

## Las ventas de coches bajaron un 10% en España el año pasado

■ Los vehículos importados experimentaron un descenso del 4,43%

LUIS SACRISTÁN. MADRID

Las ventas de turismos disminuyeron un 9,7 por ciento en 1991, dentro de las previsiones realizadas por algunos expertos del sector, gracias a la ligera recuperación detectada en los últimos meses en el sector. En el último mes del año pasado, las ventas de automóviles se crecieron un 7,83 por ciento, al pasar de 69.718 unidades frente a las 64.654 del mismo mes del año anterior. En total, en 1991 las ventas de todo el sector se elevaron a 886.312 unidades.

El resultado obtenido por el sector del automóvil a lo largo de 1991, no ha sido tan malo al final, pese a los malos augurios con los que el año empezó debido a la crisis del Golfo Pérsico, en la que las ventas de los fabricantes llegaron a caer hasta en porcentajes superiores al 30 por ciento.

Ya entonces, los fabricantes aseguraban que si a finales de año las ventas totales no cayeran más que un 10 por ciento de promedio, no habría sido, pese a todo, un mal año. Y así ha sido. La mayor parte de los fabricantes de coches, que en el mes de diciembre se han lanzado a una carrera de ofertas como consecuencia de la entrada en vigor del descenso del IVA, han visto aumentar sus ventas en porcentajes destacados. Citroen, por ejemplo, ha aumentado su facturación el mes pasado un 82 por ciento, y PSA un 42 por ciento, Peugeot, un 15,5.

Como resultado del último

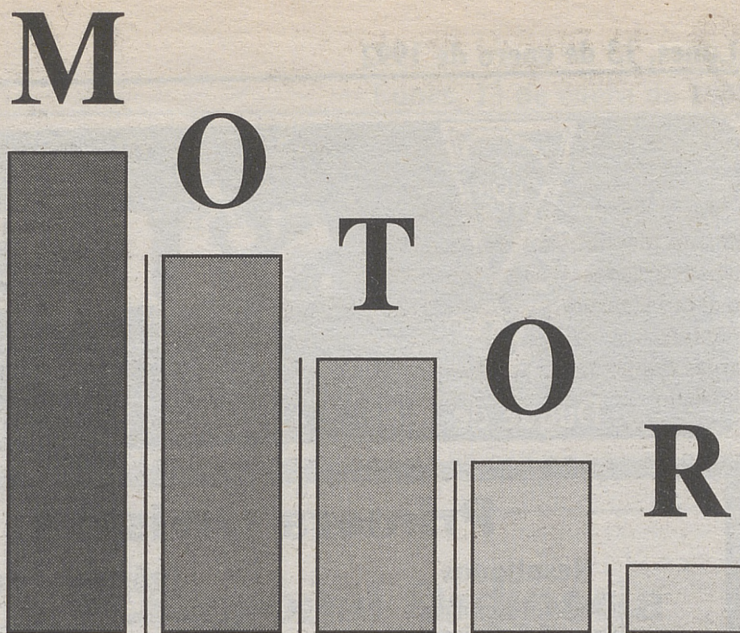


mes del año, el total de vehículos fabricados en nuestro país se ha elevado a 525.754 vehículos, a los que hay que sumar 138.911 vehículos de importación, que junto con los anteriores, fueron el total de automóviles vendidos en nuestro país. Así, se vendieron en 1991 en España 886.312 unidades, frente a las 982.144 unidades.

Sin embargo, los datos de 1991 en cuanto a vehículos importados ofrecen un descenso del 4,43 por ciento, al pasar el total de unidades vendidas de 377.294 en 1990 a las 360.558 del último día del año pasado. De esta forma, la cuota de mercado de los vehículos importados se cifró en un 40,68 por ciento durante el año pasado. Es decir, la facturación de las importaciones ha caído casi la mitad que las ventas de fabricación nacional en 1991.

Por su parte, las marcas agrupadas en Aniamcam (Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones y Motocicletas) realizaron unas ventas de 9.353 unidades en diciembre. Según fuentes de Aniamcam, 'el incremento de ventas en el mes de diciembre se debe, fundamentalmente, a las fuertes campañas publicitarias que se han llevado a cabo'.

