

**SOBRE RUEDAS**

**Pirelli Sponsor lanza el neumático Radial MP. 7 Sport**

La larga tradición de Pirelli en los trofeos monomarca y Copas de promoción determinó que la Real Federación Española de Motociclismo eligiera nuestra firma para colaborar en la nueva y esperanzadora "Copa Nacional Suzuki RGV 250", que deberá ser el paso previo a proyectos más ambiciosos.

Pirelli propone como producto único a utilizar por todos los participantes en este campeonato, el neumático Radial MP. 7 Sport (homologado por Suzuki para este modelo) en las medidas originales de las motos.

El Neumático Pirelli Radial MP. 7 Sport está considerado en estos momentos, por expertos pilotos y periodistas especializados, como el producto de carretera que mejor cumple con las características deportivas necesarias para someterse a un empleo en circuito.



**Pegaso abre un nuevo concesionario en Cataluña**

La red de concesionarios de Pegaso en Cataluña cuenta desde este mes con un nuevo centro ubicado en Granollers.

COMETMOTOR S.A. se dedicará principalmente a la comercialización de vehículos ligeros y pesados. Jaime Banaclocha, gerente de la concesión, es una persona estrechamente ligada a la Comarca y con gran experiencia en el sector de vehículos industriales.

El Concesionario está situado en una zona de intensa actividad industrial, cuenta con unas instalaciones distribuidas en unos 3.800 m<sup>2</sup>, que serán atendidas por 17 profesionales altamente cualificados, y expertos conocedores de la tecnología Pegaso.

Los servicios que prestará Pegaso a través de COMETMOTOR no se limitarán a la comercialización de los productos citados, sino que además contará con un completo servicio de postventa y Asistencia técnica, que asegurará a los usuarios una permanente atención.

La maquinaria y utillaje con que se ha dotado sus talleres responde a todas las exigencias y necesidades para cualquier tipo de reparación, ya que están equipados con la más alta y avanzada tecnología.

**Con el coche al trabajo**

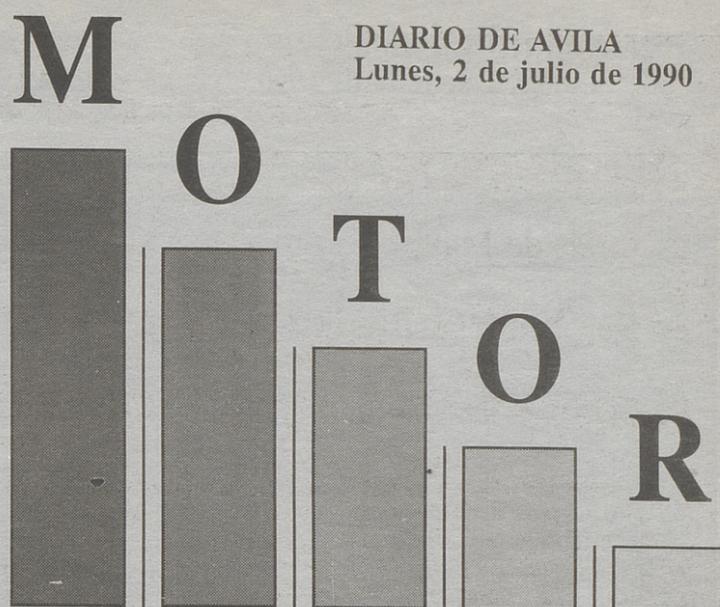
En su utilización personal, familiar, profesional y pública, el automóvil se ha convertido en factor indiscutible de progreso, pero esta descripción resultaría incompleta si no se valoran sus aspectos económicos como generador de empleo y de puestos de trabajo de todo tipo.

Se calcula que, aproximadamente, el veinticinco por cien-

to de la población trabajadora española, desarrolla actividades directamente relacionadas con la industria de la automoción.

Conductores profesionales de medios de transporte, privados o públicos y profesores de autoescuelas. Empleados técnicos y mano de obra en sus diferentes niveles.

