

Nueva estructura del Grupo Volkswagen

El Presidente, de Seat, Juan Antonio Díaz-Alvarez forma parte desde este momento del Consejo de Dirección del Grupo Volkswagen AG; creado por decisión del Consejo de Administración en su reunión del 16 de noviembre de 1990.

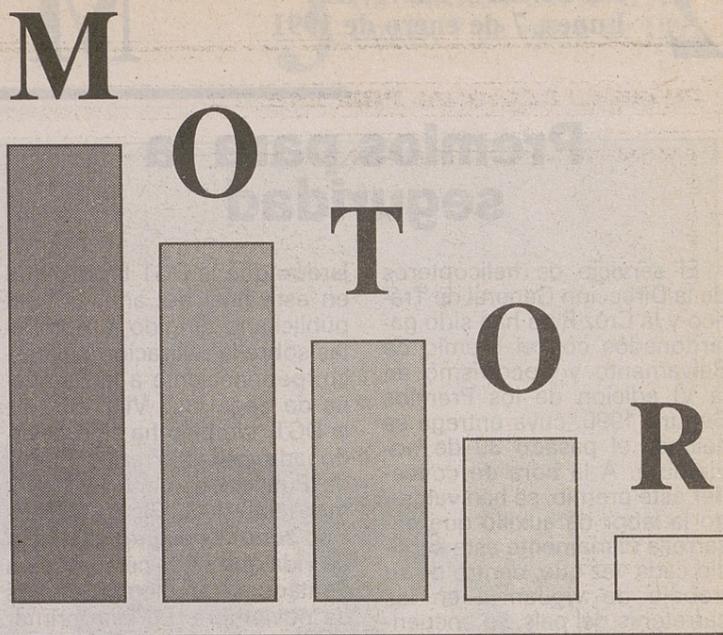
Tras esta reunión, la estructura del Grupo queda encabezada por el "Consejo de Dirección del Grupo Volkswagen" cuyo Presidente es el Dr. Carl H. Hahn, y en el que se incluyen los Presidentes de las marcas del Grupo: Volkswagen, Audi y Seat, en estos momen-

tos, Sres. Goeudevert, Piëch y Díaz Alvarez.

Esta organización reconoce los méritos logrados por Seat, en su corta pero fructífera vida dentro del Grupo VW, habiendo conseguido sanear sus resultados mucho antes de lo previsto y contribuyendo, con un 15,2% de la producción total del Grupo, a consolidar la posición de esta como líder europeo. Actualmente, Seat ofrece ante sí un futuro de lo más esperanzador, unas inversiones previstas de más de 600.00 millones de pesetas y el lanzamiento de cuatro mode-

los, totalmente nuevos, en los próximos cuatro años.

Con la nueva estructura se otorga a cada marca del Grupo: Seat, Audi Volkswagen una mayor independencia, lo que permitirá la obtención de los mejores resultados, en todos los terrenos, manteniendo, al mismo tiempo, una total coordinación en las estrategias globales y proyectos de futuro. Así mismo, se incrementa las distintas posibilidades de negocio y se mejora, aún más, la capacidad de reacción ante cambiantes circunstancias del entorno.



Renault Clio

Coche del año 1991



Como ya viene siendo habitual cada año, este año de vacas flacas para el sector del automóvil, ya ha sido "elegido" después de luchas y batallas el nuevo coche del año 1991. Ha sido una batalla propiciada por todos y cada uno de los fabricantes, que tanta importancia dan a la consecución de ese premio.

Y este año podemos decir que casi no ha habido sorpresa, el Renault Clio ha sido elegido "Coche del año 1991", por delante de otros coches también merecedores de ese galardón como han sido el Nissan Primera (primera vez que un coche japonés llega tan lejos en estas lides), el Opel Calibra, el Mazda Miata, el Peugeot 605, el Toyota Previa o incluso el renovado Ford Escort.

Este premio, concedido por un jurado constituido por periodistas de la prensa especializada de

17 países europeos, es al fin y al cabo una recompensa a los esfuerzos hechos por la casa Renault de cara siempre a la mejora constante de las prestaciones ofrecidas en materia de seguridad, habitabilidad, confort y comportamiento en carretera.

El título concedido al Renault Clio demuestra la vitalidad de la industria automovilística europea frente a sus competidores japoneses: el Renault Clio ha sido el más votado por un jurado que analizaba las cualidades de 14 vehículos, de los cuales seis eran japoneses.