Por lo que se refiere a 1991, las mismas fuentes aseguraron que 'aunque el descenso ha sido algo menor de lo previsto, en 1991 se ha continuado con los decrementos que se iniciaron en el segundo semestre de 1990; para que el sector remonte la actual situación es necesario que en 1992 bajen los tipos de interés, ya que la reciente reducción del IVA no es suficiente para que incida de modo notable en las ventas'.



El nuevo modelo se llama 'Chico'

## Volkswagen presenta un coche para ciudad, eléctrico y a gasolina

F.P/DPA. NUEVA YORK

La Volkswagen presentó en Detroit un nuevo tipo de automóvil para la ciudad que usa una combinación de electricidad y gasolina según convenga. El nuevo modelo, denominado "Chico" está basado en un concepto de protección ecológica teniendo en cuenta condiciones del tránsito en las ciudades y que junto con ser práctico tiene estilo y seguridad.

El "Chico" usa el motor de gasolina durante la aceleración y a velocidades superiores a 55 kilómetros por hora. El motor eléctrico pasa a operar durante los períodos de velocidad constante durante el tránsito congestionado de las ciudades, y proporciona una marcha limpia y silenciosa. El concepto elimina las desventajas típicas

de los motores eléctricos de bajo rendimiento y cortas distancias, mientras que la propulsión a gasolina asegura un gran radio de operación y buen rendimiento, según Patrick Ayoub, director del estudio de diseño avanzado de la Volkswagen en Duesseldorf. Al presentar al "Chico" durante el la exposición norteamericana del automóvil, la Volkswagen indicó que se había tratado de combinar el uso más eficaz del espacio en el camino con un alto grado de comodidad, seguridad y economía. Ayoub, dijo que el nuevo modelo de automóvil se había basado en los cambios sociales que están teniendo lugar en el mundo. Esos cambios, unidos a las consideraciones ecológicas, hacen del "Chico" el auto del futuro, señaló.

