

Un código más severo

El Consejo de Ministros ha aprobado el Real Decreto sobre el Reglamento General de Circulación que desarrolla la Ley de Tráfico y Seguridad Vial. En el Reglamento se establecen los límites de velocidad en ciudad, que no podrán superar los 50 kilómetros y en autovía, donde no se podrá pasar de los 130 kilómetros por hora. En todos los casos, estos límites de velocidad no pueden rebasarse ni siquiera para realizar adelantamientos.

En cuanto al alumbrado, las principales innovaciones son, la prohibición de las 'ráfagas' con la finalidad de avisar de la presencia de los agentes de la Guardia Civil de Tráfico. Se establece además la obligación de utilizar los cinturones de seguridad al conductor y al pasajero del asien-

- El límite de velocidad en ciudad no podrá sobrepasar los 50 kilómetros por hora.

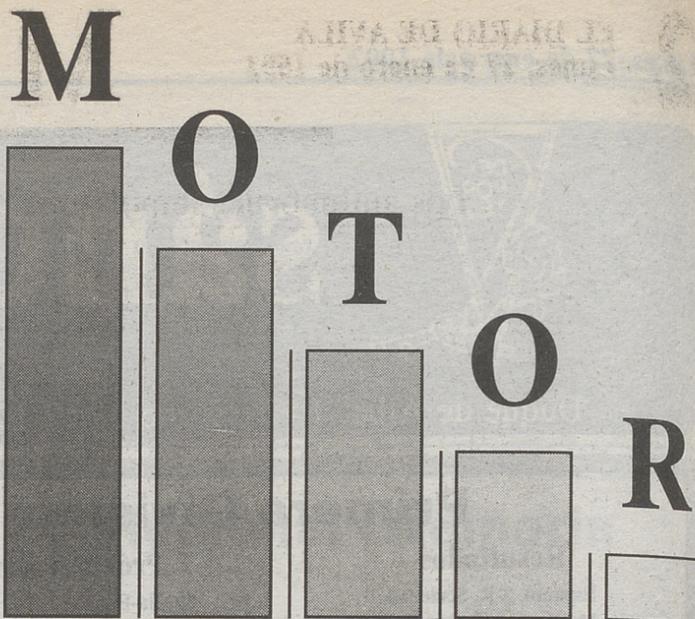
- Se prohíben las 'ráfagas' para avisar a otros automovilistas de la presencia de agentes de la Guardia Civil de Tráfico.

- Todos los conductores y usuarios de motocicletas han de llevar casco de protección cuando circulen por cualquier vía urbana o interurbana a partir del 1 de septiembre de este año.

to delantero también en las vías urbanas, y los pasajeros de los asientos delanteros centrales y de los traseros estarán obligados a utilizarlos en aquellos vehículos

que se matriculen a partir del 15 de junio de 1992.

Todos los conductores y usuarios de motocicletas y ciclomotores estarán obligados a llevar casco de protección cuando circulen por cualquier vía urbana o interurbana a partir del 1 de septiembre de 1992. El Reglamento establece también la prohibición de conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, la prohibición de arrojar a la vía o a sus inmediaciones colillas o cualquier otro objeto encendido que pueda producir incendios, la prohibición de realizar autostop en autopistas y también se prohíbe la utilización de patines, monopatines o aparatos similares salvo que se trate de zonas especialmente destinadas para ello.



BREVES

Seat cifra su techo de endeudamiento en 200.000 millones. El presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Alvarez, cifró en Madrid en 200.000 millones de pesetas el techo de endeudamiento de su sociedad, un límite "aún no alcanzado".

Díaz Alvarez reconoció que el volumen inversor previsto por Seat (788.000 millones de pesetas desde 1980 hasta el año 2000) requiere un importante grado de endeudamiento, pero las condiciones del crédito firmado con el Banco Europeo de Inversiones permite la amortización de los mismos en buenas condiciones para la empresa automovilística española.

Nuevo Ibiza. Seat iniciará a finales de año la producción en serie de una nueva versión de su modelo Ibiza, que se empezará a comercializar durante la primavera de 1993, en la factoría de montaje que está construyendo en Martorell (Barcelona).

En esta fábrica de montaje Seat producirá el nuevo modelo Ibiza, así como nuevos turismos que salgan al mercado en los próximos años.

Seat y Suzuki. El presidente de Seat, Díaz Alvarez, afirmó que Seat mantiene negociaciones con Suzuki para la creación de un automóvil mini, pero no quiso adelantar cual podría ser el grado de colaboración de cada una de las empresas. De afianzarse estas negociaciones las inversiones de la compañía española podrían incrementarse hasta los 810.000 o 820.000 millones de pesetas.

