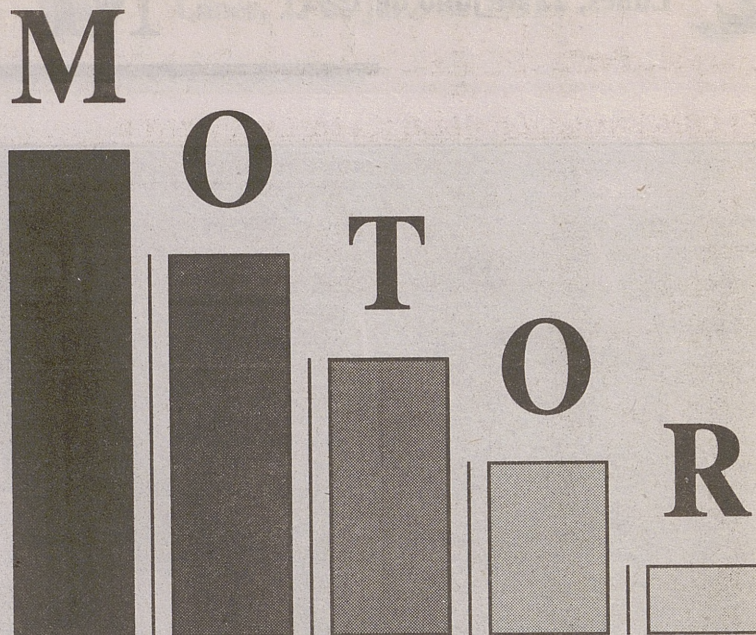


■ El Courier es el primer vehículo comercial ligero que Ford lanza al mercado europeo **Página 2**

■ Presentados los nuevos Renault Clio Baccara, vehículos con todo lujo de detalles. **Página 3**

■ El Citroën ZX, tras su espectacular lanzamiento, comienza a tomar posiciones en el mercado español **Página 4**



Textos:
Ramón Esteban

Fotos: archivo

Por Paco Costas

La seguridad, cuestión de dinero

Se ha insistido sobre lo que cuesta en términos económicos reducir la gravedad y la cantidad de los accidentes del tráfico. Hemos mencionado el coste en pesetas, un billón de los más de 100.000 accidentes con 160.000 víctimas y 8.000 muertos anuales en España. Y, efectivamente, acometer las acciones y las obras que supondría reducir considerablemente estas cifras, requeriría un notable esfuerzo por parte del contribuyente, del Estado y de los fabricantes de automóviles.

En cuanto a la labor del Estado, aunque criticado, hay que reconocer que, al menos, está en disposición de ofrecer algo tan tangible como los 5.000 kilómetros de nuevas autopistas que entrarán definitivamente en uso en 1992.

El contribuyente, que además de su aportación en forma de impuestos, tendrá que hacer un decisivo esfuerzo por mejorar sus aptitudes y actitudes en el problema del tráfico. Y los fabricantes de automóviles, aquilatando sus beneficios en aras de mejores equipamientos en materia de seguridad.

Todo ello supone grandes inversiones de dinero, aunque a veces resulta incomprensible, como en la construcción de una nueva carretera con un presupuesto de miles de millones de pesetas, se coloca una simple señal de desvío sujeta con dos enormes piedras o se señalan los taludes que producen los cortes del asfalto, con ángulos de hierro unidos entre sí por una cinta de plástico. Un corto paseo por cualquier país de Europa, serviría para comprobar que en materia de señalización de obras, aún estamos a la altura de África.

Pero por seguir con el Estado como principal inversor debido a las obras de infraestructura, si se emprendieran las acciones de inve-

stigación por las que venimos abogando en estos artículos, descubriríamos cómo, además de las nuevas carreteras, los puntos negros del tráfico y la meteorología, que en ocasiones se argumenta como enemigo inevitable del tráfico, pueden también ser combatidos con el dinero.

Otro campo de las actuaciones, está en la mejora de la visibilidad general mediante sistema de alumbrado en las vías, en puntos concretos que de antemano se sabe que producen accidentes, tales como, tramos de autopistas y autopistas, intersecciones, pasos de peatones, etc. La iluminación pública es uno de los grandes recursos para mejorar la fluidez y la seguridad y el mejor remedio contra los peligrosos deslumbramientos.

