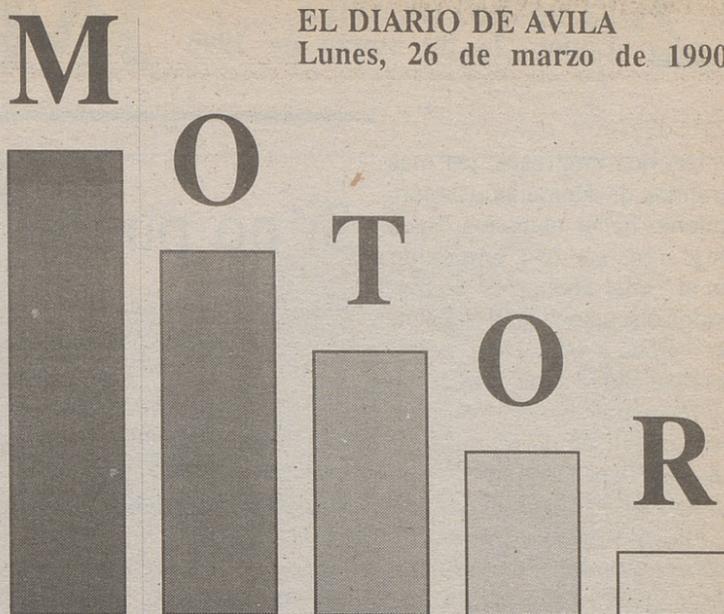


SUBEN LOS SEGUROS

La subida de los precios de las pólizas de seguro de los automóviles se puede considerar como una mala noticia para el sector de la automoción ya que añade un factor negativo a la mala evolución de las ventas de coches registrada a lo largo de este año. Pero esta medida es sin duda un mal necesario por el que tiene que pasar el sector ya que las primas en nuestro país son muy inferiores a las del resto de los socios comunitarios. El Mercado Unico está muy cerca y es preciso homologar las prestaciones de los servicios con las del resto de los países, al menos así lo exigen las normativas comunitarias en este terreno. Es posible que esta medida tan impopular tenga repercusiones negativas para las ventas de automóviles pues en alguna medida el que

desea adquirir un coche se lo piense cuando le vayan a presentar el recibo del seguro. Lo cierto es que esta subida no se hace por puro placer y que traerá consigo mejoras notables en el servicio al mutualista, incluso incluirá el seguro de más daños y mayores indemnizaciones en caso de accidente con víctimas. De todas formas estamos asistiendo a una auténtica batalla comercial entre las distintas marcas y concesionarios para conseguir, al menos, que las ventas de automóviles no disminuya de una forma radical. Las distintas marcas están llevando a cabo una política comercial un tanto agresiva pero que por el momento está resultando efectiva, aunque la saturación del mercado deja poco margen.



SOBRE RUEDAS

La liberalización de los transportes es imparable

El ministro de Transportes, José Barrionuevo, dijo esta semana que el proceso de liberalización del sector de transportes de viajeros por carretera es imparable, «aunque -matizo el Gobierno español tiene la obligación de defender los intereses de las empresas del sector».

Barrionuevo hizo estas manifestaciones durante el acto de clausura de la asamblea anual de la asociación de transportistas de viajeros por carretera (FENEBUS).

El ministro afirmó que la solución al reto que va a suponer el Mercado Unico Europeo no está en la «vieja política proteccionista», sino en conseguir que las empresas del sector sean más competitivas.

José Barrionuevo se refirió también a la polémica suscitada con FENEBUS por la adjudicación de nuevas líneas de transporte.