El Renault Clio ha sido considerado por los miembros del jurado como el "no va más" de su categoría dado su estilo dinámico, sus motorizaciones generosas, y su gran comportamiento en ruta. El Renault Clio conserva las prestaciones económicas y de

Este premio es una recompensa a los esfuerzos de Renault de cara a la mejora constante de las prestaciones ofrecidas en materia de seguridad, habitabilidad, confort y comportamiento en carretera.

confort de sus antecesores, pero va más lejos en lo que se refiere al comportamiento dinámico, a la insonorización, a la anticorrosión (47,5 % de chapas preprotectoras) y a la habitabilidad.

La cadencia de producción actual de este modelo es de 2.400 vehículos al día, pero con la posibilidad de producir diariamente 2.730 Clio (1.550 en la fábrica de Flins, 480 en la Fábrica de Ha-

ren en Bélgica, 150 en Portugal en la factoría de Setubal y 550 en Valladolid).

En Francia, el Renault Clio y el Renault supercinco han permitido a Renault mantenerse en la cabeza del mercado francés de los utilitarios, con un 10,7 % del mercado de todas las marcas, en el año 90. Comercialmente, el Clio ha experimentado un desarrollo extremadamente rápido (9,4 % del mercado en octubre y 72.600 unidades vendidas desde el mes de julio): ningún modelo de la competencia ha conseguido alcanzar estas cifras después de solamente cinco meses de presencia en el mercado.

En España el Renault Clio ha conseguido unas cifras durante el mes de octubre que satisfacen las expectativas que se habían creado a su alrededor. De esta forma, en el segundo mes de ventas en

el mercado español, el Renault Clio se ha hecho con el 6,45 % del mercado con un volumen de ventas de 4.744 unidades (datos correspondientes a octubre).

En los mercados portugués, italiano, belga y suizo, el Renault Clio ha tenido una acogida fenomenal por parte de sus respectivos clientes. En Portugal ha llegado a ser el número uno en ventas durante el mes de octubre. En Italia el Renault Clio ha tenido una plaza significativa con un 4,3 por 100 del mercado y cerca de 8.400 unidades comercializadas en el mes de octubre.

Estos buenos resultados deberían confirmarse en los meses futuros tras la comercialización progresiva el Renault Clio en otros mercados europeos: Países Bajos en noviembre, Alemania y Austria en enero del 91, y Gran Bretaña y Países Escandinavos en marzo del mismo año.

Premios para la seguridad

El servicio de helicópteros de la Dirección General de Tráfico y la Cruz Roja han sido galardonados con el Premio de Salvamento y Socorrismo en la VI edición de los Premios Seguro 1990, cuya entrega se celebró el pasado 30 de noviembre. A la hora de conceder este premio, se han valorado la labor de auxilio que desarrolla diariamente este servicio cada vez que, dentro de su trabajo de vigilancia en las carreteras del país, se encuentra con un accidente, en el que su ayuda puede ser fundamental para la evacuación de los heridos. Un ejemplo de esta labor de auxilio es la fotografía que adjuntamos, un accidente con final feliz, gracias a su labor. Su testimonio es un aplauso a la labor realizada por los helicópteros de la DGT y los miembros de la Cruz Roja, en unas circunstancias en las que el tiempo de traslado del herido a un centro hospitalario y las condiciones de dicho traslado suelen resultar "cruciales" para un desenlace favorable.

"Metetelo en la cabeza"

Pero no es ese el único ga-

lardón que la DGT ha recibido en este final del año. El spot publicitario dirigido a motoristas sobre la utilización del casco, perteneciente a la Campaña de Seguridad Vial 1990 de la DGT, también ha sido galardonado con el Premio Puntal de Publicidad, dentro del primer festival de Cine y Televisión sobre Consumo y Calidad de vida que se ha celebrado en Santander, también en el mes de noviembre. En este primer certamen compitieron 286 producciones audiovisuales (entre largometrajes, cortos, programas de televisión, spots publicitarios y videos), pertenecientes a 18 países. De igual manera, la organización soviética Reklama'90 otorgó uno de sus premios especiales, el de Vida Sana, al grupo Barro/CDP, por su spot "cerveza", realizado para la campaña de la DGT, que es la continuación de una serie anterior en la que una jarra de cerveza recorre la barra de un bar como si se tratase de un coche en la carretera, y que termina con el supuesto coche cayendo al suelo tras una "curva".