Quizás, esto último sea mucho pedir cuando todavía se mantienen semáforos en vías de circulación rápida que arrojan estadísticas de peatones muertos año tras año.

En cuanto a los fabricantes de automóviles, posiblemente el sector de la industria de nuestro país que está viviendo los años dorados, también tendrá que aportar su importante contribución a la seguridad con más y mejores elementos de seguridad en forma de primeros equipos incluidos en el precio de base de sus productos.

Aunque algunos fabricantes en dura lucha con la competencia ya se han dado cuenta y ofrecen sin aumentar el precio algunos de estos equipos que mejoran la seguridad activa y pasiva, todavía se consideran un lujo, las tracciones integrales, el aire acondicionado, los sistemas ABS de frenos, los frenos de disco en las cuatro ruedas, las lunas coloreadas, los faros antiniebla, etc...

Somos conscientes de que cualquiera de estos elementos de seguridad, supo-

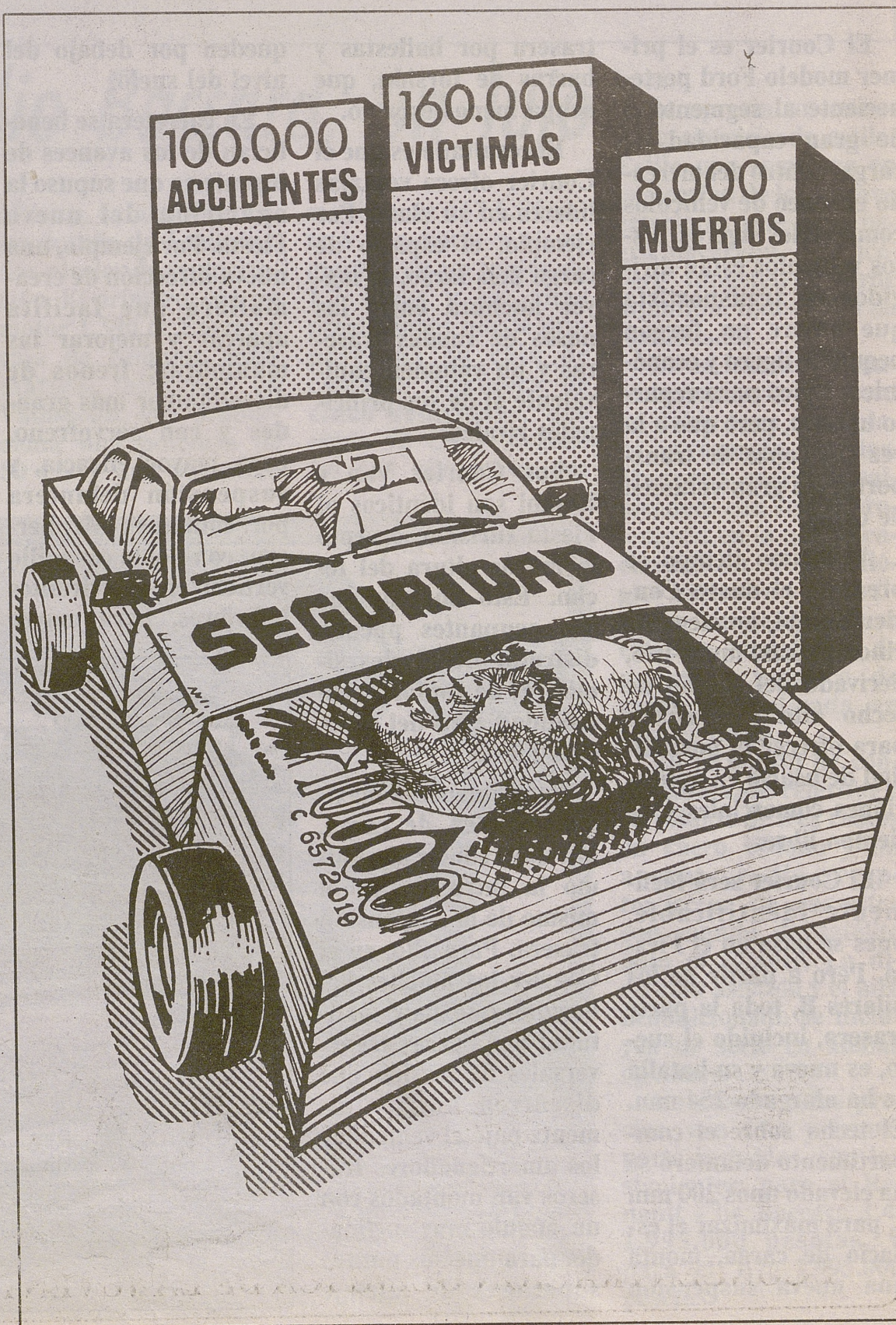
nen un incremento considerable del coste de fabricación de cualquier automóvil y de que en definitiva es el comprador el que habrá de pagar por adquirirlos, pero por otra parte, también creemos que ni uno sólo de los automóviles que circulan por nuestras carreteras, de-