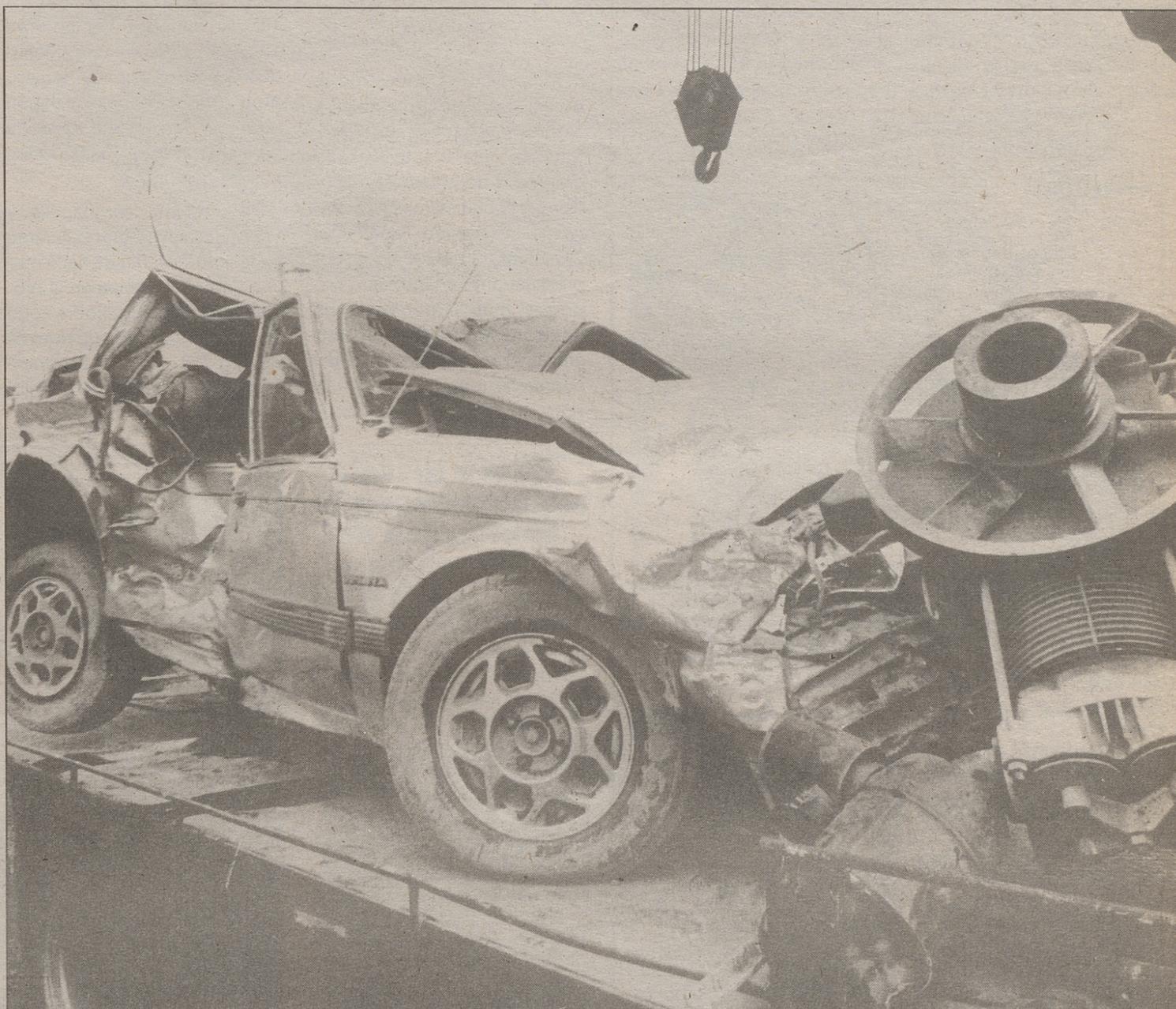


Ampliación del "Seat tennis club" a mujeres

Seat amplía en la presente temporada su apoyo al tenis femenino con la puesta en marcha de cuatro Campeonatos Internacionales, puntuables a la WITA, que se celebrarán en diferentes ciudades españolas, previos al II OPEN SEAT.

