

SOBRE RUEDAS

La subida del seguro obligatorio del automóvil subió cerca del 30%

El precio actual de los seguros obligatorios de automóvil en España refleja un incremento global del 25 al 30 por ciento respecto a las tarifas vigentes el año pasado, según afirmó ayer a EFE un representante de la Unión de Consumidores de España (UCE).

El incremento anual de tarifas para el conjunto del ramo de automóviles se sitúa sin embargo en torno al 10 por ciento, de acuerdo con esta misma fuente, que destacó también la existencia de desequilibrios en la aplicación de los distintos sistemas «bonus-malus», destinados a premiar a los asegurados libres de siniestros.

En su opinión, el nivel máximo de bonificación concedido por las compañías aseguradoras a los conductores que contribuyen a reducir la siniestralidad apenas llega a rebajar la prima en un 45 por ciento, mientras que el recargo impuesto a los peores automovilistas puede alcanzar un 100 por cien.

La UCE facilitó además en un comunicado las conclusiones de su último estudio sobre el ramo, basado en los datos de siete compañías, donde se indica que la subida de primas en las pólizas a terceros oscila entre el 6,2 por ciento aplicado por la Mutua Madrileña Automovilista (MMA) y el 28 por ciento de «La Unión y el Fénix».

El estudio fue elaborado a partir de los precios aplicados por «Mapfre», MMA, «La Unión y El Fénix», «Winterthur», Banco Vitalicio, «Aegon» y «La Estrella», que representan en conjunto un 31,7 por ciento del negocio generado en el mercado español del seguro de automóvil.

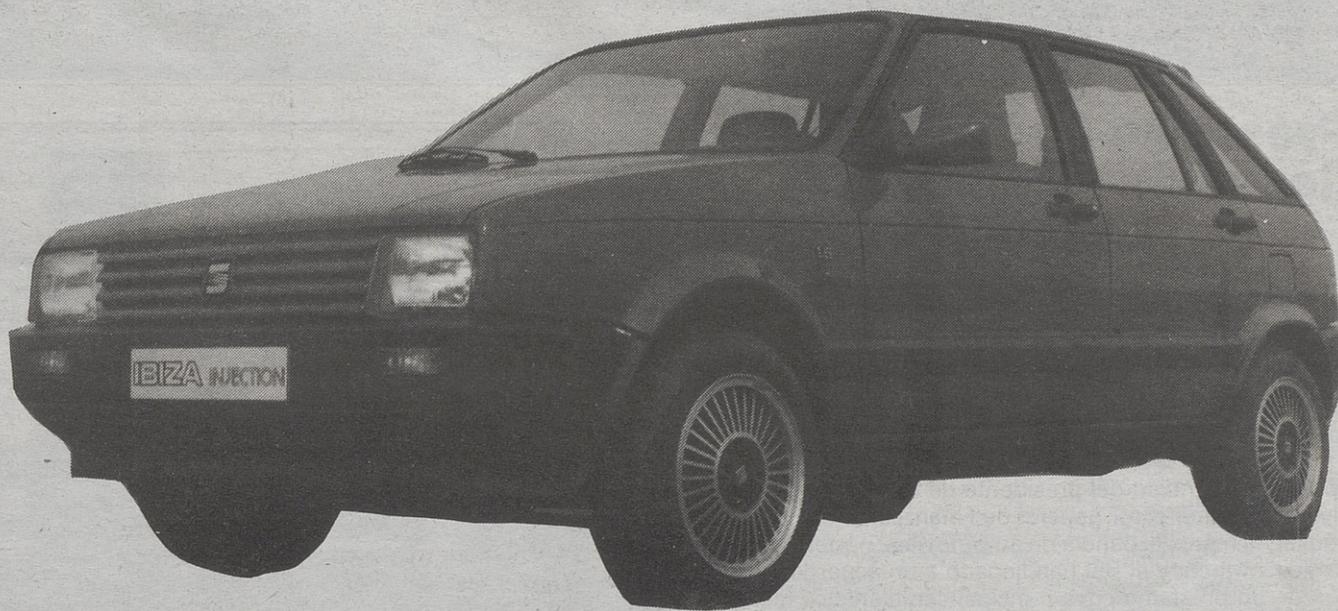
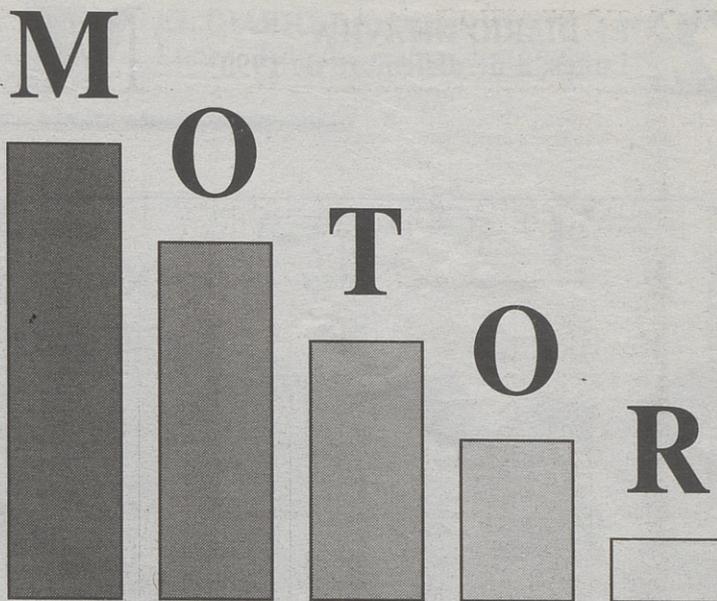
La Unión de Consumidores subraya la «libertad de precios» existente en este mercado y atribuye a la Mutua Madrileña la prima más barata en seguro obligatorio, con un nivel básico 100, frente a un máximo de 167 en el Banco Vitalicio, mientras que la tarifa más alta en todo riesgo corresponde a «La Unión y El Fénix», con una cota 127, según la misma escala de valoración.