Las ventas de vehículos industriales nuevos descendieron durante el pasado año en un 10,2 por ciento, informó Juan Ballesteros, director de la Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas (ANIACAM).

Ballesteros, que calificó el ejercicio de "desastroso", vaticinó que en 1992 las ventas serán similares a las de 1991, y que la recuperación del sector no se iniciará hasta 1993.

La mayor caída en el ejercicio de 1991 correspondió al segmento de vehículos con pesos máximos autorizados de entre seis y once toneladas, de los que se vendieron 5.097 unidades, un 27,4 por ciento menos que en 1990.

Nueva gama de vehículos industriales Renault para obras

Renault ha sacado al mercado su nueva gama de vehículos para obras en la que mantiene los elementos tradicionalmente conocidos como motorizaciones, bastidores y puentes y fortalece algunos aspectos concretos.

La evolución de esta gama se agrupa en tres apartados:

1.- Nueva protección frontal de cabina y radiador y nuevos estribos. Esta evolución afecta a todos los modelos de obras de configuraciones 4x4, 6x4, 6x6 y 8x4.

2.- Nuevas hormigoneras 6x4 y 6x6 con toma de fuerza de diseño R.V.I situado en la parte trasera del motor y accionada desde el cigüeñal.

3.- Lanzamiento de modelos 6x4 y 6x6 carrozados.

La nueva hormigonera DG 330.26, que conserva la misma denominación del modelo anterior, incluye toma de fuerza trasera, radiador más alto y mejor protegido y ruedas 12.R..22.5, conservando las unas buenas características y prestaciones, consumo y costos de mantenimiento.

La hormigonera de 4 ejes, DG 330.38 (8x4), se beneficia también de estas innovaciones. Este modelo es el único del mercado que está legalmente autorizado para circular con 38 T, lo cual permite equiparle con una cuba de mayor volumen, de 9 a 10 metros cúbicos.

La oferta de volquetes de obra 6x4 y 6x6 estaba compuesta por los modelos DG 330.34 (6x4) y DG 330.34 (6x6) en chasis, a los que se añaden ahora los vehículos carrozados con caja basculante de acero especial de 13,5 metros cúbicos.

Se mantiene la oferta del CBH 350 (6x6).

Las ventajas de ofrecer vehículos carrozados puede plasmarse en que hay una mayor respuesta en la puesta en servicio de la unidad, las condiciones financieras son mejores, aumentan las garantías en cuanto a diseño y materiales; el control de Renault V.I sobre la calidad del carrozado y montaje y por último, un mejor precio final del vehículo carrozado.



El estilizado Safrane será sin duda un lujo para pocos

Renault Safrane, top gama a tope

Renault va a presentar en el Salón de Ginebra su nuevo modelo, el más alto de la gama que se comercializará con el nombre de 'Sofrane' a partir del mes de abril de 1992. Tiene una concepción innovadora de dos cuerpos y medio y sobresalen su tecnología al servicio del confort, comportamiento rutero y su amplio habitáculo interior.

Este coche se caracteriza por sus formas redondeadas, nos recuerda un poco al Opel Calibra. Su tablero interior es abierto en el habitáculo y su armonía de colores y materiales producen un coche agradable a la vista y a la conducción.

En el interior este coche aporta a los usuarios una regulación separada de la calefacción para el conductor y el pasajero y lo mismo ocurre para la ventilación o la climatización. Los asientos delanteros con calefacción, junto con el parabrisas, cooperan en la formación de una burbuja técnica. Por otro lado, el confort acústico se ha cuidado especialmente.

Respecto de su arquitectura, cabe decir que es especialmente rígida con soporte de motor y tren delantero filtrado, con una cuna soporte para el tablero de abordo.

Los aficionados a la música pueden apreciar una nueva cadena estéreo de 4x20 W, con lector de compact-disc, 6 altavoces, con satélite de mando en el volante y código de seguridad anti robo. Satélite de mando que, en un fu-

turo, servirá para el radio-teléfono de manos libres.

Los pasajeros disponen de asientos con reglaje eléctrico, incluso en las plazas traseras, una cortina parasol, tomas de auriculares en estéreo y, para el acompañante, un asiento delantero 'relax'.

En el puesto del conductor, tanto la columna de dirección como el asiento y los retrovisores se regulan de forma eléctrica y con memoria. Los mandos se han agrupado y la lectura del cuadro está más simplificada al ser complementada mediante sintetizadores de voz.

El concepto de dos cuerpos y medio de los Renault Safrane ha posibilitado ofrecer una buena habitabilidad, mayor que la de los Renault 25. La quinta puerta y la funcionalidad trasera 1/3-2/3 lo confirma.

