabria sea toda una experiencia. Hay numerosos acantilados y la niebla, especialmente en otoño e invierno, impide la visibilidad, pero no inhibe la velocidad de sus conductores.

Bélgica

Las vías más peligrosas son la N8 entre Bruselas y Ninove, la N34 a lo largo de la costa y la N4 entre Bruselas y Namur.

Muchos belgas no han reali-

zado ningún tipo de examen para conducir e incluso ahora, dicen fuentes de Vía Segura (una asociación sobre seguridad vial) la prueba es demasiado fácil.

Los conductores belgas suelen salir sin mirar para después colocarse en el carril central de forma porfiada e inconsciente.

Portugal

Las más peligrosas son la autopista Marginal en Paco de Arcos y Parede y en Oeiras, donde el personal de la Otan lleva camisetas en las que se lee 'Yo sobreviví a la Marginal'. La otra es la E50 en Darque, entre Oporto y Viana do Castelo.

Hasta ahora, uno de los problemas eran unas multas ridículamente bajas, pero el año pasado el gobierno incrementó en un 1.000 por ciento las multas por exceso de velocidad y por conducir de forma peligrosa o bajo los efectos del alcohol.

SOBRE RUEDAS

Gran parte de los beneficios de Ford-España se dedican a amortizaciones

Ford España alcanzó el pasado año 1989 unos beneficios netos de 32.656 millones de pesetas, frente a los 39.547 millones de pesetas de 1988, lo que supuso un descenso de 7.000 millones de pesetas, dijo esta semana Jaime Carvajal y Urquijo, presidente de la empresa.

Explicó que este descenso de los beneficios netos fue como consecuencia de dedicar a amortizaciones de una cantidad superior en 15.000 millones de pesetas, con un cash-flow (beneficios más amortizaciones) de 47.726 millones de pesetas.

La facturación alcanzó un total, en 1989, de 356.096 millones de pesetas con un crecimiento superior al 10 por ciento sobre el ejercicio precedente, explicó Jaime Carvajal.

El presidente de Ford España explicó que es una práctica habitual de la compañía amortizar «cuanto antes» cantidades importantes de las inversiones realizadas y dijo que las del pasado ejercicio se debían en gran parte a las producidas por el lanzamiento del nuevo modelo «Fiesta».

Carvajal dijo que las inversiones realizadas por Ford en España en los últimos años habían superado los 93.000 millones de pesetas, frente a los 80.000 que se habían pactado previamente con la Administración.

Segunda participación de Nissan en Expomóvil

Nissan Motor Ibérica ha estado presente por segunda vez consecutiva en «Expomóvil», donde ha dado a conocer las últimas novedades de accesorios para sus vehículos.

El stand de Nissan Motor Ibérica ocupa 629 m² de superficie de exposición, con el objetivo principal de reforzar su posición en este sector tan importante como es el de los accesorios. Los fabricantes de vehículos dan cada vez mayor importancia a este apartado, que podríamos denominar de distinción, ya que en cada caso viene determinado por los gustos y tendencias del usuario, contribuyendo además a la personalización.

Conociendo la demanda impuesta por un público cada vez más entendido, Nissan Motor Ibérica quiere dar a conocer sus productos que cumplen con las exigencias más refinadas, tanto si es para aumentar las prestaciones como para embellecer y dar un toque personal a los vehículos.



Fiesta Turbo, el «deportivo» más pequeño

Potencia sin límites

Los entusiastas de la conducción deportiva pueden disfrutar ahora del deportivo más pequeño, el nuevo Ford Fiesta Turbo, el primero en prestaciones de la gama Fiesta.

El Fiesta Turbo de 1,6 litros, que se distingue claramente por sus paragolpes en color a tono con la carrocería, sus orificios de aireación en el capot y sus llantas especiales de aleación de 14" con neumáticos de perfil bajo (55 de sección), desarrolla 133 CV y alcanza una velocidad máxima de 205 km/h., con una aceleración acorde con esos resultados.

En el interior, el Fiesta Turbo lleva asientos delanteros Recaro, asientos traseros tapizados a juego y guarnecidos exclusivos. Lleva un volante especial y la palanca de cambios en cuero.

El Fiesta Turbo ha sido desarrollado por el Grupo de Ingeniería de Vehículos Especiales de Ford, responsable también del Escort RS Turbo y del Sierra Cosworth.