“Las compañías de seguros y los accidentes de tráfico”

En Suecia y en los Estados Unidos, el interés por la seguridad del tráfico, no se limita a dictar normas de circulación y que éstas se cumplan. El Estado, los fabricantes de automóviles y las compañías de seguros, financian y llevan a cabo una exhaustiva investigación de las causas que provocan los accidentes, empleando para ello los métodos más modernos y científicos que se conocen.

En el país sueco, cada vez

que se produce un accidente de cierta consideración, la policía que acude al lugar de los hechos, avisa simultáneamente a la compañía aseguradora y al fabricante de los vehículos si estos son de fabricación nacional. De este modo, Volvo y Saab, únicos productores prácticamente de los turismos y camiones nacionales, están presentes y toman parte activa en la investigación subsiguiente junto al total de las partes afectadas.



Las empresas europeas de automóviles, entre ellas las españolas, tienen aún buenas expectativas de futuro

Futuro esperanzador para la industria del automóvil en la CE

Para Martín Bangemann, comisario europeo de industria, el fin del “boom” del automóvil en Europa no es para mañana

¿Es el fin del “boom” del automóvil? Para Martín Bangemann, comisario europeo responsable de la política industrial, la respuesta es claramente “no”.

Desde 1984, año de vacas gordas para el automóvil europeo, la producción de vehículos en Europa ha batido año tras año todos los records para alcanzar hoy por hoy un total de 3 millones de nuevos vehículos aproximadamente. Para el comisario “no hay razón objetiva para la eventualidad de una caída espectacular de la coyuntura en el sector del automóvil”.