El circuito "Seat Tennis Club", que organiza la Federación Española de Tenis, con la colaboración de la marca automovilística española, comenzó el pasado 6 de marzo en Valencia, culminando el 4 de abril en Madrid.

Murcia y Granada han sido las otras dos ciudades seleccionadas para la celebración de estos Campeonatos Internacionales de Tenis Femenino en la presente temporada.



Daños a vehículos e indemnizaciones representan gran parte del porcentaje de los gastos

ARCHIVO

Los accidentes... también tienen precio

Causando daños a los vehículos, 231.985 millones. Indemnizaciones a personas, 187.924 millones. El lucro cesante o ausencia profesional de las víctimas, 83.218 millones y el coste hospitalario 12.378 millones, son las cantidades, que sin tener en cuenta la fundamental pérdida afectiva y familiar y otros gastos difícilmente cuantificables, completan la astronómica pérdida de un billón de pesetas que ocasionan los accidentes del tráfico.

Se trata de analizar las causas de esta sangría que ha situado a España en el segundo lugar de Europa en cifras de víctimas. Creemos firmemente, que el primer paso para poner remedio a la situación, consiste en financiar un programa serio y científico de investigación de todos y cada uno de los accidentes que tienen lugar en nuestras vías.

En grados distintos y establecidos de forma totalmente científica aparecen como culpables unas veces el conductor con su ig-

norancia, imprudencia o mala fe. Otras, el fallo de la máquina, en su construcción o entretenimiento, y en el resto, el protagonismo de las carreteras, su construcción, estado de sus firmes, señalizaciones, etc.

Conocidos ya los porcentajes reales que evitarían, en primer lugar ese inútil pasarse la pelota actual a la hora de establecer culpabilidades, las acciones inmediatas sobre cada problema, podrían emprenderse por orden de importancia y en la cuantía necesaria, ya que la totalidad del problema y excluyendo a aquellos conductores peligrosos —psíquicamente enfermos—, tiene arreglo con dinero.

Sí, con dinero. Con dinero, se financia un plan de investigación, base y principio para llegar al fondo de cualquier problema. Con dinero, se establecen en la educación primaria, las bases de una buena educación ciudadana y social en convivencia con los demás

y el tráfico es un lugar para demostrarlo. Con dinero, se imparten las enseñanzas a los nuevos conductores, en un mundo, en el que como en el actual, existen simuladores y métodos, a través de los cuales, los conductores aprenden a dominar las situaciones de mayor riesgo.

Es también con dinero, con lo que los fabricantes de automóviles incorporan, cada día en mayor medida, elementos de seguridad activa y pasiva que hacen que los automóviles circulen más seguros y protejan a sus ocupantes de daños corporales en caso de accidente.

Y por último, es también con dinero, con muchísimo dinero, con lo que se construyen autopistas que evitan el riesgo de la circulación de frente, se reparan los miles de kilómetros de firmes que todavía tenemos en estado deplorable, se señalizan las carreteras con los sis-

temas más eficaces y modernos, se mejoran travesías, accesos a ciudades y pasos a nivel del tercer mundo; se establecen sistemas de ayuda y rescate de heridos, se dota al país de un buen sistema de transporte por ferrocarril para reducir ese 70% actual del transporte por carretera, etc.

A los mil millones de millones perdidos inútilmente cada año que transcurre, en los últimos tres, se antepone, todo hay que decirlo, el billón y medio largo del nuevo plan de carreteras que finalizará en ya próximo 1992. Pero hace falta más, mucho más y quizás, para lo que más falta están haciendo esas cantidades, es para ese sistema de investigación, que en un plazo breve, nos llevaría a poner el acento en las verdaderas causas de ese vergonzoso lugar, que ocupa la cifra de nuestras víctimas del tráfico en Europa.