## Toyota y Nissan venderán autos 'Made in USA'

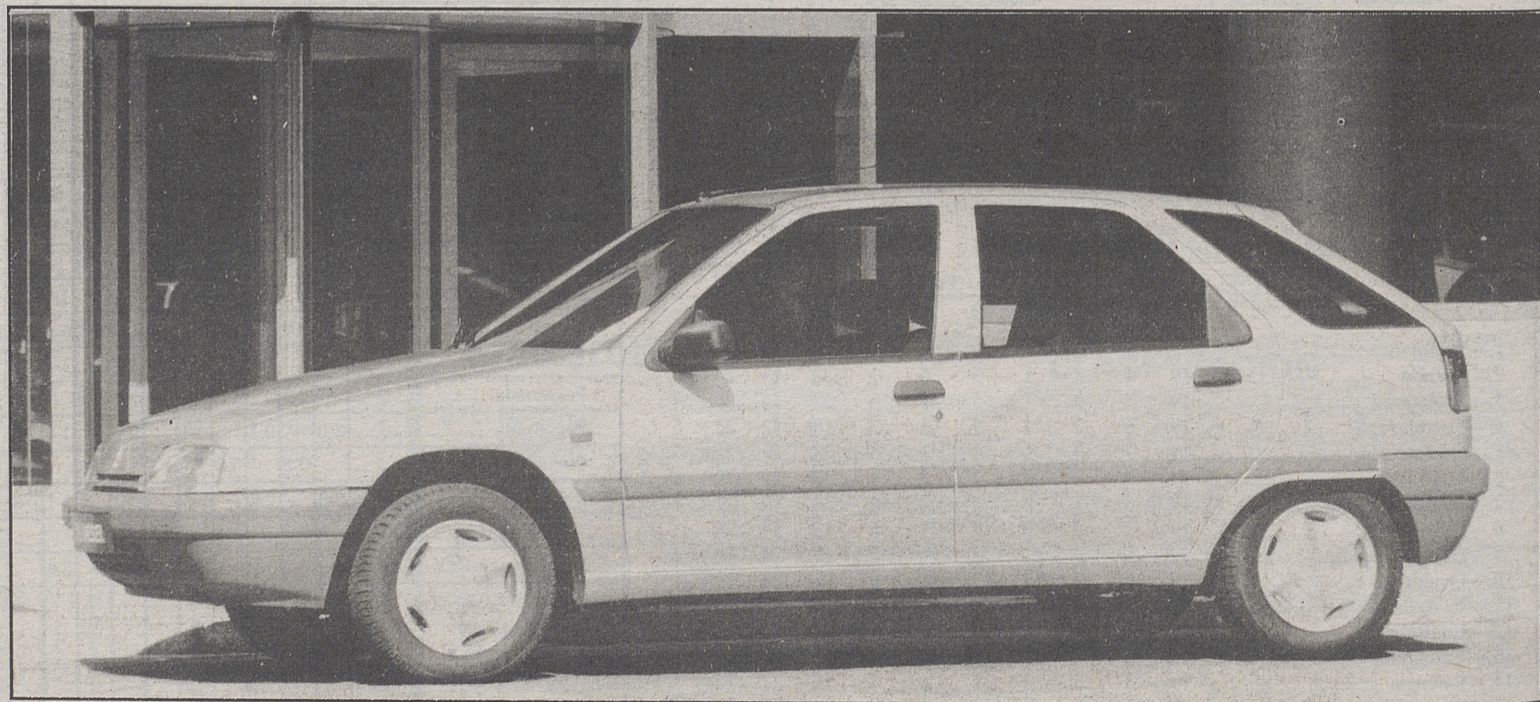
FAX PRESS/DPA. TOKIO

El presidente de Estados Unidos, George Bush, tras intensas conversaciones con el primer ministro japonés, Kiichi Miyazawa, sobre los problemas del comercio bilateral ha llegado a un acuerdo para que las firmas niponas Nissan y Toyota vendan coches fabricados en EE.UU.

El superavit japonés en el comercio con Estados Unidos asciende a unos 40.000 millones de dólares.

En las tres rondas con Miyazawa el presidente Bush trató de conseguir mejores condiciones en el mercado japonés para los productos de Estados Unidos, en especial autos y recambios automovilísticos, computadoras, papel y cristal.

En la cuestión clave del mercado del automóvil, Japón ha prometido adquirir piezas "made in USA" por un total de 19.000 millones de dólares durante el año fiscal 1994 (casi el doble que en el año fiscal de 1990). Miyazawa prometió asimismo, según la "declaración de Tokio" publicada al término de la visita, que los cinco mayores fabricantes de automóviles de Japón, incluidos Toyota y Nissan, tratarán de vender anualmente un total de 19.700 autos importados de Estados Unidos.



## El Citroen ZX, coche del año en España 1992

■ El galardón fue concedido por un jurado de 82 periodistas especializados

La Federación de Asociaciones de la Prensa de España (FAPE), que agrupa a todas las asociaciones de periodistas titulados en nuestro país, entre ellas a la Asociación de Periodistas y Prensa del Motor, ha elegido al Citroen ZX como coche del año en España 1992. Los 82 periodistas que formaron el jurado, otorgaron al Citroen ZX 439 puntos. El Seat

Toledo con 404 puntos y el Opel Astra con 353, se situaron en segundo y tercer lugar, respectivamente.

El Citroen ZX se lanzó en España en el mes de mayo del año pasado. Actualmente cuenta con siete versiones de gasolina y dos versiones de diesel. Entre los argumentos barajados por este jurado calificador se cuentan el eje auto-

directional programable con que cuentan estos vehículos, así como su interior modulable, la habitabilidad, robustez y fiabilidad.

Hasta el momento el Citroen ZX ha conseguido los títulos de 'Coche del año en España 1992', y también 'Las válvulas de Motor 16' otorgadas a su diseño. También le fue otorgado en su momento el premio 'Co-

che español del año' concedido por la revista Motor Mundial.