A las personas inquietas el comisario Bangemann ha respondido con cifras: las previsiones del parque automovilístico europeo para 1998 prevén unos 15 millones de vehículos nuevos, esto es, un incremen-

to anual de matriculación del orden de 3 millones de vehículos. Además, señaló el comisario, estas previsiones deberán revisarse al alza ante la perspectiva de la apertura de los mercados de los países del Este. A modo de ejemplo, únicamente la demanda de la antigua RDA podría elevarse en unas 600.000 unidades.

Sí pero ¿y la crisis del Golfo, los problemas de contaminación y la “invasión” de los vehículos japoneses? El comisario descartó estos temores en un santiamén. Por lo que concierne a la crisis del Golfo, el alza del precio de la gasolina podría llevar a los Europeos a modificar su comportamiento en el volante (conducir cada vez menos deprisa para ahorrar carburante, comprar vehículos que consuman poco), pero no debería poner

en discusión el principio de adquisición de un automóvil. Asimismo, la importancia que el ciudadano concede a la protección del medio ambiente debería orientar más su elección hacia vehículos “limpios” sin que por ello se le haga renunciar a este medio de transporte.

Por último, por lo que se refiere al delicado problema de la penetración de los mercados europeos por los automóviles japoneses, recordó que la Comunidad sigue siendo de todas maneras el gran productor mundial con una cuota del mercado mundial del 35%, frente al 25% de los vehículos americanos y el 25% de los japoneses. Según el comisario Bangemann, frenar las importaciones japonesas erigiendo cuotas únicamente fortalecería las debilidades de la industria

europea del automóvil: producción demasiado orientada hacia los mercados nacionales, cadenas de montaje menos rápidas, etcétera.

Para el comisario Bangemann, la mejor solución pasa por controlar el futuro ritmo de la penetración del mercado europeo de los vehículos japoneses vía un sistema de control al que aceptaron someterse los constructores japoneses hasta 1996. Martín Bangemann dirigió una doble advertencia a los europeos, tanto a los “proteccionistas” como a los pretendidos “librecambistas”: una política de “todo o nada” podría resultar en “nada”.

A los constructores europeos corresponde, por tanto, sacar el máximo partido de este plazo para remediar sus debilidades y ofrecer a los consumidores vehículos capaces de rivalizar con sus competidores japoneses.

**El nuevo Fiesta
alcanzó
1.000.000 de
unidades**

El nuevo Ford Fiesta ha alcanzado otro significativo récord con la producción de la unidad Un Millón, hecho que se ha producido en la planta de Almusafes, en España, el pasado 16 de noviembre de 1990. Esto ha sucedido tan sólo 20 meses después del lanzamiento de este nuevo coche.

Este coche, que se integrará en la producción normal de distribución a la red de Concessionarios para su venta, equipa un motor fabricado también en la planta de Almusafes.

El nuevo Fiesta está registrando toda una serie de récords desde su lanzamiento, pues se convirtió en el coche europeo más vendido en su año de introducción y continúa registrando todo tipo de éxitos.

En España, desde que el nuevo Fiesta se puso a la venta, en abril de 1989, y hasta el 31 de octubre del 90, se vendieron 103.537 unidades de este modelo, Coche del Año en España 1990.

**Préstamo de 32.800
millones de pesetas para
Seat**

Con la presencia de Dieter Ullsperger, miembro del Consejo de Dirección de Volkswagen AG, y de Miguel A. Arnedo Orbanos, vicepresidente del Banco Europeo de Inversiones (BEI), se formalizó el pasado día 19 de octubre la concesión de un crédito de 32.800 millones de pesetas a la empresa española Seat, por parte del BEI, en la sede que esta entidad posee en Luxemburgo.

Ante la presencia también del presidente de Seat, Juan Antonio Díaz-Alvarez, y del director general de Finanzas de dicha entidad, Dr. Müller, la marca española de automóviles, perteneciente al Grupo Volkswagen, y el BEI han llegado a un acuerdo para la concesión de un préstamo cuya principal característica técnica es su devolución en un plazo de 10 años a un tipo de interés variable.