Paco Costas

Las dos empresas, las más grandes de Alemania y Japón, quieren hacer negocios. Hace dos semanas han empezado en el 'Hotel Shangri-la' de Singapur discusiones entre Daimler-Benz y Mitsubishi, sobre las posibilidades de cooperar y quizás unirse. El nacimiento de esta nueva empresa produciría, según el Financial Times, 'una empresa que determinará el futuro mundial de la industria del automóvil, la industria aeronáutica y espacial, y la tecnología.'

La facturación anual del Daimler-Benz esta en 84.500 millones de marcos y emplea a

BENZ Y MITSUBISHI

Si no puedes con tu enemigo, únete a él

369.000 personas. Daimler-Benz es la tercera empresa industrial más grande de la República Federal. No solamente manufactura 500.000 de automóviles por año (Mercedes-Benz) sino que además invirtió en 1984, 3.000 millones de marcos en nuevos productos. También se ocupa con la industria aeronáutica y espacial (Deutsche Aerospace), el armamento y la industria tecnológica (AEG es parte de Daim-

ler Benz). Daimler-Benz es el productor más grande del mundo de camiones pesados, produce un tercio del total europeo. En Alemania posee 11 fábricas de producción y 42 en todo el mundo. La sede de Daimler-Benz esta en Stuttgart y su presidente es Edzard Reuter.

Mitsubishi

Mitsubishi, el 'monstruo japonés' es una enorme multinacional en el sentido puro de la palabra. Las ciento sesenta empresas de Mitsubishi facturaron 420.000 millones de marcos el año pasado. 360.000 mil personas trabajan para la empresa japonesa. Las cuatro empresas más importantes del holding Mitsubishi son: Mitsubishi Corporation, empresa comercial más grande de Japón-, corazón del grupo Mitsub-

bishi, que vendieron el año pasado 100.000 millones de dólares. 'Mitsubishi Heavy Industries', productor más grande de Japón de barcos, constructor de centrales eléctricas, aviones y armamento, con una facturación anual 13.7000 millones de dólares. 'Mitsubishi Electric', que se dedica a la alta tecnología y que factura 15.700 millones de dólares anuales, y finalmente Mitsubishi Motors Company, tercero productor de coches del Japón con una facturación prevista para este año de 13.000 millones de dólares.

La industria aeronáutica y espacial es un sector creciente en la empresa, desde hace mucho tiempo participa en la producción de Boeing, sobre todo en el desarrollo de los nuevos Boeing 7J7 y 767-X. Su presidente es el todopoderoso Shinroku Morohashi.

La cooperación puede ser una realidad; la cuestión ahora es como y cuando. Los proyectos de cooperación son grandes; investigación aeronáutica y espacial común, desarrollo de mercados internacionales. La fijación de metas puede ser total: Mercedes es líder mundial en la producción de camiones pesados, Mitsubishi no ofrece mucho en esta clase de vehículos. En cambio, los japoneses son muy fuertes en vehículos ligeros, Mercedes tiene un 'mercado de lujo' relativamente pequeño. Los expertos están investigando si un camión Mercedes, producido en Japón con un motor Mitsubishi podía captar el mercado expansivo del sureste de Asia. La producción de vehículos todo-terreno también ofrece muchas posibilidades; Mercedes produce 6.000 por año y Mitsubishi 120.000. La tecnología conjunta alemana japonesa de esta nueva empresa sería de un peso mundial; el desarrollo de nuevos productos aeronáuticos que saldrían de esta cooperación tendrían mercados potenciales de élite, ya que tienen acceso directo a mercados de todo el mundo.



Las compañías aseguradoras argumentan que pierden dinero debido al gran número de accidentes.

El precio del seguro un pozo sin fondo

Juan Carlos Para.