Rover Group Limited es el mayor fabricante de coches de Gran Bretaña con una producción de cerca de medio millón de coches por año. El Grupo diseña, fabrica y comercializa coches en los segmentos medio, pequeño y ejecutivo, y se especializa en vehículos todo terreno, de tracción en las cuatro ruedas, y furgonetas derivadas de sus modelos de coches.

El Grupo es una subsidiaria de British Aerospace y, como tal, forma parte de la más importante organización británica de ingeniería y fabricación y una de las más grandes de Europa.

El Grupo Rover tiene un volumen anual de ventas de más de 3.400 millones de libras (casi 600.000 millones de pesetas al cambio actual) y, de este volumen, cerca de un tercio proviene de la exportación, lo que convierte a Rover, por mucho, en el más importante ex-

Datos clave sobre el Grupo Rover

portador británico de la industria del automóvil.

Casi siete de cada diez vehículos británicos exportados son productos Rover.

Los coches Rover se venden en más de 50 países y el Land Rover todo terreno se comercializa en 150 países.

El Grupo Rover emplea directamente a 41.700 personas de las cuales 40.500 en el Reino Unido mientras que su red de Concesionarios emplea otras 31.000 personas. Además, en el ramo de recambios para automóviles, unos 121.500 puestos de trabajo inducidos dependen directamente del Grupo Rover.

El socio principal de Rover en un proyecto de fabricación conjunta es Honda, con quien la Compañía ha mantenido estrechas relaciones desde 1979.

Estas relaciones se han formalizado con una operación de intercambio de acciones por la que Honda detenta un paquete de 20% en Rover Group Limited en tanto que el Grupo posee el 20% de Honda UK Manufacturing.

El Grupo Rover tiene tres plantas de montaje: en Longbridge y Solihull, cerca de Birmingham, y en Cowley, cerca de Oxford. La compañía tiene en Swindon su planta principal de estampado y maquinado. La Sede Central está situada en Canley, Coventry, donde también se realizan las funciones de desarrollo de productos, ventas y marketing.

Rover está haciendo importantes inversiones en nuevos productos y en los próximos cinco años gastará más de 1.000 millones de libras

(172.000 millones de pesetas) en programas relacionados con el desarrollo de nuevos productos. Durante 1989 se anunció la aparición de los primeros productos salidos de este ciclo de inversiones. El nuevo Rover de tamaño medio, el Rover 200, es el resultado de la inversión de 200 millones de libras (34.400 millones de pesetas) en este programa de proyecto y fabricación de nuevos productos. El desarrollo y fabricación del revolucionario motor de la serie "K", totalmente de aluminio costó otros 200 millones de libras y el vehículo para el tiempo libre, el Land Rover. Discovery, supuso para su proyecto y fabricación otros 100 millones de libras adicionales.

En 1990 se introdujeron la gama de los nuevos Rover, 400 berlina y una gama de Metro completamente revisado como continuación del más intenso programa de nuevos productos en toda la historia de la Compañía.

SOBRE RUEDAS

Firmado el protocolo de segregación de Campsa

Los presidentes de las compañías de refino accionistas de Campsa (Repsol, Petróleo, Cepsa, Petronor, Petromed y Ertoil) firmaron ayer un principio de acuerdo para la segregación de los activos comerciales de la empresa. Este proceso, que deberá culminar el 31 de julio de 1991, permitirá a las entidades suscriptoras asumir un mayor protagonismo en la comercialización de combustibles y carburantes.

Con esta iniciativa se pretende también fomentar la competencia interna en el mercado español y lograr una mayor competitividad del sector en su conjunto. De esta forma las empresas podrán afrontar, en mejores condiciones, el reto del mercado único europeo.

Una vez formalizada la segregación, los activos logísticos continuarán en Campsa, que mantiene la función de administradora del monopolio. El documento contempla la reestructuración del accionariado de la compañía, según la cual, el grupo público Repsol disminuye su participación un 4 por ciento que pasa a ser detentado por las privadas.

Entre los activos a segregarse, que serán asignados a Repsol, se encuentra la marca Campsa y el derecho exclusivo al uso de la misma. También se recoge la asignación de los socios firmantes de las estaciones de servicio y apartados surtidores y de otros activos propiedad de Campsa.



La remodelación del Polo ha sido amplia, tanto en el exterior como interior y mecánica, por lo que se le puede augurar un éxito tan notable al menos como le tuvo el anterior modelo. El salpicadero, volante e instrumentación son novedad. Los nuevos relojes resultan fáciles de leer y los mandos giratorios de la calefacción-aireación son cómodos de accionar.