Entre las aportaciones de innovación tecnológica cabe mencionar:

- Nueva plataforma rígida con motorización transversal.

- Nuevas uniones al suelo con un tren trasero multibarras y con elastocinemática programada, junto a una dirección asistida variable.

- Una suspensión pilotada asociada a una amortiguación variable de tres esquemas, una corrección de altura del piso mediante la que a partir de 120 km/h, se consigue una aerodinámica activa al reducir la altura bajo casco. (el CX del Safrane se encuentra

entre 0,28 y 0,30 según versiones).

- Una transmisión integral permanente.

En cuanto a las motorizaciones, estos coches van a disponer desde su lanzamiento de una oferta europea de varias motorizaciones con 3 niveles de equipamiento:

1.- 2.0 litros, 8 válvulas (77 Kw, 107 CV).

2.- 2.0 litros, 12 válvulas (97 Kw, 135 CV).

3.- 2.2 litros, 8 válvulas (79 Kw, 110 CV).

4.- 2.2 litros, 12 válvulas (101 Kw, 140 CV).

5.- 3.0 litros V6 (123 Kw, 170 CV).

6.- 2.1 litros Diesel Turbo (65 Kw, 90 CV).

7.- 2.5 litros Diesel Turbo (83 Kw, 115 CV).

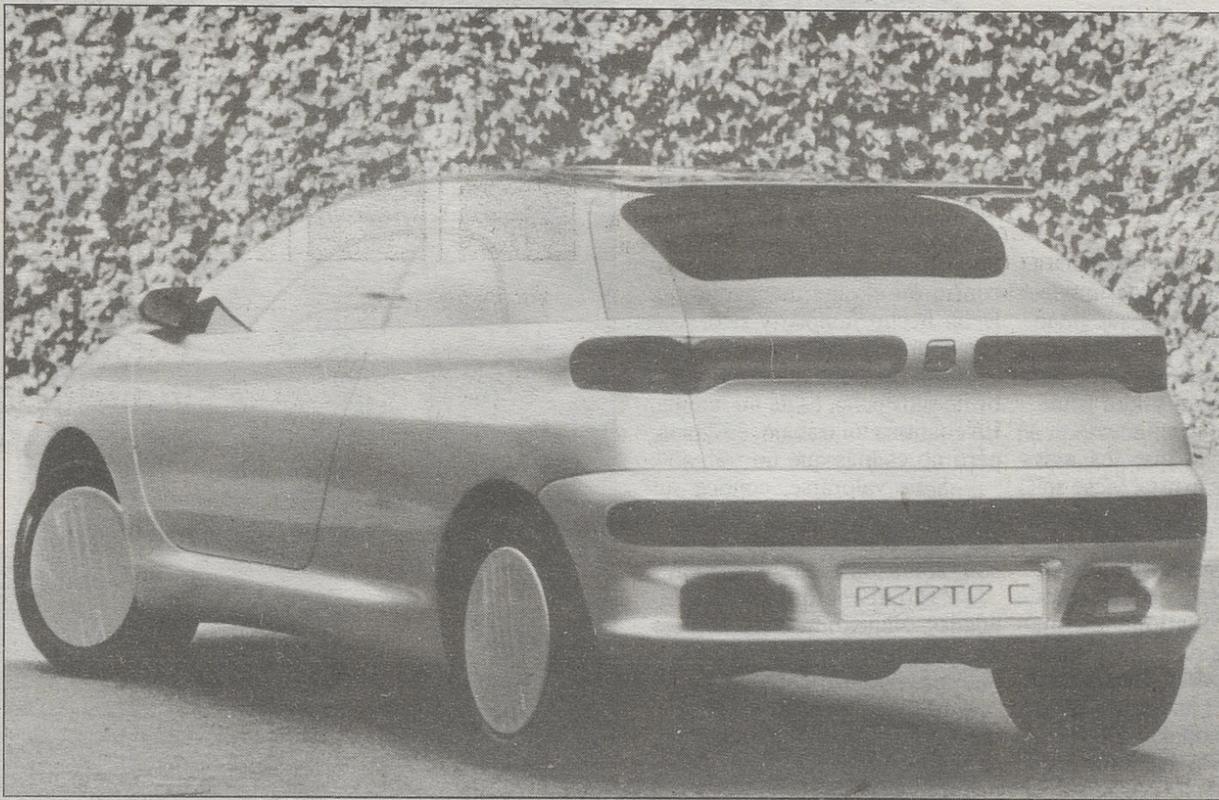
Durante este año va a aparecer también el equipamiento 'Baccara', una versión de altas prestaciones que desarrollará unos 260 CV.