*(Pasa a la página 2)*



Los Fiat, al igual que todos los coches modernos, tienden a la utilización de gasolina sin plomo

**Fiat organiza las primeras pruebas de consumo con gasolina sin plomo**

**Stop a la contaminación**

El objetivo de este concurso era múltiple, por un lado demostrar el esfuerzo de la industria del automóvil para adaptarse a las nuevas normas anticontaminación y por otra parte, poner de manifiesto una situación a la que hay que poner remedio. Hoy día la red de suministro de esta gasolina es insuficiente y para solucionar este problema es necesario promocionar el consumo y hacer que sea rentable su instalación en todas las gasolineras. Para ello es necesario que exista parque de automóviles que pueda utilizarla y que se estimule su consumo con un precio por debajo de las Super.

Actualmente todos los Fiat y

practicamente todos los coches modernos, pueden utilizar la gasolina sin plomo.

A la conferencia de prensa, previa a la prueba, estuvieron también invitados personalidades del mundo del automóvil como Juan Llorens, Presidente de la Confederación Española de Automoción que informaron de la situación de las negociaciones con la Administración.

Actualmente las peticiones hechas al Ministerio de Industria al respecto son las siguientes:

—Que haya un tanque de suministro en todas las ciudades de mas de 10.000 habitantes.

—Que exista una gasolinera con este combustible cada 25 Km. como máximo.

—Que se garantice una calidad mínima uniforme y un suministro regular.

—Debe haber un incentivo en el precio de 2-3 pesetas por debajo del precio de la Super, y este descuento debe hacerse de la parte correspondiente a los impuestos.

Los resultados de las pruebas fueron todo un éxito.

Los consumos obtenidos fueron de 4,36 litros a los 100 Km. con una velocidad media de 53,6 Km/h.

Recordemos que se han realizado 5 pruebas en Madrid, de lunes a viernes, con un recorri-

do de 60 Km. por la carretera de Colmenar Viejo saliendo del Estadio Santiago Bernabeu.

Con esto queda demostrado que el uso de la gasolina sin plomo no afecta al consumo, en todo caso se comporta con más energética mejorando el rendimiento.

En el desarrollo de estas pruebas colaboraron empresas como Michelin, que ponía a disposición los neumáticos y Kinzle, que aportaba los tacógrafos de control, ya que una de las características de la prueba, para hacer una conducción lo más real posible, era el no poder parar el motor con el coche en movimiento. Colabora también ADA, y el Ayuntamiento de Madrid.



## Seat no tiene fronteras

De las líneas de montaje de Seat en la Zona Franca barcelonesa han salido el coche marca Seat "un millón" con destino a la exportación. Se

trata de un Ibiza, algo lógico ya que éste es el modelo estrella de la marca española, del que se exporta más del 60 % de la producción total del mismo,

correspondiéndole, además similar proporción en el conjunto de las exportaciones de la marca española. El Ibiza ha servido de catapulta para las ventas de Seat fuera de España, situándose en varias ocasiones entre los diez modelos más

vendidos en varios de los países en los que Seat opera.

El valor del millón de unidades exportadas tiene mayor relevancia, ya que la cuenta se inició desde un cero absoluto en 1983. Un cero que incluía un desconocimiento total de la

marca española fuera de nuestras fronteras, la ausencia de una gama de modelos propios de la Compañía que pudiera ser exportados y la total carencia de red comercial exterior. En 1983 Seat sólo contaba con un modelo propio, el Ronda, en el que gravitaban todas las posibilidades de apertura de mercados extranjeros. Al esfuerzo de desarrollo de una gama propia (Ibiza, Málaga y Marbella), se unió la complicada tarea de crear la infraestructura suficiente para abrir las puertas de los coches de Seat al público europeo.

Actualmente, más del 60 % de la producción de Seat tiene como destino los mercados de exportación; su red comercial, presente en 33 países y cerca de 4.000 puntos de venta y asistencia, es independiente de la de las otras dos marcas del Consorcio (Volkswagen y Audi), y se extiende por la práctica totalidad de los países europeos y otros tan alejados como Taiwan, Nueva Zelanda o Uruguay.

Desde la reciente apertura de los países del Este Europeo, Seat ha comenzado la carrera por alcanzar una sólida posición de partida en estos modelos, especialmente adecuados a su gama de modelos. Se han iniciado muchas negociaciones una de las cuales ha cristalizado ya en un acuerdo, por el cual Seat contará en breve con 300 puntos de venta en la República Democrática de Alemania.