Este préstamo se enmarca dentro de la política de Seat de financiar las fuertes inversiones que ha acometido gracias a la utilización de recursos propios, cash-flow y empréstitos externos.

Como es sabido, Seat procederá a la renovación total de su gama de productos, la construcción de una nueva factoría y la adecuación de los centros productivos ya existentes. El primer modelo de la nueva generación, el Seat Toledo, será presentado oficialmente en 1991 y la nueva fábrica de Martorell entrará en producción en 1992.



La policía determina las culpabilidades administrativas si las hubiera. Las compañías de seguros, con estos informes, simplifican costosos trámites judiciales poniéndose de acuerdo en los casos más claros, o reclamando a quien proceda en casos de terceros implicados.

Por su parte, y esto ayuda grandemente a disminuir los fallos en la seguridad activa y pasiva de los vehículos, el fabricante, tiene la facultad de comprobar con medios propios y sin mediatizaciones de atestados técnicos poco fiables, el posible error de funcionamiento de la seguridad de marcha (frenos, dirección, roturas, reventón de neumático, etc.) para después, en un estudio más detenido, analizar los fallos estructurales y las deformaciones del conjunto, que afectan a la seguridad de los ocupantes o pasiva, (mal funcionamiento de los sistemas de retención, cinturones, cabezales; debilidades de los anclajes de asientos, cerraduras, columna de dirección, elementos interiores punzantes, resis-

**“Las compañías de seguros y los
accidentes del tráfico”**

tencia y comportamiento de las superficies acristaladas, etc.).

De este modo y unidos a los informes médicos, quedan establecidos, con poco margen al error, las causas reales que provocan cada accidente, y es también de este modo como unos y otros pueden actuar sobre las medidas encaminadas a tratar de evitarlos.

Como prueba de la eficacia de como funcionan estos sistemas, única forma de prevención real —y prevenir, anticiparse, es lo que debemos aspirar a conseguir en España—, hemos leído como, el Instituto de Datos sobre Pérdidas en Carretera (HLDI), instituto independiente que funciona en los Estados Unidos financiado por las compañías de seguros, ha declarado al modelo 900 de Saab, el mejor en el promedio de los coches que circulan en aquel país, en términos de costes por daños.

Esta clasificación efectuada por el HDLI en relación con los diversos modelos de automóviles, está basada en el coste de los daños que se producen en accidentes de carreteras. Cuanto mejor es la protección que proporciona un coche, mejor es su clasificación.

¿Por qué las compañías de seguros y los fabricantes de automóviles, en Estados Unidos, Alemania Federal y Suecia, entre otros de los países más avanzados de occidente, invierten dinero y colaboran en la investigación de los accidentes?

Para encontrar una respuesta, en el caso de los fabricantes, es sabido que cada día es mayor la exigencia por parte de los usuarios de una mayor garantía de seguridad para los vehículos que conducen.

Para las compañías de seguros, los costes altísimos en reparaciones e indemnizaciones

a las personas afectadas, ha colocado el seguro del automóvil a unos niveles de riesgo, que muchas compañías españolas, a buen seguro, preferirían evitar tener al automóvil como cliente: en España las cifras que dan fuerza a este argumento son las siguientes.

Según UNESPA, patronal de las compañías aseguradoras, un total de 4.936.457 siniestros (cifras correspondientes a 1987, tomadas de la revista tráfico), arrojaron un coste medio de 46.448 pesetas. Los accidentes con víctimas tienen una cuantía estimada superior en 27.472 pesetas más que un siniestro simple. Sumando ambas circunstancias, el coste total por daños materiales más víctimas, ascendió a 231.985.811 millones de pesetas pagadas por el concepto daños a vehículos, en los que también se incluyen los daños materiales a vías, señales, etc.