Según se difiere de los artículos publicados en la prensa en las últimas semanas el ramo del seguro del automóvil está en crisis, aunque cueste creerlo. Según estos datos el fuerte incremento experimentado en los últimos años en nuestro país por el parque de automóviles, no ha venido acompañado por el consiguiente incremento de la rentabilidad de las compañías aseguradoras que operan en dicho ramo como podría derivarse de la aplicación de la Ley de los Grandes Números, básica para el tratamiento actuarial. De forma contraria se está filtrando que la gran mayoría de las compañías aseguradoras de vehículos pierden dinero. Por ello ya está a la vista una nueva subida en las primas anuales de los seguros de automóviles. Se ve venir que todo el contencioso entre las aseguradoras y los talleres de reparación va a repercutir en una subida excesiva de las primas, fundamentando las compañías esta posible alza en la "alta" tasa de siniestralidad de los vehículos españoles, llegando a manifestar

que en algunas compañías las primas ingresadas no llegan a cubrir los pagos por siniestros y reparaciones.

En cierto modo, no resulta coherente que un sector que ha producido pingües beneficios durante muchos años, haya visto anulada su rentabilidad en poco tiempo y más bien parece, a un observador imparcial, que estas empresas no han sabido adecuar su gestión empresarial a la disminución de su margen por el crecimiento de sus costes.

Quizás los problemas se derivan de una no adecuada política de colocación de los excedentes de liquidez y la maximización de sus inversiones.

Así, ahora el incremento de los costes de reparación de los vehículos parece ser que va a ser directamente trasladado al asegurado, y por lo que se desprende de sus manifestaciones casi en el mismo porcentaje, esto es que pague el de siempre. Deberían intentar mejorar primero su actividad operativa, penalizar a los asegurados con alta tasa de siniestralidad y distribuir la carga no trasladando la totalidad del coste al consumidor final.

Seat y Nissan colaboran con la politécnica de Barcelona

Las empresas SEAT y Nissan Motor Ibérica han creado, juntamente con la Universidad Politécnica de Barcelona (UPB) el Primer Máster Español en Ingeniería de la automoción, inspirado en programas similares que se están impartiendo en universidades de Alemania e Inglaterra.

El objetivo principal de este máster es el de satisfacer la necesidad de técnicos especializados en la industria del automóvil para potenciar de este modo, la cualificación tecnológica y de diseño en el marco industrial.

Los últimos 30 años, la industria española de la automoción se ha situado en el cuarto puesto del ranking europeo, detrás de Alemania, Francia e Italia, por delante de Gran Bretaña. Respecto al ranking mundial, España ocupa el séptimo lugar como productor de automóviles. Ello ha supuesto para nuestro país un volumen de negocio superior al billón y medio de pesetas. Sin embargo, el nivel de investigación y diseño propio todavía difiere bastante del de otros países europeos. De ahí la necesidad urgente de formación en el ámbito de la Ingeniería de la automoción.

Para este Máster se han establecido dos niveles: un Programa Máster en Ingeniería del Automóvil y un Programa de Postgrado en Tecnología de la Automoción. el diploma de Máster está enfocado para la formación en todas las áreas que comprende la industria del automóvil: proyecto, fabricación del vehículo, gestión de los recursos tecnológicos, así como su optimización y conocimientos técnicos.



EL SCORPIO SEDAN INICIA SU COMERCIALIZACIÓN. — Recientemente se ha iniciado la comercialización en España del nuevo Scorpio sedán de tres volúmenes y 4 puertas, modelo que Ford España ofrecerá junto al tradicional Scorpio de dos volúmenes y 5 puertas, para satisfacer así a todo tipo de usuarios, interesados en este segmento de coches amplios, confortables, seguros y con un elevado equipamiento. El nuevo Scorpio sedán se ofrece en versiones CL, GL y Ghía, con motores de gasolina a inyección de cuatro cilindros y 2 litros, o de 6 cilindros y 2.9 litros, además de un turbo-diesel de 2.5 litros. También se ofrece la posibilidad de adquirir este nuevo modelo con transmisión automática y con tracción a las cuatro ruedas. En total, la nueva gama Scorpio comercializada por Ford España ofrece 15 versiones distintas con precios máximos recomendados que van de 2.958.000 a 4.838.000 pesetas. Todos ellos incorporan numerosos detalles de equipamiento original, sin incremento de precio, entre los que se incluyen aire acondicionado y frenos electrónicos antibloqueo.