## Con el coche al trabajo

(Viene de la pág.1)

...que participan en la fabricación de los propios automóviles sus accesorios, distribución y venta, a los que hay que añadir los que intervienen en la fabricación de neumáticos, acumuladores, etc.

La industria de refinado de carburantes, lubricantes, betunes asfálticos, y plásticos derivados del petróleo.

Talleres de reparación, garajes, aparcamientos, compañías de seguros, publicidad; construcción de carreteras, su conservación y mantenimiento, conforman el extenso mapa de puestos de trabajo diamantes del automóvil, a los que hay que añadir, la parte de empleados directamente a cargo del Estado, que como Tráfico, MOPU, Ministerios de Industria, Educación, Comercio, etc, dedican un importante contingente de empleados, a la regulación, sanción, homologación y supervisión de actividades relacionadas con el ramo.

Como puede verse, el automóvil y su industria, son un complicado y dilatado mundo, con mayores ramificaciones aun que las enumeradas y que desempeña un papel importantísimo, tanto como promotor de progreso y riqueza, como generador de trabajo.

Sin embargo, en España, estamos todavía muy lejos de alcanzar el nivel de saturación y nuestra tasa de motorización por cada 1.000 habitantes es aun baja comparada con otros países de Occidente. Pero esta evolución, que en número de vehículos alcanzará la cifra imprevisible antes del final del siglo, nos hace mirar con preocupación al futuro, ya que lo que hoy es muestra de de-

sarrollo y bienestar, puede volverse contra nosotros, si las infraestructuras, labor de Estado, no crecen paralelas al ritmo que crece el automóvil. De hecho, esta situación ya se está produciendo, y el conjunto de horas de trabajo perdidas en el tráfico y lo que cuestan los accidentes, resta un contingente importantísimo en el haber del balance actual.

En los Estados Unidos con 730 vehículos por cada 1.000 habitantes, cada 28, de los 175 millones de vehículos matriculados de cuatro ruedas, dispone de un kilómetro de carretera. A esto hay que añadir la impresionante red de accesos a las grandes ciudades como Nueva York, Los Angeles, Chicago, Washington o San Francisco.

La magnitud de estas cifras no impide, sin embargo, que las congestiones del tráfico hayan comenzado a sembrar la alarma y las autoridades prevén que para el año 2005 algunos atascos alcancen proporciones dantescas. Se calcula que pueden ser más de cinco horas y media, el tiempo que se invertirá en recorrer los 30 kilómetros que separan Trenton, de Brunswick, en New Jersey, sobre la autopista número 1 que conduce a Nueva York.

También se sabe que el tiempo perdido por los ciudadanos en el tráfico de Los Angeles supuso, en 1987, 84.000 horas diarias.

Autopistas como la de circunvalación de la capital federal, Washington, soportan un tráfico de 600.000 vehículos diarios.

Una gran mayoría de las familias americanas disponen de dos coches y el 13 %, tres o



Son muchos los españoles que utilizan el coche cada día para asistir al trabajo

más. Según un informe de la Hertz Corporation, en 1986, los norteamericanos condujeron 2.848 billones de kilómetros y se perdieron 125 millones de horas y 522 millones de litros de gasolina en los atascos de tráfico.

Estas previsiones, para el año 2.005, se estiman en la escalofriante cifra de 691 millones de horas y 2.770 millones de litros de gasolina, lo que perderá en tiempo y energía.

Y esto en Norteamérica, el país más avanzado de la tierra en carreteras y comunicaciones. ¿Qué será España para estas fechas?

Comencemos por saber, que contra los 28 vehículos por kilómetro de carretera que

tienen los americanos, nosotros, con 296 vehículos por cada 1.000 habitantes, tocamos a un kilómetro de carretera por cada 80 vehículos de cuatro ruedas. La diferencia es considerable y aunque será imposible alcanzar los niveles de países como el americano, las barbas del vecino, deben servirnos para anticiparnos a lo que puede convertirse en tara en lugar de beneficio.