Sin embargo, en el caso del Fiesta se trata de desarrollar un modelo de altas prestaciones y alta tecnología dentro de su gama, mientras que los modelos Escort y Sierra estaban destinados a la competición. Por tanto, en el desarrollo del Fiesta Turbo se ha hecho hincapié en conseguir un coche ciudadano, fácil de conducir, sin sacrificar nada del confort y la comodidad del diseño del Fiesta.

TÉCNICA

- ★ Su aerodinámica, unida a su potencia le permite alcanzar una velocidad máxima de 205 Km/h.
- ★ El motor del Fiesta produce 133 caballos de vapor de potencia máxima a 5.500 revoluciones por minuto.
- ★ Su aceleración es excepcional teniendo en cuenta que pasa de 0 a 100 Km/h en tan sólo 8,2 segundos.
- ★ Su consumo está en el límite inferior del turbo, situándose en 6,2 litros de gasolina a los 100 kilómetros con una velocidad constante de 90 Km/h.

Potencia sin límites

El desarrollo del Fiesta Turbo ha dado como resultado una potencia sin límites y, en especial, una excelente fuerza de tracción a medio régimen y la desaparición de cualquier tirón del turbo. Por eso, mientras que el Fiesta Turbo tiene la misma cilindrada y potencia que el Escort RS Turbo, su motor es bastante distinto.

El Fiesta Turbo lleva un turbocompresor Garrett T02 en lugar del T03 más grande, con inyección electrónica mandada por el sistema de control de motores EEC-IV de Ford, mientras que el Escort RS Turbo lleva inyección mecánica. El Fiesta lleva además un nuevo intercooler, más eficaz.

El turbo T02, más pequeño y de menor inercia, se adapta especialmente al motor de 1,6

litros para conducción en carretera. Aparte de caber en el motor del Fiesta sin necesidad de grandes modificaciones, la ventaja del turbo T02, junto con el sistema de control electrónico EEC-IV que manda el encendido y la inyección, se nota sobre todo en la curva de par del Fiesta, que es prácticamente «plana» desde 2.400 hasta 5.000 rpm.

Brillantes prestaciones

Todo ello supone que, a un régimen normal del motor, el Fiesta Turbo proporciona una fuerza instantánea, suave y controlable, con muchos menos cambios de marcha, la combinación de una gran potencia y una excelente curva de par en la carrocería compacta, ligera y aerodinámica del Fiesta, produce inevitable-

mente unas brillantes prestaciones, como una aceleración de 0 a 100 km/h. en 8,2 segundos.

El Fiesta Turbo que se va a comercializar en España cumple las normas ECE 15.04, que no requieren el uso de catalizador y emplea gasolina de 97 octanos. No obstante, como todos los automóviles Ford, este Fiesta Turbo también puede funcionar con gasolina sin plomo de 95 octano.

Chasis refinado

El Grupo de Ingeniería de Vehículos Especiales de Ford encontró en el chasis del Fiesta un excelente punto de partida para su tarea. No ha sido necesario hacer cambios fundamentales para que el coche soporte la mayor potencia. Y cuando se han hecho, ha sido para dar al Fiesta Turbo una respuesta más rápida y una sensación más deportiva.

Aparte de los nuevos neumáticos de perfil bajo 185/55 VR14 en llantas especiales de aleación 5.5J (el Fiesta XR2i lleva neumáticos 185/60-13), los cambios principales se limitan a una nueva relación de la dirección (con 3,75 vueltas del volante de un extremo a otro, en vez de 4,2) y una barra estabilizadora trasera, con muelles traseros más fuertes, para reducir el subvirado. Se ha mantenido el sistema normal de frenos del Fiesta XR2i (con anti-bloqueo SCS opcional), lo que indica el margen de seguridad que tenía ya el XR2i.