Pero esta no es, sin embargo, la partida más cara. Los gastos administrativos de las compañías de seguros en España, ascienden a un total estimado en 275.146.266 millones de pesetas. Y aún queda otra cifra por contabilizar en el capítulo de los accidentes no menos importante que las anteriores.

Las indemnizaciones a las personas implicadas de algún modo en los accidentes de la circulación, heridos leves, graves y fallecidos, ascendieron a 187.924.264 millones de pesetas.

Una suma a bulto de los tres capítulos mencionados debería bastar, para que fueran las propias compañías de seguros las que, en combinación con el Estado y los fabricantes de automóviles pusieran, de una vez por todas, en marcha un plan de seguimiento de los accidentes, que permitiera conocer sin margen de error cuando fueron, el conductor, la máquina, o un simple bache de la carretera, los causantes de un accidente.

Paco Costas



Lancia Dedra

La unión de técnica y diseño

Lancia Dedra es la síntesis concreta de toda la tradición Lancia y representa su expresión más avanzada y actual. Es un coche que nacido de la estrecha colaboración entre la creatividad del técnico y el más adelantado empleo del ordenador, está en perfecta sintonía con el gusto Mediterráneo. De sólidos contenidos estéticos exteriores, exhibe una línea preciosa y exclusiva, dinámica y penetrante. Interiores refinados, habitáculo acogedor que transmite una inmediata sensación de confort. Agresivo y seguro, Dedra domina la carretera pero se deja llevar suavemente respondiendo con exactitud a los deseos del conductor. Dedra se coloca en la cumbre europea del automovilismo y ofrece al hombre de hoy un estilo de vida exclusivo; sin precedentes.

Lancia presenta el nuevo Dedra, una berlina de tres volúmenes con tracción delantera de categoría medio-superior y caracterizada por sus contenidos técnicos avanzados y equipamientos de prestigio.

En el ámbito de la categoría a la que pertenece, el Dedra se acerca a los coches de la categoría superior, con los cuales comparte una serie de contenidos sumamente prestigiosos.

A una carrocería de elevadas características aerodinámicas (Cx 0,29) —que con su línea clásica, elegante y dinámica confirma las opciones de estilo Lancia— el Dedra combina una mecánica rica de soluciones innovadoras, una serie de nuevos propulsores y equipamientos interiores prestigiosos y funcionales.

Por primera vez en una ber-

lina de esta categoría, se han previsto una serie de sistemas electrónicos sofisticados para incrementar aún más el confort de su viaje (suspensiones "inteligentes" con amortiguación controlada), el bienestar ambiental en el habitáculo (calefacción y aire acondicionado automático), la seguridad al frenar (sistemas de anti-bloqueo hidráulico). En algunas versiones se ofrece una instrumentación opto-electrónica de doble visualización analógica/digital con funciones suplementarias de control y servicio.

La gama prevé cuatro motores —tres de gasolina, todos ellos de inyección electrónica y un turbodiesel— caracterizados por una gran elasticidad y progresividad, dentro de una gama de cilindradas típicamente europea, entre 1,6 y 2 litros, con potencias que llegan a 120 CV y velocidades del orden de 200 km/h. Entre los tres propulsores de gasolina, todos ellos también funcionantes con combustible sin plomo, los dos más potentes disponen de árboles de equilibrado contrarrotantes para obtener un funcionamiento más suave y silencioso.

Brillante y manejable; concebido para ofrecer una elevada calidad de conducción, el Lancia Dedra ofrece posibilidades excepcionales de personalización por la disponibilidad de opcionales sumamente prestigiosos, como los tapizados interiores de Alcántara y de cuero natural, los asientos con regulación eléctrica y calefacción, el cambio automático, los espejos externos plegables eléctricamente, el asiento pos-

terior partido abatible y el techo practicable eléctrico.