Aquí no disponemos de ninguna autopista de circunvalación que se parezca a la de Washington, con 600.000 automóviles circulando por ella, pero, sin embargo, tenemos la M 30, en la que, en sólo 18 kilómetros, contabiliza en su nudo Sur y en ambos sentidos,

389.292 vehículos entre las siete de la mañana y las diez de la noche. Esto hace que la cifra de 11,2 kilómetros por hora de velocidad media del tráfico, previstos para el año 2010 en la ciudad de Los Angeles, no estén muy alejados de los 26 kms/ph, a los que se mueve el nuestro en ciudades como Madrid.

Un trabajador, un profesional, atascado en el tráfico solamente durante 20 minutos cada día de trabajo — 10 minutos a la ida y 10 a la vuelta —, si permanece en activo durante 45 años, es como si hubiera perdido dos años de su trabajo en la inutilidad de las paradas de tráfico.

Paco Costas

**Citroën lanza el nuevo AX 11 E comercial**

Un nuevo modelo de Citroën AX ha hecho su aparición: el Citroën AX 11-E Comercial. Con esta nueva versión, Citroën va completando su gama AX comercial, que ya disponía de una motorización diésel. Este nuevo vehículo, va dirigido especialmente a los que desean un coche útil, con buenas prestaciones y que sin renunciar al confort ni a la estética se comercialice en un precio genial.

El AX 11 E Comercial es un vehículo con excelentes prestaciones, fiable, que ofrece unos bajos gastos de mantenimiento (revisión cada 25.000 Kms.; cambio de aceite cada 12.500 Kms.), de unos consumos mínimos (3,9 l. a 90 Km/h., 5,6 a los 120 y 5,7 en recorrido urbano), y un motor de 1.124 cc., 55 CV de potencia y una caja de 5 velocidades que le permiten alcanzar una velocidad máxima de 161 Km/h.

Pero, además, a sus importantes prestaciones hay que añadir una acabado estético muy cuidado. Presenta de serie embellecedores de ruedas, molduras guarnecido con piso de goma, embellecedores negros para el parabrisas y luneta térmica trasera.

Tampoco ha descuidado Citroën el equipamiento del AX 11-E Comercial con el objetivo de ofrecer el mayor confort posible. Cabe destacar sus apoyacabezas delanteros regulables en altura, sus asientos delanteros regulables longitudinalmente con respaldo inclinable y el climatizador por aire de dos velocidades.



**Directivos de Nissan Motor Deutschland visitan Barcelona**

Una nutrida representación de directivos y vendedores de la Red Comercial Nissan en Alemania, compuesta por más de 150 personas, realizaron un viaje promocional a España en el que se incluyó una detenida visita a la factoría que Nissan Motor Ibérica posee en la zona Franca de Barcelona.

Nissan Motor Deutschland es la Compañía Distribuidora de productos Nissan para Alemania, y cuenta con una red de 730 Concesionarios que comercializan y dan servicio Post Venta a los coches de turismo, vehículos todo terreno, furgonetas y camiones de la marca Nissan que importan desde Japón o España.



El Golf es todo un símbolo de prestigio y posición.

Volkswagen Golf

**La creación de escuela**

El Volkswagen Golf ha creado escuela. Tras su aparición, en 1976, el concepto del polivalente varió radicalmente en la sociedad occidental, especialmente después del lanzamiento de la versión GTi, revolucionaria en su momento, y que ha dado origen a un nuevo y popular tipo de turismo: los polivalentes de elevadas prestaciones. Las siglas GTi, nacidas con el Golf, tienen hoy sus señas de identidad propia y a nadie se le oculta su significado: un coche de gran versatilidad y prestaciones deportivas.

El éxito del Golf se ha traducido en una sucesión de liderazgos en los rankings anuales de ventas europeos. Cada año, el Volkswagen Golf se erige como el coche más vendido en Europa. A ello contribuye el acierto de todas sus versiones con las que da la respuesta justa a las necesidades de un amplio abanico de automovilistas. Es el caso del GTD, el Diesel deportivo, con grandes prestaciones, o, aquí en España, el equilibrador *Sprinter*. Pero las razones últimas de su éxito son fundamentalmente dos. Por un lado, la acertada concepción de la carrocería, atractiva, de amplia habitabilidad y excepcional comportamiento. El otro motivo de peso es la calidad y fiabilidad habitual de los coches firmados por Volkswagen.