Ser automovilista en Europa es todo un suplicio

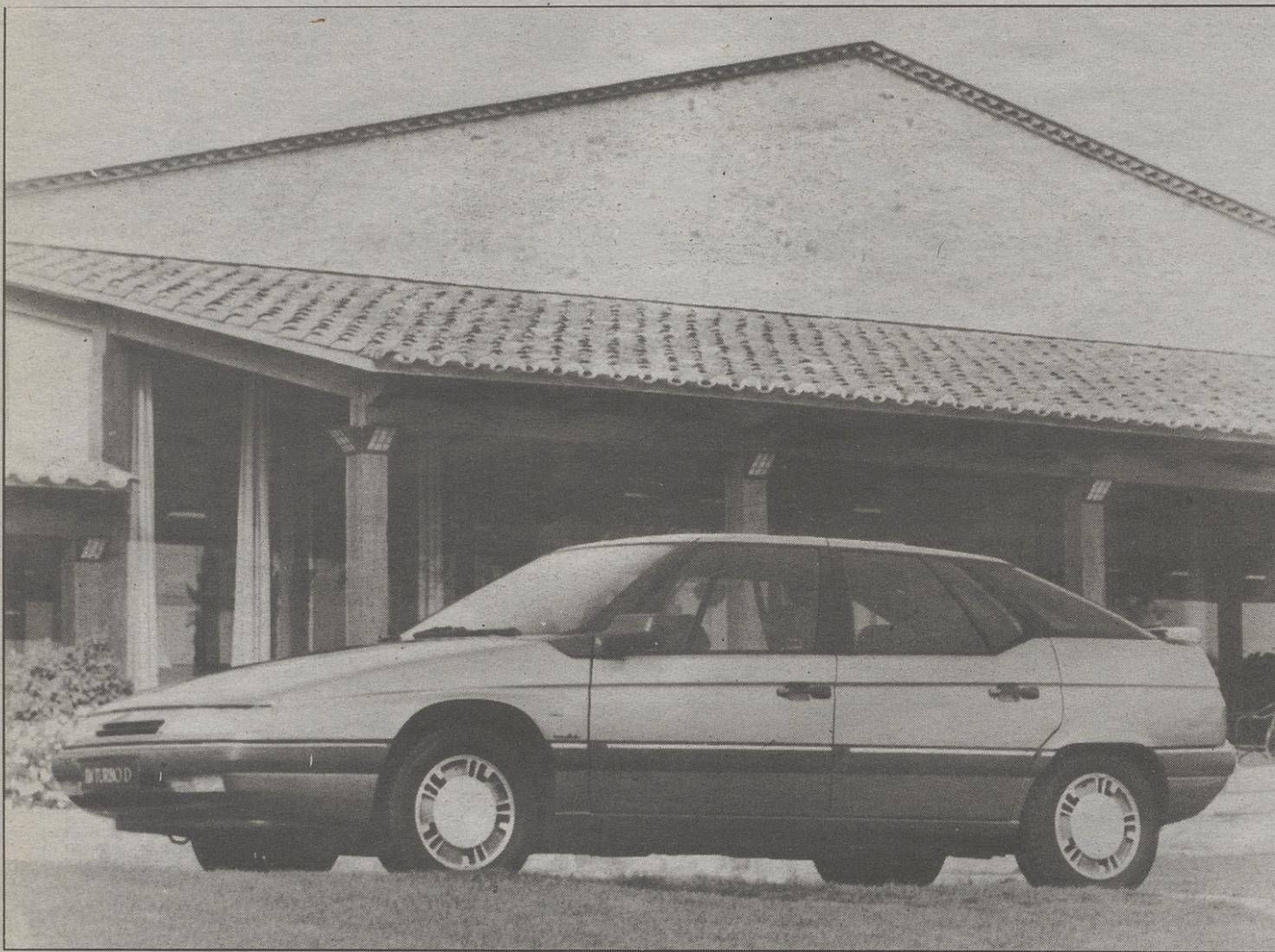
Estar retirado y ser automovilista son dos circunstancias de la vida que en nada impide llevar una vida tranquila. Pero si se trata de instalarse en un país de la Comunidad del que no se es nacional o en el que jamás se ha trabajado y, además, uno decide llevarse su coche, entonces comienzan a surgir los problemas. Baste para ejemplificar esta situación el caso de los ciudadanos belgas que desean instalarse en Francia, a los que hizo alusión el diputado europeo por Bélgica, Fernando Herman, en una pregunta a la Comisión Europea. Este es un ejemplo que demuestra que la Europa comunitaria no ha terminado aún de suprimir sus fronteras interiores.

Para tener derecho a residir en Francia, estos jubilados belgas se ven obligados todos los años, no sólo a demostrar que disponen de los medios materiales para satisfacer sus necesidades, sino además pasar una revisión médica, tras lo cual se les expide un permiso de residencia válido durante 12 meses.

Por el momento, los jubilados, junto con los estudiantes y los rentistas, están encuadrados dentro de esa categoría de ciudadanos europeos que no disponen automáticamente del derecho de residir en otro país de la Comunidad y que siguen sometidos a las leyes del país de acogida. Los ministros de los Doce llegaron en diciembre pasado a un acuerdo sobre una "ley europea" que permita a todo jubilado europeo residir en el país miembro de su elección a partir de julio de 1992. Sin embargo resta aún por ser adoptada y esperemos que esto tenga lugar durante este año.