El Dedra, en síntesis

Con el Dedra, Lancia, por primera vez traslada una berlina de medianas dimensiones contenidos que hasta ahora se habían reservado a su modelo tope de gama, el Thema.

De esta forma, la validez típica de los grandes coches de prestigio se extiende a un producto que se puede enmarcar en un sector de mercado más amplio y variado.

Para la nueva berlina Lancia se ha elegido un nombre de pura fantasía, que refleja la

geometría fuerte y elegante de su línea.

Línea aerodinámica

El Dedra es una berlina de 4 puertas, con tracción delantera y carrocería de tres volúmenes, con una línea fluida y dinámica. Estas son sus características destacables:

—Un frontal perdilado, con la clásica parrilla lancia reestilizada según un moderno diseño y con faros bipolar de dimensiones reducidas.

—Originales montantes posteriores que subrayan la imagen sólida del coche.

—Cola alta con maletero de gran capacidad.

La longitud es de 4,34 metros y la distancia entre ejes de 2,54 metros.

Se ha prestado una gran atención a la aerodinámica del Dedra, efectuando también estudios preliminares con la computadora, que cuenta con un coeficiente de penetración (Cx) que difícilmente se encuentra entre las berlinas de tres volúmenes: 0,29 en la versión "1.6 i.e." y ligeramente más alto en las demás versiones.

Carrocería

Diseñada completamente por computadora, la carrocería cuenta con una acusada rigidez torsional y está construida con criterios de protección de alto nivel contra la corrosión; especialmente:

—El 50% de su peso se realiza en chapa bi-galvanizada y el otro 20% en chapa monogalvanizada, es decir el 100% de los paneles exteriores;

—antes de la pintura final, se le somete a un ciclo sumamente complejo de tratamientos de protección, así como al pulido por apomazado en húmedo para obtener la máxima uniformidad de las superficies.

Ingeniería avanzada

El Dedra presenta, desde el punto de vista técnico, numerosas soluciones avanzadas, que hacen de la nueva berlina Lancia un coche alineado con las más recientes evoluciones de la ingeniería automovilística.

El Dedra adopta un cambio con sincronización desdoblada en el eje primario y secundario, que garantiza un funcionamiento absolutamente silencioso incluso en punto muerto.

TÉCNICA

➔ El Dedra presenta cuatro motores. El primero de 1.600 c.c., con 90 C.V. y capaz de una velocidad de 180 km/h; el segundo de 1.800 c.c., con 110 C.V. y 192 km/h; el tercero de 2 litros con inyección electrónica para 120 C.V. y capaz de lograr los 200 km/h; el cuarto es turbodiesel de 2.000 c.c., con 92 km/h y 180 km/h.

➔ Suspensión de ruedas independiente por brazos oscilantes inferiores para las ruedas delanteras, y de brazos oscilantes longitudinales para las traseras; ello le permite mantener una perfecta horizontalidad durante la frenada.

➔ Sistema antibloqueo de las ruedas (ABS), seleccionados de dos sistemas hidráulicos distintos, según el peso y las prestaciones del coche.

➔ La chapa ha sido recubierta por un material insonorizante termofusible, lo que le da un aislamiento acústico ideal del interior del habitáculo.

EN RUTA

Seat confirma el interés de Ford-Volkswagen por Portugal

El presidente de SEAT, Juan Antonio Díaz, confirmó ayer que las direcciones de Volkswagen y Ford manejan la opción de Portugal como el país candidato para instalar una planta conjunta de fabricación de automóviles, con lo que la posibilidad de ubicarla en España parece desechada.

El presidente de Seat, empresa del grupo Volkswagen, hizo esta afirmación en una rueda de prensa ofrecida tras finalizar su intervención en el seminario «Empresa y Humanismo», que organiza la Universidad de Navarra.

Las empresas Ford y Volkswagen habían barajado la opción de instalar esta planta en la localidad sevillana de Dos Hermanas, para lo que la Junta de Andalucía había prometido las «máximas subvenciones autorizadas por la CE».