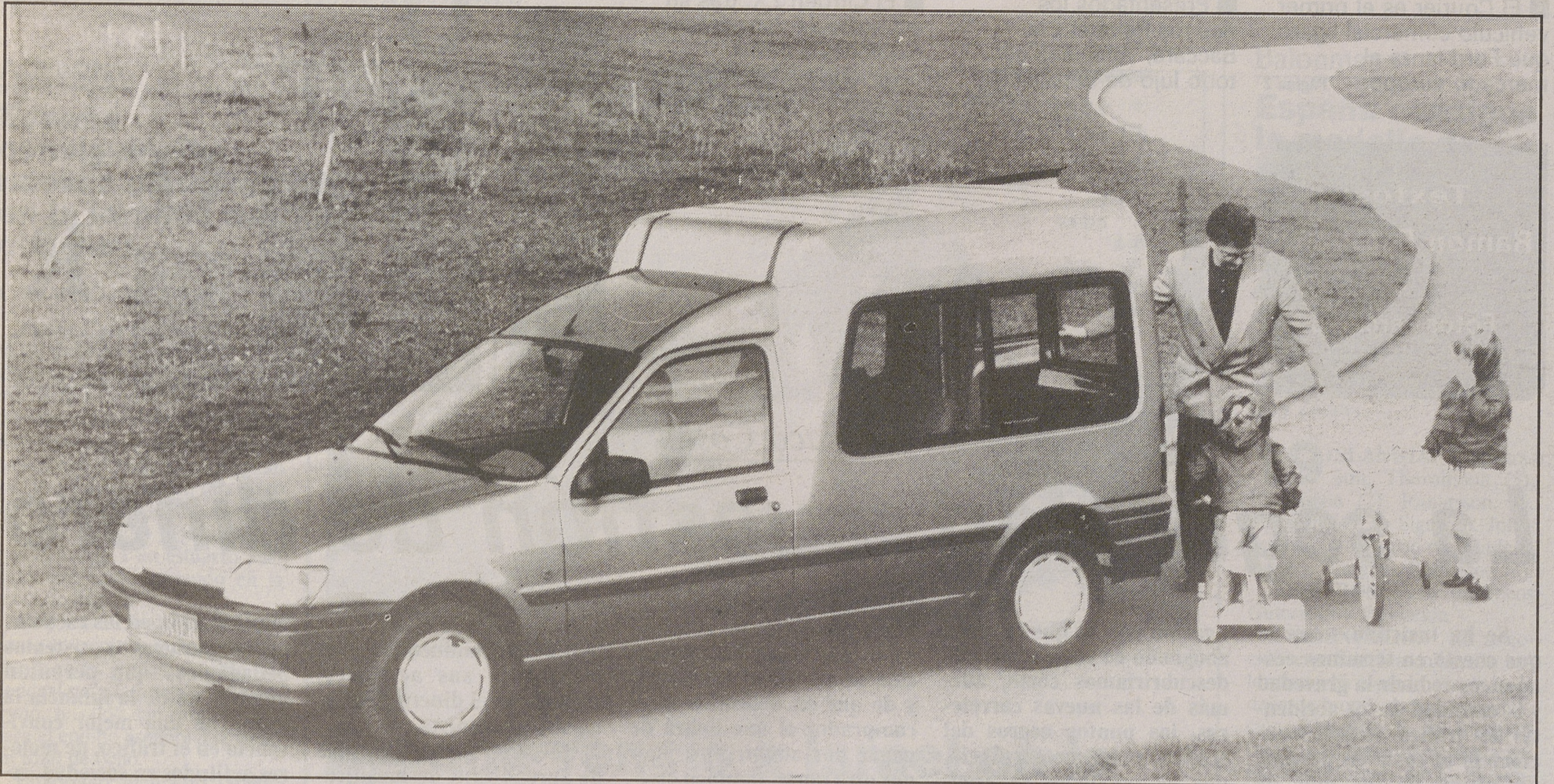
bería carecer de ellos.