SOBRE RUEDAS

Seat, vehículo oficial del rally Cataluña-Costa Brava

Seat y el Grupo Volkswagen participaron activamente en el Rallye Cataluña-Costa Brava con la entidad organizadora, el Real Automóvil Club de Cataluña, cediendo los coches necesarios para configurar el "Parque Móvil de Seguridad del Rallye". Este estuvo formado por los "Vehículos de Intervención Rápida", "Coches de Seguridad", conducidas por los Directores Adjuntos de la prueba que supervisaban todos los Puntos de Control, y los "Vehículos de Emergencia". En total una extensa Flota de más de 45 vehículos de los modelos SEAT Málaga, Ibiza y Marbella, junto a VW Jetta, Golf y Passat y varios Audi 90.

★★★

Renault 19, el coche más vendido en febrero

Dos modelos RENAULT, el Renault 19 y el Renault 21, se han situado en la posición más alta de sus respectivos segmentos durante el pasado mes de febrero. Además, el Renault 19 fue el vehículo que mayor cifra de ventas alcanzó en ese período de tiempo.

Tras el análisis de las cifras obtenidas en el mes de febrero, el Renault 19 ha sido el coche más vendido en el mercado español con una cifra que supera las 7.200 unidades comercializadas lo que significa una penetración del 8,40%.

Del mismo modo, el Renault 21 se mantiene en la cabeza de su segmento gracias a la gran variedad de versiones y motorizaciones que posee.

★★★

Mercedes Benz AG amplía la Junta Directiva

El Consejo de Administración de Mercedes-Benz AG ha aprobado la propuesta de ampliar la Junta Directiva compuesta actualmente por cinco miembros.

La futura ampliación de la Junta Directiva a 13 miembros con una configuración exacta del campo de actividades es consecuente con la dimensión de la empresa de cara al Mercado Mundial y a las muchas demandas de los sectores de Turismo y Vehículos Industriales.



El "Roland Garros" es lo último de Peugeot en su línea deportiva y siguiendo con el inimitable 205.

PEUGEOT ROLAND GARROS

El nombre lo dice todo

En los primeros días de marzo, Peugeot Talbot lanzó al mercado una serie especial limitada, denominada "Roland Garros". Basada en la carrocería tres puertas del 205, esta nueva versión viene a representar el mayor logro del 205 en cuanto a lujo y confort. Los futuros poseedores de un Peugeot 205 Roland Garros verán en él un signo de distinción y elegancia, en suma un coche de "élite", en el que destacan el color exclusivo de su carrocería, verde metalizada, asientos de aspecto deportivo tapizados lateralmente en cuero y, en su parte central, por tela específica, volante forrado en cuero a tono con el color de los asientos, spoiler delantero y alusiones al recinto tenístico del cual toma su nombre, tanto en el interior como en el exterior de la carrocería. El resto del equipamiento va en consonancia con el lujoso entorno descrito, que llevará a su poseedor al disfrute de las máximas comodidades funcionales (elevalunas eléctricos, cerraduras centralizadas, aire acondicionado...).

Su motor es el TU3S, de 1.360 cm³, que proporciona una potencia máxima de 85 CV DIN, a 6.400 r.p.m., y un par de 11,4 mkg, a 4.000 r.p.m., lo cual se traduce en una velocidad máxima de 178 km/h., con una aceleración de 0 a 100 km/h. de 10,6 segundos.

En su conjunto, el 205 Roland Garros, tanto por su equipamiento de alto nivel como por su acertada mecánica, será una de las berlinas más codi-



El cuadro interior se destaca por su manejabilidad y adaptación.

ciadas en el mercado dentro de las de su segmento, y resaltarán, una vez más, el carácter inimitable del 205.