Esta planta, en donde se fabricarán vehículos intermedios entre turismos y furgonetas, supondrá unas inversiones de 285.000 millones de pesetas y generará unos 4.000 puestos de trabajo.

Aunque la decisión definitiva se tomará la próxima primavera, las multinacionales automovilísticas parecen decididas a instalar la nueva fábrica en Lisboa, dada la situación de la economía portuguesa y los salarios más moderados de este país, según declararon el pasado mes de octubre directivos de estas empresas.

Por estas fechas la Junta de Andalucía lanzó la última ofensiva al invitar al presidente de Volkswagen a visitar los terrenos donde se ubicaría la planta.

El presidente de SEAT indicó que esta empresa prevé finalizar el año con un crecimiento de la producción del 8 por ciento y un incremento del 5 por ciento en su facturación.

Según Juan Antonio Díaz, la caída de las ventas en el mercado interior se ha compensado con el aumento de las exportaciones, sobre todo, al este de Alemania, en donde este año se han matriculado unos 7.500 vehículos.

En su opinión, la disminución de las ventas de SEAT «es coyuntural y quedará superada la próxima primavera, cuando recuperaremos el desarrollo normal de nuestras actividades».

**Seat Marbella Jeans. Apto para ir de rodeo**

Al Seat Marbella le ha salido un hermano con casta y espíritu. El Marbella Jeans, como su nombre indica, es un vehículo que conecta especialmente con el carácter alegre de nuestra juventud. Un coche que identifica, y marca, un estilo de vida. Inmerso en la más pura corriente vaquera, el Seat Marbella se lanza ahora al mercado con una serie de detalles que le dan exclusividad.

Una tapicería resistente en imitación tejana, con etiqueta de cuero cosida al respaldo. Bolsillos portaobjetos en la parte posterior y los laterales de los asientos delanteros, cosidos y con remaches metálicos como los de los más genuinos vaqueros. Esos a los que todos los tenemos tanto apego y de los que cuesta desprenderse.