De los conductores y la mejora de sus actitudes, también es el dinero el principal protagonista.

Mejores y más sistemas de aprendizaje, desmasificación de los exámenes, cursos de reciclaje, cuestan dinero y mejoran las aptitudes. La

implantación en las escuelas de asignaturas y sistemas pedagógicos que permitan inculcar desde la infancia la forma de una mejor convivencia en el tráfico, de mejores actitudes en sociedad, requiere también mucho dinero y la voluntad política de su implantación.





Primer vehículo comercial ligero de Ford

El Courier es el primer modelo Ford perteneciente al segmento B de gran capacidad de carga, dentro del mercado europeo de vehículos comerciales ligeros. Estos vehículos están dirigidos al transportista que quiere un furgón pequeño, ligero y económico, típico para reparto urbano, pero que a la vez sea capaz de transportar un gran volumen de carga.

Al mismo tiempo se presenta el nuevo Courier Kombi, un elegante cinco plazas, multi-uso, derivado del furgón de techo alto y diseñado para ofrecer la posibilidad de usarlo en aplicaciones comerciales y de tiempo libre.

El Courier será fácilmente identificable, pues se basa en el Fiesta. Pero a partir de los pilares B, toda la parte trasera, incluido el suelo, es nueva y su batalla se ha alargado 254 mm. El techo sobre el compartimento delantero se ha elevado unos 200 mm y, para maximizar el espacio de carga, monta una nueva suspensión

trasera por ballestas y barras de torsión, que ocupa menos espacio.

El resultado es que el Courier ofrece ventajas líderes en su clase. Por ejemplo, el espacio de carga más largo, la mayor anchura entre los pasos de ruedas traseras y un volumen equivalente al de sus principales rivales.

Los Courier Van y Kombi son idénticos al Fiesta turismo, excepto la mayor altura del techo. Esto supone que sus ocupantes pueden disfrutar de niveles similares de confort y comodidad a los del conocido Fiesta.

Para obtener el máximo volumen de carga, hay que reducir al mínimo la intrusión en el mismo de la suspensión trasera. Para ello, en el Courier los muelles helicoidales se han sustituido por barras transversales de torsión que discurren horizontalmente bajo el vehículo y los amortiguadores traseros van montados con un ángulo muy inclinado, para que sus puntos superiores de anclaje