Equipo exterior

En el equipo exterior el "Roland Garros" no pierde detalle que dé al coche todo un aire deportivo, exclusivo y señorial.

En exclusiva para esta versión nos presenta la pintura

metalizada en color verde. También nos trae el parachoques delantero y trasero de color verde oscuro con insertos cromados, a lo que hay que añadir el faldón delantero del color de la carrocería. La decoración lateral también es específica de este nuevo modelo. Y en exclusiva nos trae los monogramas del Roland Garros-París. Lo demás del equipo exterior son mejoras de los ya en el mercado y con inusitada aceptación por la gente joven, como son los modelos GTX y GTI: cerraduras eléctricas centralizadas, 5 llantas de aleación ligera, dos retrovisores exteriores accionables desde el interior, faros de largo alcance y limpia-lunas trasero.

Equipo interior

En cuanto al equipo interior es todo un recital de lujo y comodidad, que crean un ambiente interior agradable y lleno de vitalidad. Con asientos de conformación que te permiten cualquier adaptación a tu cuerpo, y tapizado específico en cuero blanco y tela; paneles de cuero-tela, moqueta en el piso. El volante es de tres brazos, en cuerpo de antracita y con medallón exclusivo. Los cinturones autoenrollables de color "tierra batida". Preequipo de radio y aire acondicionado.

La manejabilidad y lo práctico de su interior está de sobra demostrado con ese tablero de instrumentos con cuenta-vueltas, reloj digital y termómetro...; los elevalunas eléctricos delanteros y ventanillas traseras practicables.

TECNICA

- ★ Alcanza una potencia máxima de 1.360 centímetros cúbicos a 6.400 revoluciones por minuto.
- ★ Su velocidad máxima es de 178 kilómetros por hora.
- ★ Tiene una aceleración que le permite alcanzar los 100 kilómetros por hora en sólo 10,6 segundos.
- ★ Tiene un consumo a los 100 k/h de 5,2 litros; a los 120 K/h de 7,0 litros y de 8,6 litros en recorrido urbano.

EN RUTA

Los fármacos y la conducción

Estas fechas, y como consecuencia de los cambios climáticos bruscos, tienen periódicamente un protagonista indiscutible; los costipados, gripes y derivados, enfermedades, generalmente leves, en ocasiones incluso reducidas a simples trastornos pasajeros, pero que, debido a la medicación, automedicación en muchos casos repercuten de forma negativa en la seguridad vial.

Pocas veces los conductores son conscientes de que casi todos los medicamentos, incluidos los que toma para combatir un resfriado, por lo general inocuos en muchos aspectos de la vida cotidiana, tienen efectos peligrosos sobre la capacidad para la conducción a la hora de sentarse al volante. Sin embargo, hasta la vulgar aspirina tiene sus efectos nocivos tomada de forma abusiva, como hipoacusia, vértigo y zumbido de oídos. Y mezclada con alcohol puede producir problemas de tipo de tromboflebítico.

Sin embargo, la automedicación está a la orden del día, pese a los riesgos innegables. En primer lugar, el enfermo suele desconocer, y por lo general no siempre los prospectos lo indican, los efectos perniciosos que cada medicamento tiene sobre la capacidad de conducir, tampoco es corriente saber cuál puede ser la reacción mezclados con otros medicamentos que ya se estén tomando para atajar cualquier otra dolencia, o con alcohol, que suele potenciar efectos no deseables.

No obstante, los antihistamínicos, empleados en el tratamiento de resfriados, alergias, etc., de los que se calcula que se consumen en nuestro país por encima de las 300.000 unidades al día, reducen la capacidad de concentración, disminuyendo la actividad refleja, producen estados de inquietud, además de somnolencia.

★★★

"Red", una nueva señal y multas más altas

Recientemente los madrileños han visto aparecer una nueva señal en determinadas calles de la ciudad, cuya colocación se terminó el 15 de marzo. Esta señal, situada en zonas de gran congestión de tráfico, indica sanciones más elevadas, aprobadas en la nueva Ley de Circulación Vial, por determinadas infracciones de tráfico, pasando por 50.000 pesetas, y están consideradas como las más graves aparcar en carga y descarga, en el carril bus o en doble fila.