Nuevo Volkswagen Polo

Más que un lavado de cara

Tierras vascongadas fueron elegidas para la presentación del nuevo POLO, con yantar en la afanada asociación quipuzcoana de "tripasais" Gaztelupe, amenizada por el maravilloso coro de estos gastrónomos, digno de compararse con cualquiera de los más afamados soviéticos, y un cocinero tan formidable como Apeto.

Lo primero que hay que decir es que este nuevo POLO es bastante más que un simple "restiling" o lavado de cara, ya que el veterano VW ha sido remodelado en el exterior y en su mecánica.

En cuanto a su exterior no se ha logrado sólo una apreciable mejora estética, sino también una mejora de un 10% en su Cx, es decir en su penetración aerodinámica. Ahora el capó motor, de forma plana, discurre armonicamente hasta unirse con el redondeado frontal formando visualmente una sóla unidad. Los faros de forma rectangular dan, junto con los intermitentes integrados en su parte exterior, su nuevo y característico aspecto a la parte delantera, en una mejora que no es únicamente estética, ya que aumenta la eficacia al subir un 17% la luz de cruce, y la de los intermitentes es también más visible, especialmente desde los lados.

La parte posterior del nuevo



POLO presenta un aspecto más compacto con las nuevas unidades de luces, el portón y capó rodeados, con cristal pegado al ras en el Coupé, extendiéndose incluso sobre el marco y nuevo paragolpes.

Mecánicas

La gama de motores ha sido objeto de una remodelación y si bien las cifras de potencia máxima, de 45 a 55 CV en las versiones más populares, se

Lo primero que hay que decir es que este nuevo Polo es bastante más que un simple "restiling" o lavado de cara, ya que el veterano VW ha sido remodelado en el exterior, en el interior y en su mecánica

conservan, los motores llevan cámaras de explosión modificadas, una gestión mejorada y como consecuencia, una mayor elasticidad, que permite relaciones de cambio más largas en la versión 1.05 cc., que mejoran los consumos homologados. En el fiable propulsor de 1.3 litros, alimentado por un carburador de doble cuerpo, alcanza los 55CV a sólo 5.200 r.p.m., y en la misma cilindrada se llega a los 80 CV de potencia a 6.100 vueltas median-

te el sistema de encendido e inyección "Digifant", un sistema de encendido e inyección patentado por Volkswagen y diseñado para lograr un óptimo control de la combustión del carburante.

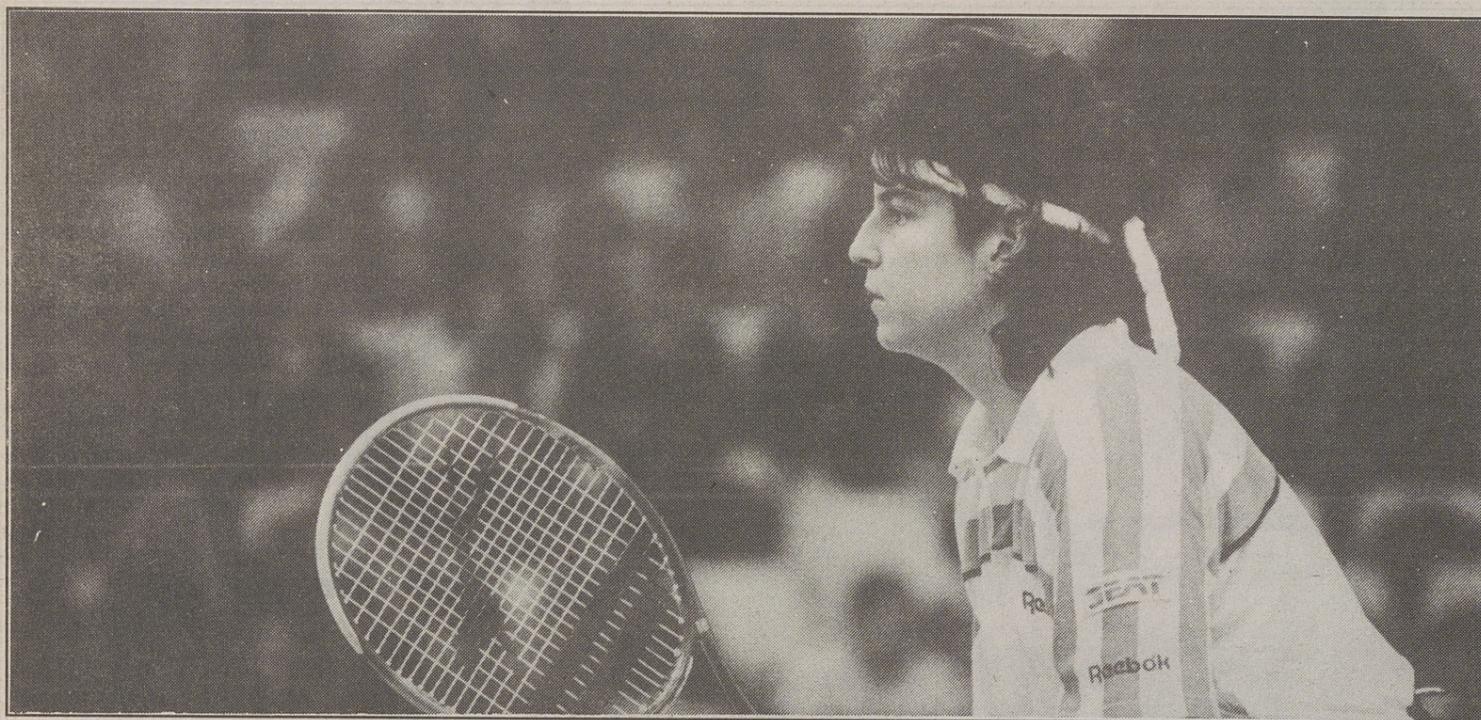
El nuevo motor Diesel pasa de los 1.272 c.c. a los 1.395 (1.4), incrementando su potencia a 50 CV y gases de escape más limpios.