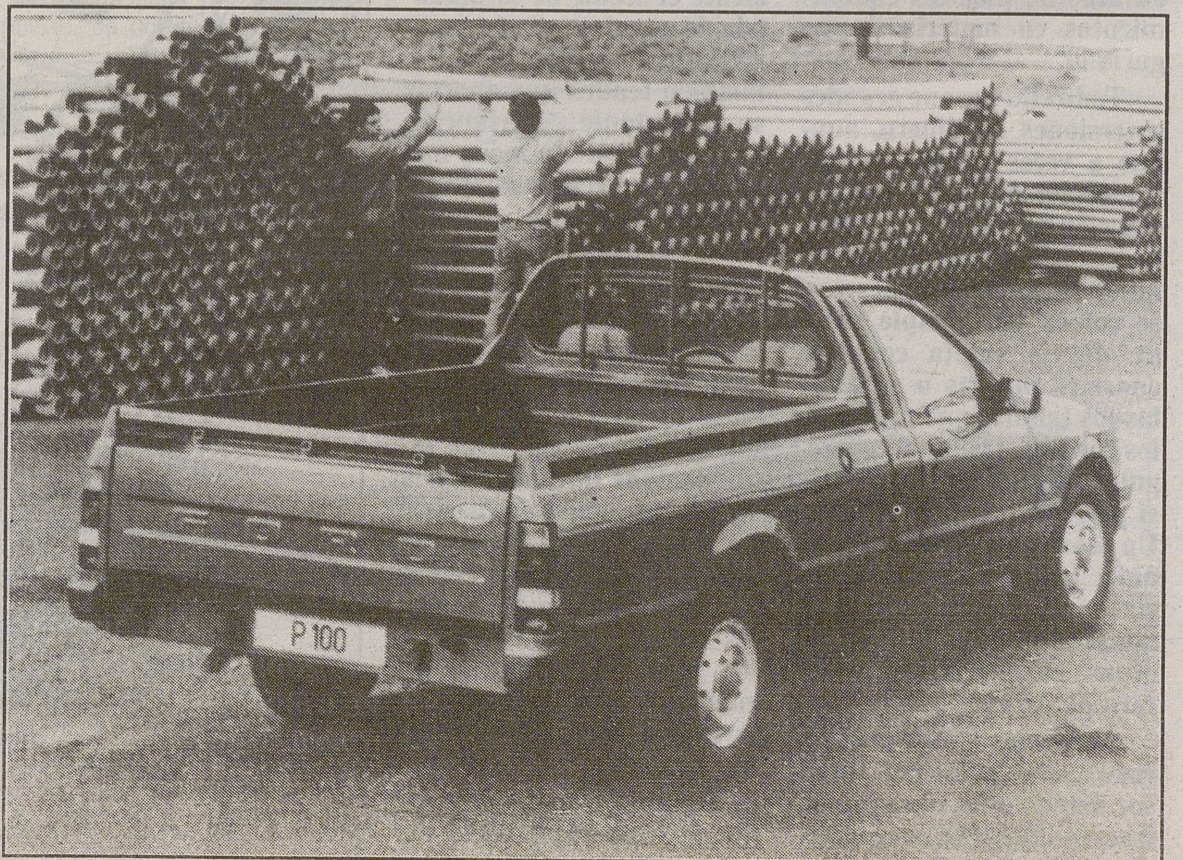
queden por debajo del nivel del suelo.

En carretera se benefician de los avances de ingeniería que supuso la aparición del nuevo Fiesta. Por ejemplo, una nueva dirección de cremallera que facilita aparcar y mejorar las maniobras; frenos de disco/tambor más grandes y con servofreno, para mayor eficacia, y suspensión delantera por columnas McPherson, con doble casquillo vertical en los tirantes inferiores, para mayor

control al conducir sobre firme irregular. Además incorpora muchas otras novedades que mejoran su maniobrabilidad y confort.

Se ofrecen con dos posibilidades de motorización: el HCS de 1,3 litros a gasolina, de 63 CV y el diesel de 1,8 litros e inyección indirecta, de 60 CV, que cumplen con las más estrictas normas sobre emisiones. Con ambas series se ofrece de serie un cambio manual de cinco marchas.

En estos coches la seguridad está a un alto nivel: equipan modernas cerraduras de puertas y llave de contacto de seguridad. Incorporan discos giratorios en vez de tambores, lo que las hace más difícil de forzar. La llave, de perfil especial, es también difícil de copiar. El cierre interior de las puertas va incorporado en la manecilla de la puerta principal, en vez de estar en la parte superior. De este modo se evita que también fuercen la puerta.





Renault Clio Baccara, un lujo

Estos nuevos vehículos fueron presentados a la prensa especializada del motor conjuntamente con los Renault Clio 16 válvulas en Jerez de la Frontera. Los modelos Baccara en Renault son sinónimo de lujo, vehículos de presentación impecable y una muy esmerada ejecución que tratan de captar la demanda de la gente por un exigente nivel.