En cuanto a los automóviles, su suerte en el gran mercado todavía no está echada y cada uno de los países concede la autorización de circular con su matrícula nacional en función de sus propias normas. Así, según el Sr. Herman, las autoridades francesas exigen que el peso del vehículo se indique en una placa sellada hecha de un metal determinado. Según la Comisión, todo país de la Comunidad puede exigir a los vehículos importados de otro país el respeto a las mismas normas que son aplicables a los automóviles vendidos en su territorio; pero la exigencia de un metal especial no es compatible con las reglas de juego europeas.

Ni qué decir tiene que el automóvil es uno de los escollos principales del "proyecto 1992" y, sin duda, su solución pasa por... Tokyo.



CITROEN XM, PRIMER DIESEL CON TRES VALVULAS POR CILINDRO.—El Citroën XM es el primer automóvil del mundo cuya gama diesel está equipada con un motor de tres válvulas por cilindro. El Citroën XM Diesel y el Citroën XM Turbo Diesel, ambos de 12 válvulas, se comercializan en España desde primeros de abril. El Citroën XM Diesel está equipado con un motor diesel atmosférico de 2.138 cc. con tres válvulas por cilindro, que desarrolla una potencia de 83 CV a 4.600 r.p.m. y posee un par de 15 mKg. a 2.000 r.p.m. Es, sin embargo, un motor diesel turbo con intercambiador aire/aire el que equipa el nuevo Citroën

XM Turbo Diesel. Este motor, de 2.088 cc. con tres válvulas por cilindro, desarrolla una potencia de 110 CV. a 4.300 r.p.m. con un par de 25,3 mKg. a 2.000 r.p.m. El hecho de que los motores de la gama diesel de Citroën XM posean tres válvulas por cilindro —dos de admisión y una de escape— permite mejorar el llenado del motor y favorece por ello el aumento del par y de la potencia, disminuyendo a la vez la emisión de gases contaminantes. Estos dos motores diesel se han estudiado muy especialmente para reducir de forma natural las emisiones de gases y partículas contaminantes.

Nuevo desembarco de Nissan en Barcelona

Nissan Motor Ibérica, filial de la multinacional automovilística japonesa, proyecta la construcción de una nueva planta en Cataluña que se dedicará a la fabricación de turismos de alta cilindrada, explicó esta semana el presidente de la compañía, Juan Echevarría.

Echevarría, que inauguró la nueva nave de pintura de la factoría que Nissan posee en la Zona Franca de Barcelona y en la que se han invertido 8.000 millones de pesetas en una primera fase, confirmó de esta forma los proyectos de la multinacional japonesa, que estudia la fabricación de un automóvil de alta cilindrada en España.

Esta decisión, que supone ampliar las actividades de la filial española, dedicada exclusivamente a la producción de vehículos comerciales, se acelera tras los contactos mantenidos recientemente entre el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, y los responsables de la multinacional japonesa.

Aranzadi, que a principios del pasado mes de marzo visitó Japón para promover las inversiones en el sector automovilístico, propuso a los directivos de Nissan la fabricación en España de estos tipos de automóviles.



Nissan continúa con su intención de introducirse seriamente en Europa

ARCHIVO

Echevarría reiteró que el proyecto de ubicar un centro de investigación en una zona cercana a Barcelona se ha retrasado considerablemente debido a las dificultades que plantea la obtención de 10 hectáreas en un área con influencia tecnológica como podría ser San Cugat del Valles.

Nissan Motor Ibérica, que tiene previsto invertir 130.000 millones de pesetas entre 1990 y 1995, propondrá el próximo día 21 a la junta de accionistas el reparto, por primera vez

desde hace diez años, de un dividendo a cuenta del ejercicio de 1990 que Echevarría cifró en torno al 4 o al 5 por ciento.

Destacó que la facturación de la filial española durante los cuatro primeros meses de este año ha superado en un 6 por ciento al total ingresado en el mismo período del año anterior a pesar de la reducción en las ventas de automóviles que preveía el sector.

La empresa obtuvo en 1989 unos beneficios de 10.250 mi-

llones de pesetas, un 12 por ciento más que en 1988, que en parte se destinarán a compensar los 1.300 millones de pesetas de pérdidas acumuladas todavía por la sociedad, mientras que el resto se destinará a reservas.

Echevarría aseguró que la empresa no acometerá nuevas ampliaciones de su capital social, que asciende a 56.000 millones de pesetas y que en un 67,7 por ciento esta en manos de Nissan Motor Co.