A parte de estos reconocimientos de la prensa especializada, este modelo de coche ha recibido el favor del público. Desde su lanzamiento en mayo se habían matriculado 19.973 unidades. En el mes de noviembre este coche fue adquirido por 3.762 personas;

## Llegó el invierno a las carreteras

Atrás quedan las temporadas en que muchas localidades quedaban aisladas durante todo el invierno y los puertos de nuestras montañas permanecían cerrados largas temporadas. También han quedado olvidadas las imágenes de esforzados operarios retirando la nieve con palas de madera o tiro de bueyes arrastrando una cuña para empujar y desplazar el blanco manto. Las primeras innovaciones técnicas llegaron a España entre 1955 y 1960, cuando se empezaron a utilizar máquinas quitanieves, desde entonces no se ha dejado de evolucionar. Hoy los efectos de la nieve y el hielo en las carreteras, sin dejar de ser peligrosos y requerir toda nuestra atención, pueden ser paliados, en gran medida por los medios técnicos y humanos de que se dispone.

Dependiendo de la titularidad de la carretera (estatal, autonómica o local), son el Ministerio de Obras Públicas y Transporte (MOPT), el gobierno autónomo, la diputación provincial o el ayuntamiento correspondiente los encargados de mantener practicables nuestras carreteras durante los duros meses invernales.

Los medios empleados por todos ellos son de sobra conocidos y las técnicas no varían y se adecúan a las situaciones y características de la vía en cuestión.

**Hielo y nieve.-** Los fenómenos más frecuentes y peligrosos durante la estación invernal son la nieve y el hielo, especialmente este último. Todo ello teniendo en cuenta que en España, a diferencia de Europa, son problemas esporádicos. Esto conlleva unas ventajas -menor conflictividad y unos inconvenientes -es necesario mantener continuamente unos servicios de prevención que impidan sorpresas desagradables-.

El proceso se inicia a partir de las previsiones que, tres veces al día, realiza el Instituto Nacional de meteorología. Estas predic-

ciones se elaboran con dos o tres días de antelación, se confirman el día anterior y su fiabilidad es bastante aceptable. Además se cuenta con los informes elaborados por una serie de estaciones medidoras situadas en puntos estratégicos y con la experiencia de los operarios de los equipos.

El primer paso en los trabajos es la extensión de fundentes cuya propiedad especial es la disminución del punto de congelación del agua con lo que se impide la formación de placas de hielo y nieve o su disolución, si ya se han formado.

Los productos que se emplean como fundentes son los cloruros (lo que vulgarmente denominamos sales), bien sódico, que actúa entre los cero grados y los 7 grados bajo cero, o el cloruro cálcico, cuya efectividad llega hasta los 15 y 20 grados bajo cero. Su extensión debe ser uniforme y en pequeñas cantidades, entre los 10 y los 25 gramos por metro cuadrado. A veces también se utilizan fundentes áridos (arena), cuyo objetivo es prevenir las caídas, especialmente de los peatones y por ello suelen usarse primordialmente en zonas urbanas.

**Máquinas.-** La limpieza de la nieve se realiza mediante las máquinas quitanieves. Las máquinas de este tipo que se emplean en España son de dos tipos. Si la altura de la nieve es elevada (unos 50 centímetros) y hay ventisqueros, se ponen en funcionamiento las máquinas quitanieves dinámicas que recogen la nieve mediante unas turbinas y la lanzan a distancia fuera de la calzada. Debido a la poca intensidad de las nevadas en nuestro país, su uso se circunscribe casi exclusivamente a los puertos de montaña. Cuando la cantidad de nieve caída no supera los 25 centímetros de altura, lo normal en nues-

tras carreteras, entran en funcionamiento los camiones quitanieves, máquinas de empuje o fresas, distintas denominaciones por las que son conocidos los camiones provistos de una cuña para empujar la nieve a los arceles de la carretera, y de un extendedor de fundentes.