Generalmente, la filosofía Baccara se ha venido aplicando a vehículos de tamaño medio/grande. Tanto los Renault 25 como los 21 eran los destinatarios ideales para resumir en un automóvil una forma distinta de vida a bordo. Renault vino a interpretar en el mercado su particular visión del mundo del automóvil cuando introdujo en su gama de vehículos pequeños (Renault 5), con apenas cuatro metros de largo, un equipamiento de lujo que, hasta hace poco, estaba unido estrechamente a vehículos de mayor tamaño. Esta visión peculiar de posicionamiento en la oferta, se centra ahora en un segmento

de amplia difusión representado en los Renault Clio.

Se presentan de esta forma los Renault Clio Baccara que serán comercializados en nuestro país a partir de primeros de julio y que

ofrecen, en una carrocería dotada de 3 puertas, dos niveles de motorización. El primero, con un motor 1.390 cc Energy y caja de cambios automática, fabricado en Valladolid, que proporciona una potencia de 80 CV y una velocidad

máxima de 167 Kilómetros por hora; y el segundo con un motor de 1.7 litros y las altas prestaciones que le proporciona su caja de cambios mecánica de cinco relaciones, que rinde 92 CV y alcanza los 185 kilómetros por

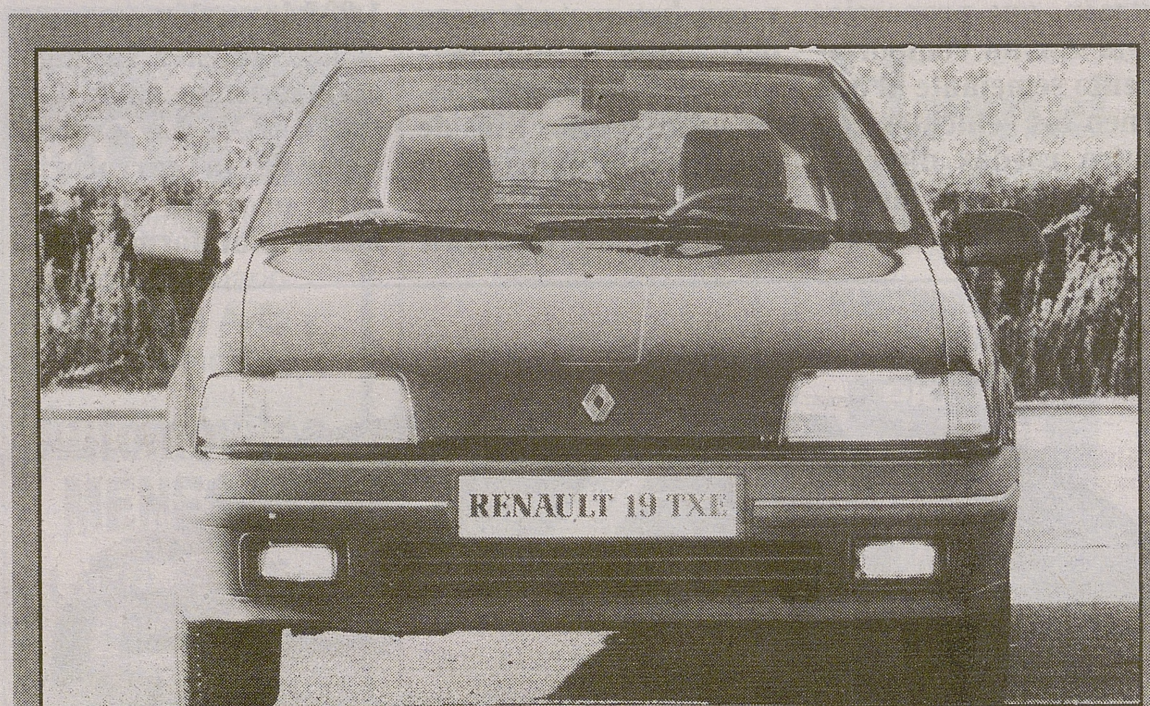
hora.

Se aprecia un esmerado ejercicio de estilo. Estilo que comienza en la elección de los colores exteriores que son: negro nacarado, gris iceberg, tungsteno y verde atlántida, todos ellos en metalizado.

En su interior, destaca la tapicería de cuero en doble tono que valora el espacio interior. Madera y cuero en salpicadero con visera prolongada en la que se encuentra un reloj analógico exclusivo y un indicador de temperatura exterior, medallones de puerta y palanca de cambios realizada en raíz de nogal.