El inagotable tirón de ventas de este modelo, generalizado en toda Europa, permite hablar de "Golfmanía", epidemia, al parecer, de difícil erradicación. Ni el tiempo, ni los intentos de otras marcas por explotar el "filón GTi" descubierto por Volkswagen en el mercado del Viejo Continente, han logrado apartar al polivalente alemán del primer puesto de ventas.

La razón de éxito se debe al conjunto de virtudes reunidas por el modelo. Los técnicos de Volkswagen han cuidado todos los aspectos para que el acabado sea impecable, el confort interior y de marcha óptimo, el comportamiento excelente, la respuesta de sus mecánicas contundentes, sus consumos reducidos, sus prestaciones brillantes y su versatilidad de utilización máxima. El público occidental, muy exigente con la calidad de los coches, ha sabido apreciar las virtudes del Volkswagen Golf y la prueba está en su liderazgo permanente de ventas en Europa.

También ha contribuido la amplia gama de versiones con la que cuenta el Golf, con carrocerías de tres y cinco puertas. Desde los acabados básicos, hasta el sofisticado Rallye, con un abanico de motores que abarca desde los propulsores de 1.200 cc., no disponible en España, con 55 CV de potencia hasta el espec-

taular 1.8 de inyección sobrealimentado con el compresor volumétrico "G", que desarrolla una potencia de 160 CV. En medio quedan las mecánicas de 75, 90, 112 y 139 CV, todas ellas de gasolina y los motores Diesel de 54, 70 y 80 CV, los dos últimos turboalimentados.

Como complemento de la gama, existen las versiones Cabrio, con dos mecánicas diferentes, líderes en Europa de este tipo de carrocería. En otras naciones europeas se comercializa una versión Pick-up y la versión Country, que entra de lleno en el mundo del Todo-Terreno, pero aportando, una vez más, una revisión profunda de este concepto de automóvil.

**La cumbre GTI**

La última realización de Volkswagen dentro de la gama GTi es la versión de apellido "G 60". La característica diferenciadora de esta versión es el sofisticado y eficaz sistema de sobrealimentación exclusivo de Volkswagen encargado de elevar la potencia de este coche hasta los 160 CV.

Es la máxima expresión deportiva entre los polivalentes, con prestaciones que ya quisieran para sí muchos deportivos. La fuerza de su respuesta, con sólo 8" 3/10 para acelerar de 0 a 100 Km/h., son dignas

de cualquier deportivo biplaza. Sin embargo, ofrece toda la habitabilidad de un Golf, con cinco cómodas plazas y amplio maletero que, con los asientos abatidos, es de 1.145 litros.

El Volkswagen Golf GTi G60, con un motor de 1.781 cc. alimentado por inyección electrónica Digifant, intercooler y el concurso del compresor volumétrico "G" desarrollado por los técnicos de Volkswagen alcanza a 5.800 r.p.m. su máxima potencia de 160 CV. y a 3.800 rpm. el par máximo 22,0 mKg.

Los conjuntos mecánicos son los de un verdadero deportivo. En el eje posterior la suspensión es de brazos tirados interconectados, con correctores de vía, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Delante son del tipo McPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Ambas suspensiones han sido rebajadas respecto a las versiones GTi de 112 y 136 CV. en 3 mm. Las ruedas las integran llantas de 6" J x 15" y neumáticos 185/55 R 15".

Los frenos, de disco en las cuatro ruedas (autoventilados los delanteros) con regulador de frenada en función de la carga, responden a las exigencias de un coche de sus características.

La velocidad máxima es de 216 Km/h. Los consumos son de sólo 6,9 litros a 90 Km/h., de 9,2 a 120 y de 12,1 litros en circuito urbano.

## EN RUTA

### El cuidado de los ojos es algo esencial para conducir

Efectivamente de tres: la carretera, el vehículo y el conductor. Cada uno con sus problemas.

Las carreteras antiguas y aún las modernas exigen una atención constante al conductor. Las señales, el trazado, el firme, en ocasiones la niebla, la nieve, el hielo, las curvas, las obras... y por supuesto, los demás conductores, es decir el tráfico.