Todos los modelos van equipados con caja de cambios de 5 velocidades, incluidas las versiones que llevan el nuevo motor Diesel.

La suspensión, que ha sido siempre una de las mejores características de los VW Polo, ha sido mejorada aún más, y en la toma de contacto que tuvimos con el motor de 1.4, hemos de confesar que quedamos muy gráficamente impresionados tanto del motor como de la estabilidad.

Fiseat y Seat Credit se preparan para poder seguir ofreciendo financiación. En la fabricación se calcula que el año próximo se hará una inversión de más de 120 millones de pesetas.

Para finalizar esta breve información digamos que se espera muy en breve la aparición del Polo Coupé G40, con compresor volumétrico y una potencia máxima de 112 CV, que lo convierten en un verdadero deportivo.



Seat prepara nuevos campeonatos para el próximo año

El Tenis femenino, cada vez con más aficionados en España

"Ha sido un gran éxito. Se ve que cada vez hay más gente aficionada al tenis femenino", dijo Arantxa Sánchez-Vicario poco después de finalizar el I Torneo Wiston que, con el patrocinio de SEAT, consiguió llenar este mes el Palacio de los Deportes de Madrid.

Más de 20.000 espectadores siguieron con entusiasmo y en directo durante tres días este torneo de exhibición de Tenis Femenino que reunió a seis de las mejores tenistas del mundo en la capital española, y fue retransmitido por televisión a otras comunidades autónomas.

"Me ha encantado participar, estoy sorprendida del entusiasmo de la gente", aseguraba la nueva revelación del tenis femenino y número dos actual, Mónica Seles, quien añadió que volvería encantada a participar en un campeonato en nuestro país.

"Da gusto jugar en un sitio así, el público ha sido increíble", afirmaba por su parte la estadounidense Mary Jo Fernández.

La expectación aumentó en la final por los dos primeros puestos que ganaron finalmente Seles y Jennifer Capriati respectivamente, y por el tercer y cuarto entre Arantxa Sánchez-Vicario y Mary Jo Fernández, con victoria para la española después de que su oponente abandonara tras una lesión en la mano y cuando iban empatadas a dos sets (6-4y 4-6).

Las otras dos participantes la italiana Raffaella Regi y la española Conchita Martínez fueron eliminadas por Arantxa Sánchez-Vicario y Mary Jo Fernández respectivamente.

Ambiciosos proyectos para el tenis español

SEAT prepara para el próximo año uno de los torneos más importantes de tenis femenino puntuable para la Asociación de Tenis femenino (W.T.A.). Será, además la competición con más categoría de España y que reunirá grandes estrellas del tenis femenino.

EL III Open SEAT, que se disputará el próximo abril en Barcelona, tiene una dotación en premios de 225.000 dólares.