En el puesto de conducción, cabe referirse a su volante de tres radios en cuero bi-tono y un aparato radio receptor/lector de cassettes con mando de satélite bajo el volante. La dirección asistida y el aire acondicionado se incluyen de serie en ambas opciones.

En cuanto a los precios, con IVA y transporte incluidos, son los siguientes: para el Renault Clio Baccara 1.4; 1.995.000 pesetas, y para el 1.7; 1.995.000 pesetas.



RENAULT 19, EL MAS VENDIDO EN EL PRIMER TRIMESTRE DEL AÑO

El mes de junio ha venido a confirmar la tónica general del primer semestre del año y que viene caracterizada por un mercado en clara recesión. Mientras tanto el Renault 19 y el Renault Clio son los vehículos que siguen encabezando el ranking de ventas con un 7,2% y un 6,7% de penetración respectivamente. Si llevamos a términos absolutos estas cifras veremos que del Renault 19 se han comercializado un total de 32.600 unidades, mientras que del Clio se han vendido 30.400 unidades. Por su parte, el Renault 21 es líder de su segmento una vez finalizado el primer trimestre del año con un 3,3% de penetración

Citroën ZX

Comienza el despegue del campeón

En tan sólo mes y medio, las matriculaciones del Citroën ZX han alcanzado excelentes posiciones dentro de los vehículos de su categoría, sobrepasando a modelos como el Peugeot 309, el Ford Orion y el Fiat Tipo. En el mes de junio, el Citroën ZX, con una gama de lanzamiento en pleno desarrollo, ha logrado una penetración en el mercado de turismos de 3,22%, con un total de 2.572 unidades matriculadas, siendo los modelos más equipados los que han obtenido el mayor éxito. En este sentido, es de destacar las matriculaciones del modelo Volcane, el más alto por motorización y equipamiento, que ha supuesto el 16% de las ventas del ZX, desde que comenzó su comercialización en España a mediados de mayo.

Estas cifras confirman la confianza que Citroën había puesto en el ZX incluso antes de su lanzamiento comercial, haciéndole competir en la prueba automovilística más dura del mundo, el París-Dakar, donde se proclamó campeón, y realizando las inversiones más importantes de su historia, 116.000 millones de pesetas, las inversiones totales, y 22.100 millones de pesetas, las realizadas por Citroën Hispania, ya que el ZX se produce en la fábrica que esta marca posee en Vigo.



La clave del éxito del ZX se encuentra en sus especiales características que hacen que este vehículo se pueda calificar como único. Entre ellas, cabe destacar su eje autodireccional programado, patentado por Citroën, que proporciona al ZX un comportamiento semejante al que tienen los vehículos con cuatro ruedas directrices, permitiendo un excelente dominio del ve-

hículo en las curvas cerradas, sin alterar el confort y logrando la máxima seguridad.

Asimismo, el ZX es el primer vehículo europeo con los respaldos del asiento posterior regulables en inclinación y con banqueta trasera deslizante, lo que permite agrandar el espacio entre las dos filas de asientos o el maletero, a voluntad. A estas características hay que unir

su línea moderna y robusta, su completo y cuidado equipamiento y las importantes prestaciones de los motores de sus cuatro modelos (Reflex, Advantage, Aura y Volcane) de 1.360 cc, 1.580 cc inyección y 1.905 inyección.

La robustez es algo característico en el Citroën ZX. La estructura de la carrocería está provista de una nueva plataforma com-

puesta por un auténtico armazón de vigas cerradas de acero pre-revestido. De esta forma se obtiene una gran rigidez de basamento muy homogénea que garantiza, en caso de colisión, la integridad del habitáculo y la protección de los ocupantes. Mantiene el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría. Así cada detalle, estudiado para ser bello, está preparado para permanecer inalterable durante un largo período de tiempo.

Además se le ha aplicado un excelente tratamiento de protección a la corrosión, obtenido por la disminución del número de puntos de ensamblado, por la supresión de zonas angulares y por la incorporación de un importante número de chapas electrozincadas o galvanizadas. Desde luego, el futuro (presente ya) que le espera a este Citroën ZX es excepcional, sin duda.