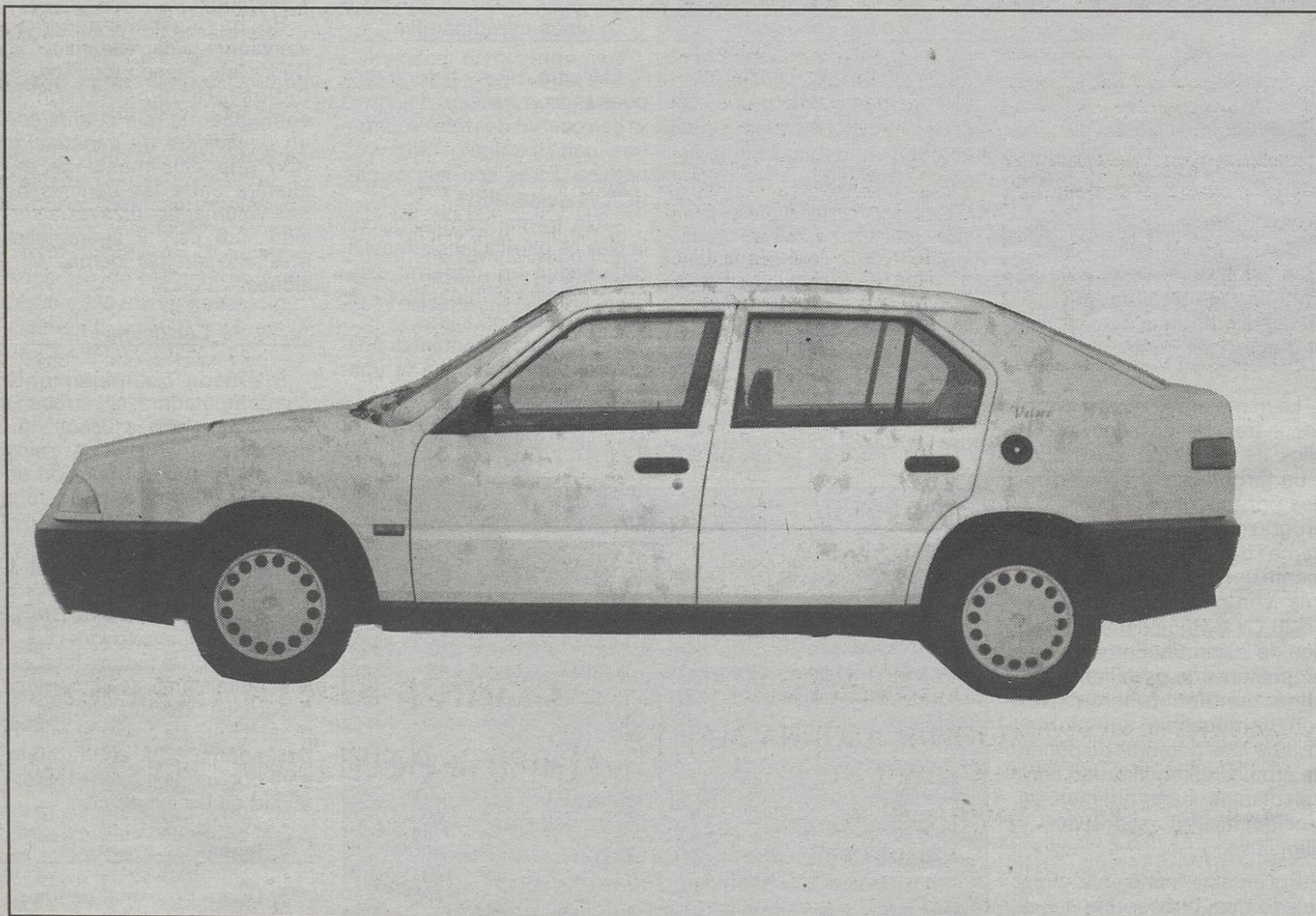
Las alfombras de color azul ayudan a definir el clima aventurero del Marbella Jeans. Detalles como los tapacubos integrales

y las llantas de rueda en color blanco, también son dignas de tener en cuenta.

Un coche con nervio, resistente y fiable que dotado de un motor de 903.c.c., y de una caja de cambios de 4 velocidades, logra alcanzar los 130 Km/h de velocidad máxima y acelera de 0 a 100 Km/h en 20 segundos.

Los consumos del Marbella Jeans, como corresponde a un vehículo de su clase, son de lo más comedido: a una velocidad de 90 Km/h no gasta más de 4,9 litros de combustible. Cuando la velocidad media es de 120 Km/h arroja un consumo de 6,9 litros; elevándose éste a 7,3 litros si la conducción se efectúa en ciclo urbano.

Sin duda ha nacido un nuevo vehículo que se identifica ampliamente con la manera de vivir de un gran sector de público joven que lo recibirá como al más leal de sus amigos.

**Nuevo Alfa 33 "Veloce". Serie limitada**

Alfa Romeo Española ha puesto a la venta una serie limitada del Alfa 33, denominada "Veloce".

Esta nueva versión del modelo más pequeño de la gama Alfa equipa el brillante motor boxer de 1.351 cm³ y 88 caballos, que le permiten alcanzar una velocidad punta de 176 km/h.

El equipamiento muy completo, incluye de serie:

- Cierre centralizado.
- Elevalunas eléctricos delanteros.

- Cinturones de seguridad delanteros y traseros.
- Cristales atérmicos.
- Volante regulable.
- Respaldo asiento trasero abatible.

El precio del Alfa 33 "Veloce" es de 1.438.00 pesetas, (IVA incluido) lo que le sitúa en una posición de máxima competitividad frente a sus rivales.