Seat es en la actualidad una de las empresas que más apoyan al tenis femenino, patrocinando a cinco tenistas europeas, entre ellas las españolas Arantxa Sánchez-Vicario, número 7 del mundo, Conchita Martínez, número 11, y la Ar-

gentina Gabriela Sabatini, número 5.

En su programa "Seat Tennis Club" acaban de incorporarse recientemente otras dos jóvenes promesas: la austriaca Bárbara Paulus y la alemana Anke Huber, patrocinadas directamente por los importadores de la marca española en sus respectivos países.

Asimismo SEAT organiza con la Federación Española de tenis el Circuito "Seat Tennis Club" que se celebrará a nivel internacional el próximo marzo en varias ciudades españolas.

Esta será la segunda edición de este Circuito compuesto por cuatro campeonatos consecutivos puntuables también para la W.T.A., con una dotación en premios de 10.000 dólares cada uno.

General Motors España

Juan José Sanz, nuevo director de Manufacturados

Juan José Sanz, ingeniero madrileño de 51 años, ha sido nombrado recientemente Director de manufacturas de General Motors España S.A.

Juan José Sanz, casado y con dos hijos, realizó su carrera de ingeniería industrial en Ruesselsheim (R.F.A.) en los cursos 1973 al 1975, también cursó estudios de dirección de empresa y management en el Instituto de General Motors en Flint, Michigan (E.E.U.U.).

Desde muy joven empezó a trabajar en Adam Opel A.G., la cual dejó para realizar sus estudios de ingeniería industrial. Una vez terminados estos, volvió a la firma Opel, empezando en 1971 como ingeniero junior.

Posteriormente a los estudios en el Instituto de General Motors ocupó diversos puestos de responsabilidad en Adam Opel, hasta que en 1980 vino a Zaragoza para comenzar con la construcción de la Planta de General Motors España, como supervisor de control de proyectos.

Hasta 1986 el Sr. Sanz ocupó el cargo de gerente de Mantenimiento e Ingeniería de Planta de la recién estrenada planta de General Motors España en Figueruelas (Zaragoza) desde donde regresó a Adam Opel A.G. como gerente de planta. Desde ahí vuelve ahora a General Motors España como director de Manufacturas.



EN RUTA

Seguridad ante todo

Nuestra afición por las tareas de bricolaje a veces nos hace olvidar los riesgos que entrañan algunas operaciones para nuestra integridad física. La natural inexperiencia de muchos aficionados conduce a que, inconscientemente, se corran muchos riesgos que pueden evitarse con un mínimo de precauciones.

Un simple cambio de pastillas, o la manipulación de cualquier elemento mecánico en la parte inferior del coche (abrazaderas de escape, tensar el freno de mano, etc), lleva consigo trabajar con el coche suspendido por el gato. Las garantías que ofrecen los que incluyen los equipos de herramientas de la mayoría de los automóviles no son suficientes, y salvo para cambiar una rueda pinchada, no debemos tener mucha confianza en su eficacia. A falta de algo más adecuado, podemos asegurarnos de que no se nos va a caer el coche encima colocando la rueda que hemos quitado y la de repuesto bajo el chasis, para evitar un eventual fallo del gato. Si trabajamos con cierta asiduidad en estas condiciones, lo más acertado, y no muy caro, es comprar algunas borriquetas, dado el mayor grado de seguridad que ofrecen.

El fuego es una de las situaciones más peligrosas con las que nos podemos encontrar. Es importante poner el máximo cuidado cuando vamos a manipular alguno de los elementos que integran el sistema de alimentación. Si estamos trabajando con el motor caliente es muy peligroso desconectar los tubos de alimentación, ya que la gasolina podría caer en los colectores de escape y provocar un incendio. Del mismo modo hay que evitar acercarse a cualquier fuente de calor, como puede ser un cigarro, al carburador y a la bomba de la gasolina.

Después de cargar la batería, el electrolito sube de temperatura y se emiten una cierta cantidad de gases. Estos son altamente explosivos y muy peligrosos, por lo que la carga de la batería debe hacerse en lugares convenientemente ventilados y sin fuentes de calor cercanas.

El vestuario tiene cierta importancia a la hora de manipular en el cofre motor. Debemos poner un cuidado especial con las corbatas o las medallas, ya que pueden engancharse en la correa del alternador, las aspas del ventilador o cualquier elemento móvil, produciendo lesiones graves.