**Otros fenómenos.-** La niebla es otro de los peligros con que nos podemos encontrar en el invierno, su principal consecuencia es la reducción de la visibilidad, y con ella, de la velocidad. Por ahora al hablar de la niebla, sólo nos encontramos con tanteos. Las investigaciones se están

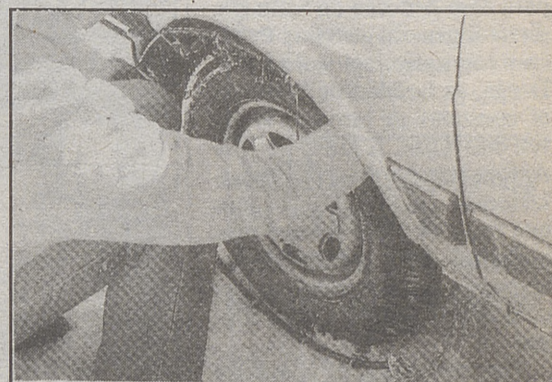
iniciando. Todos los avances técnicos se encaminan a avisar sobre los tramos de niebla, anunciar las retenciones que provoca y evitar los alcances.

Así mismo podemos hablar de los aludes, contra cuyo peligro se instalan protecciones, y de los ventisqueros para los que existen efectivas pantallas.

## Colocar las cadenas



1.- Hay distintos modelos de cadenas en el mercado, pero con un mismo principio y finalidad. Cuando hayan de ser usadas hay que colocar el vehículo fuera de la calzada, tensar el freno de mano y disponerse a montarlas en el eje motriz del coche.



2.- En las que llevan dos aros circulares, hay que colocar en la parte inferior de la rueda el aro que no lleva tensor, y el que sí lo lleva en la parte exterior de la rueda.



3.- Normalmente el espacio entre los eslabones que unen ambos aros es suficientemente amplio como para que no tenga que mover el coche. Sólo habría que hacerlo cuando las ruedas (camiones, etc) son de grandes dimensiones.



4.- Hay que ajustar bien la cadena abrazando uniformemente toda la rueda, utilizando el tensor para dejarla bien apretada. Si al tensarla sobran varios eslabones, hay que sujetarlos con una cuerda o alambre para que al rodar el coche no golpeen en la carrocería. Hay que circular a una velocidad moderada y quitar las cadenas cuando su uso ya no sea necesario lo cual evitará deterioros en el propio neumático y en la carretera así como molestias en la conducción.

## En los túneles de Garraf, entre Barcelona y Sitges

### 445 ptas de peaje por sólo 15,7 km

EFE. Barcelona

La nueva autopista de los túneles del Garraf (A-16), que permitirá una rápida conexión entre Barcelona y la población turística de Sitges (Barcelona), ya se encuentra abierta al tráfico. Cinco meses antes de la fecha prevista inicialmente.

La autopista, que ha supuesto una inversión de 29.575 millones de pesetas, cuenta con un peaje de 445 pesetas para los automóviles y se prevé una intensidad media de tráfico de 16.000 vehículos diarios, ampliables a 20.000 una vez que la A-16 conecte con el Cinturón del Litoral, lo que está previsto para finales de este año.

Este tramo de la A-16 debe

completarse posteriormente con la construcción de otro entre Sitges y El Vendrell (Tarragona), donde se enlazará con la autopista A-7.

La longitud del tramo que se inaugura mañana es de 15,7 kilómetros y cuenta con diez kilómetros soterrados a través de cinco túneles en cada sentido, además de dos viaductos el de Vallcarca y el del Garraf, de 330 y 240 metros de longitud, respectivamente.

La concesionaria de los túneles es la sociedad Autopistas de Catalunya (Aucat), participada por La Caja de Ahorros y Pensiones (La Caixa), Dragados y Construcciones, Fomento de Obras y Construcciones, Caixa Penedés, Banco Central, Banco Hispano Americano, Caixa de

Tarragona y Banco Zaragozano.

La minimización del impacto de la autopista sobre el macizo del Garraf ha sido uno de los factores que han determinado las características del trazado de esta vía.

La CE congeló a finales del pasado mes de mayo un crédito de 13.000 millones de pesetas del Banco Europeo de Inversiones al considerar que las obras habían comenzado sin que la Generalitat hubiera presentado un informe de impacto ambiental.

El conseller de Política Territorial, Joaquim Molins, atribuyó entonces la no presentación del informe a un problema de interpretación de una directriz comunitaria de 1988, que obligaba a las administraciones a realizar una evolución del impacto medioambiental en las grandes obras de infraestructura.



Los primeros avances de la técnica para luchar contra las inclemencias que dificultan la conducción llegaron a nuestro país entre 1955 y 1960