NUEVO FIAT CROMA JARAMA. —El pasado febrero comenzó la comercialización de una nueva versión del FIAT CROMA, denominado JARAMA. Esta serie especial viene a dar una imagen del CROMA reforzada, con un espíritu más deportivo. Una serie de aditamentos aerodinámicos, le hacen apetecible a un público caprichoso al que le gustan los coches personalizados. La nueva versión se realizará, exclusivamente sobre las versiones DUEMILA y 2.0 T, i.e., las cuales sin variación de precio, contarán con el mismo equipamiento actual más el Kit deportivo especí-

fico del CROMA JARAMA, que incluye: Parachoques delantero y trasero; Faldones laterales; Spoiler trasero. Estas unidades irán identificadas exteriormente con el nombre "JARAMA", situado en los laterales, junto al paso de rueda posterior. El equipamiento de serie del FIAT CROMA DUEMILA incluye: Servodirección; Llantas de aleación ligera; Limpialuneta; Cristales atérmicos y cortina parasol; Asientos delanteros multiregulables; Cinturones de seguridad delanteros y traseros; Chek control; Alzacristales eléctricos anteriores y posteriores; Cierre centralizado de puer-

tas y maletero; Climatizador automático; Espejos retrovisores eléctricos; Apoyacabezas anteriores y posteriores. El FIAT CROMA 2.0 ie Turbo incluye en su equipamiento lo mismo que el modelo anterior además de: Espejos con desempañador; Corrector de faros en altura; Asiento posterior partido; Conmutador de encendido iluminado; faros antiniebla. Los precios del FIAT CROMA JARAMA serán los siguientes: CROMA JARAMA DUEMILA, 3.078.950 pesetas. CROMA JARAMA 2.0 ie Turbo, 3.511.200 pesetas. Estos precios incluyen IVA y transporte.



AUDI 100 TDi CON INYECCIÓN DIRECTA, LA EFECTIVIDAD DE UN DIESEL.

—Por primera vez, Audi introduce la inyección directa en un motor turbodiesel, con lo que se consiguen importantes ahorros en consumo y unas prestaciones que nada tienen que envidiar a las de un motor de gasolina. El audi 100 TDi, que estrena esta mecánica, acelera de 0 a 100 Km/h en sólo 9" 9/10 y alcanza una velocidad máxima de 200 Km/h. El consumo es sin embargo, mínimo, establecido en 4,2 litros cada 100 Km. a una velocidad de 90 Km/h., 5,9 a 120 y 7,2 litros en conducción urbana, lo que se traduce en un con-

sumo medio ponderado de sólo 5,7 litros. La gran aportación de la inyección directa consiste en la introducción del combustible directamente en la cámara de combustión, con lo que se mejora el rendimiento hasta un 20%. Este importante ahorro energético había hecho que se generalizase el empleo de la inyección directa en los vehículos industriales, pero el aumento considerable de la rumorosidad del motor hizo imposible, hasta ahora, su introducción en los turismos. Los dos muelles del inyector permiten que el aumento de la presión dentro del cilindro sea más progresiva, con lo que desaparece buena par-

te de los ruidos de la combustión tradicionales de la inyección directa. La comercialización de este modelo en España está prevista para el próximo mes de mayo. Su precio rondará los cuatro millones de pesetas en nuestro país, en donde contará con un amplio equipamiento de serie que incluye, entre otros elementos, revestimientos de madera en puertas y salpicaderos, asiento del conductor regulable en altura o dirección asistida, en cuanto a confort y, por lo que respecta a seguridad, sistema antibloqueo de frenos (ABS) y el Procon-ten, sistema inercial de seguridad, totalmente mecánico, desarrollado por los técnicos de Audi.