Todo lo relacionado con el automóvil es un mundo de tecnología sorprendente, sus prestaciones, su diseño, la mecánica, sus sistemas de seguridad, etc., están en continuo desarrollo y mejora y todo ello tendente a dar un mejor servicio, más velocidad y confort, más satisfacción... y por supuesto, más seguridad. Pero la máquina es ciega, solamente se limita a obedecer... Lleva luces... pero no ve...

Al conductor actual se le exige un duro aprendizaje y un riguroso examen (médico, psicotécnico y técnico). sus dotes físicas deben ser perfectas. Su atención permanente.

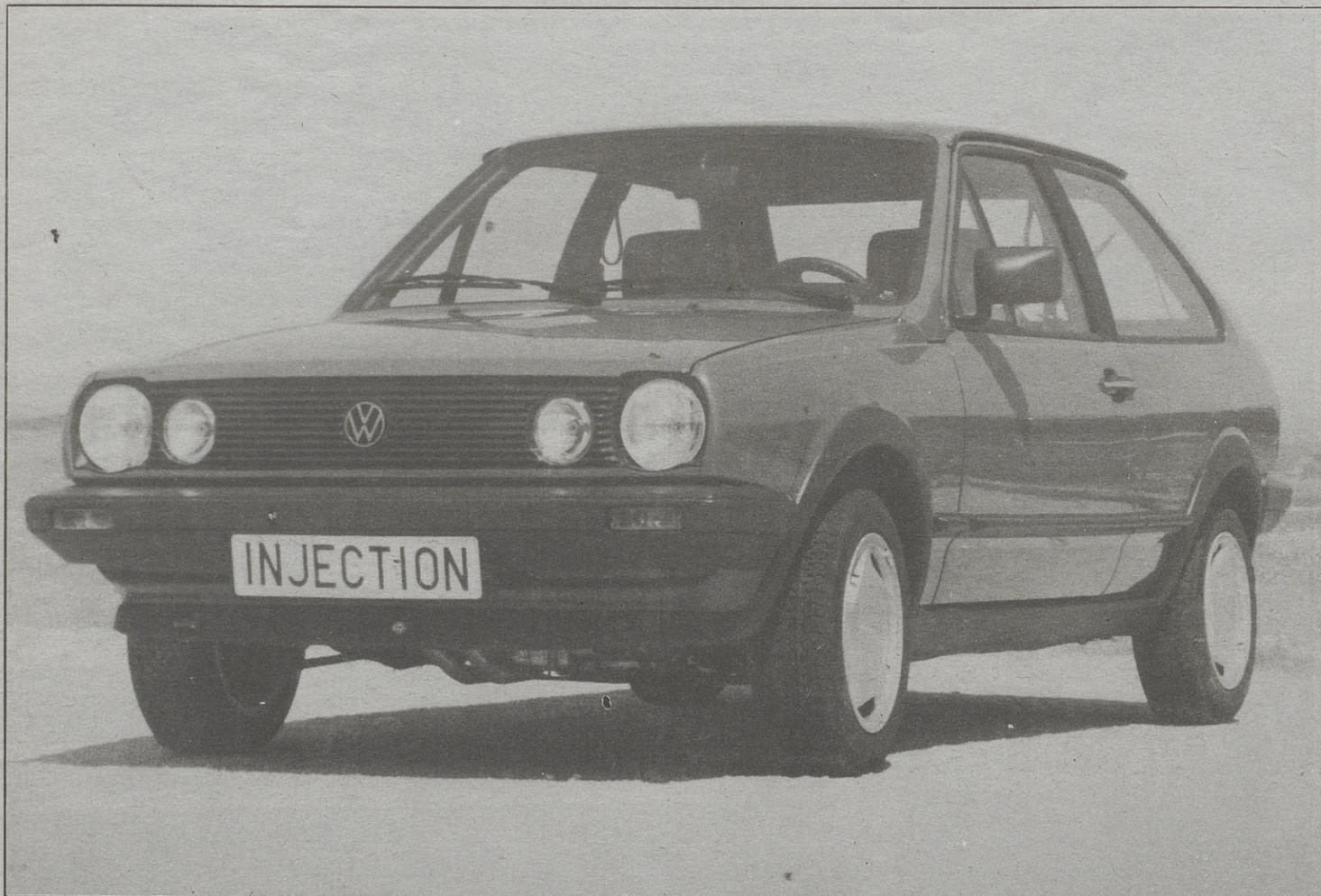
El no lleva faros, pero **no puede ser ciego**, es decir, tiene que ver perfectamente y si es preciso llevar bien corregida su visión y protegidos sus ojos mediante lentes o gafas adecuadas.

En resumen, de los factores aleatorios, hay uno muy importante que es "la visión" unas gafas protectoras son útiles siempre (reflejo, nieve, colores, deslumbramientos, cambios de luminosidad, etc.) y son obligatorias si hay cualquier defecto de visión próxima o lejana o de ambas, como suele ocurrir en casi todas las personas de más de cuarenta años.

Hay que pensarlo bien y **verlo todo a tiempo**: el estado de la carretera, las señales provisionales o no, el ganado suelto, el tráfico... aquel bárbaro que conduce tan mal... y estar seguro de que se evita la fatiga visual y se ve tanto el salpicadero, como el detalle lejano... y todo ello a tiempo y con comodidad y sobre todo con seguridad.

¡Ah!, y lleve sus gafas de repuesto también revisadas, es obligatorio además de prudente.

La Campaña de Protección Ocular, le recomienda la "puesta a punto" de su visión. consulte al especialista y recuerde: **Dos ojos para toda la vida y revisalos una vez cada dos años**, por los menos.



**POLO COUPE GT INJECTION: 80 CV DE POTENCIA.**—Una importante novedad dentro de la gama VW Polo, y más concretamente en la variante Coupé de este modelo, es la aparición en el mercado español de una versión GT dotada de motor de inyección, que complementa la amplia oferta "GT" de este polivalente. El nuevo Polo Coupé GT Injection alcanza una velocidad máxima de 171 Km/h. y acelera de 0 a 100 Km/h. en sólo 11", cifras ambas que lo sitúan de lleno entre los pequeños deportivos. El motor de esta versión es prácticamente igual al de la va-

riante de carburador de doble cuerpo. Como aquel, su cilindrada es de 1.272 cc., aunque en este caso la alimentación está confiada a un sistema de inyección electrónica Digifant, gracias al cual la potencia pasa de los 75 CV disponibles en la versión aspirada a los 80 de ésta, logrados a las 6.100 rpm. El par máximo es de 9,7 mKg. obtenido a las 3.600 rpm. Los consumos de esta versión son muy reducidos, máxime teniendo en cuenta sus excelentes prestaciones. A 90 Km/h. de velocidad constante, sólo necesita 5,3 litros cada 100 Km., 7,1 litros a 120 y 8,5 en conducción urbana.



**BUENA PRIMAVERA PARA LOS FORD.**—Durante el pasado mes de mayo, y según datos provisionales de ANFAC, Ford ha sido el fabricante que más coches matriculó en España, alcanzando una cifra total de 14.492 automóviles en Península y Baleares, con una cuota de mercado del 16,1%. Este ha sido el primer mes que Ford lidera el mercado español desde el inicio de sus actividades en octubre de 1976. Este éxito de ventas resulta especialmente importante en la difícil y competida situación actual del mercado, cuando las ventas de todos los fabricantes e importadores en su conjunto han caído —5,82% respecto a los

primeros cinco meses del pasado año—. El segundo clasificado, Fasa-Renault, vendió en mayo 13.361 unidades y alcanzó una cuota del 14,8%. El tercero en esta clasificación ha sido Opel, con 13.196 automóviles vendidos y una cuota del 14,6%, siendo estas tres marcas las únicas en superar las diez mil unidades vendidas durante el mes. Mayo, el mes de los foreshows, ha visto situarse al Escort/Orin en la primera plaza del ranking de modelos más vendidos, totalizando 7.316 unidades, mientras que la segunda plaza corresponde a los Kadett de dos y tres volúmenes, que sumaron 7.040 unidades, y la tercera plaza al Renault 19/Chamade, con 5.961 unidades.