Este automóvil ha superado los ensayos de choque frontal a 56 km/h contra un muro en oblicuo a 30°. Además del sistema ABS disponible desde el lanzamiento, también incorporarán nuevos sistemas de seguridad como los 'airbag' y sistemas pretensionadores de activado piro-técnico.

Todos los motores son anti-contaminantes y las piezas de plástico con un peso superior a los 100 gramos podrán ser recicladas.

Los automóviles impulsados por electricidad, un futuro cercano

Caballos eléctricos



Desde la crisis del petróleo de los años setenta, en la que los países de la OPEP estuvieron a punto de llevar al traste a las economías occidentales gracias a la vertiginosa subida de los derivados del petróleo, han sido numerosos los intentos de fabricar automóviles que no necesiten gasolina para funcionar.

Alcohol de caña, como el que utilizan numerosos conductores brasileños y que se puede encontrar en cualquier gasolinera, aceite de palma, que puede utilizar cualquier vehículo con unas ligeras modificaciones, energía solar, hidrógeno o electricidad son las alternativas más viables para sustituir la gasolina o el diesel.

Si bien el alcohol y el aceite de palma son ya realidades como combustible, aunque restringidas a países con escasos recursos económicos, y el hidrógeno es sumamente peligroso por la probabilidad de estallar, la electricidad comienza a abrirse camino en los países más desarrollados. Numerosos vehículos municipales en varios países europeos funcionan ya eléctricamente: camiones de recogida de basura, vehículos-aspiradora como los que comienzan a recorrer Madrid o camiones de reparto de leche, como los que ya hace años que se utilizan en Gran Bretaña.

Las principales pegadas, hasta ahora, de los vehículos eléctricos eran su escasa autonomía y la reducida velocidad que podían al-

Medio Ambiente

Siguiendo las inquietudes cada vez más extendidas de proteger el medio ambiente, así como respetar la legislación sobre la emisión de contaminantes a la atmósfera, los diseñadores y fabricantes de estos prototipos utilizan plásticos, pinturas, textiles y demás materiales compatibles con la naturaleza. Las pastillas de los frenos y los embragues, compuestos de amianto, un material poderosamente cancerígeno, tanto que la Comunidad Europea derribará su sede de Bruselas por contener grandes cantidades de él en su construcción, está siendo sustituido por otras sustancias.

Asimismo, se han eliminado las espumas que contienen fluorocarbonos, responsables

del agujero en la capa de ozono y que se incorporaban hasta ahora a los asientos, salpicadero y tapicería. En este sentido, Opel ha diseñado un sistema de reciclaje del refrigerante del aire acondicionado, compuesto también de fluorocarbonos, para evitar que fluyan a la atmósfera.

En definitiva, en el futuro, quizás antes de lo que pensamos, veremos numerosos vehículos silenciosos, no contaminantes y cada vez más seguros circulando por nuestras calles. En Francia un ciudadano ha matriculado legalmente un coche impulsado por energía solar, y Volkswagen acaba de presentar en Detroit un coche mixto de energía eléctrica y gasolina.

canzar. Sin embargo, parece que estos dos problemas acaban de ser superados: el gigante norteamericano General Motors presentó en el Salón del Automóvil de los Angeles el "Impact". Se trata de un coche, que por vez primera, puede ser matriculado y ser utilizado en carreteras sin que constituya un obstáculo a los demás vehículos.

Impactando.- El "Impact" es capaz de recorrer 200 kilómetros sin tener que recargar las baterías y a una velocidad media de 90 kilómetros por hora. Asimismo,

acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en tan sólo 8 segundos, más que cualquier automóvil convencional. La velocidad máxima que puede alcanzar supera, incluso, a muchos de los utilitarios que circulan por nuestras carreteras: nada menos que 160 kilómetros por hora.

Para acabar de hacer las cosas bien, el "Impact" está construido con los materiales más resistentes y ligeros, como la fibra de vidrio y el aluminio. La aerodinámica tiene mucho que ver en las prestaciones que alcanza el coche. Sin embargo, no todo son

ventajas, ya que las baterías necesarias para el desplazamiento elevan el coste hasta el doble de un automóvil impulsado por gasolina. Los diseñadores del "Impact", confían, a pesar de este problema, en los avances en el campo de la duración de las baterías, que podrían, en un futuro no demasiado lejano, abaratar su producción y duración.

La firma norteamericana es ya una veterana en el diseño y fabricación de vehículos eléctricos, ya que construyeron un primer prototipo, una furgoneta eléctrica, en 1916. Posteriormente, en los años sesenta, desarrollaron el "Electrovair I" y "Electrovair II". El siguiente paso fue el "512", y en plena crisis del petróleo, la multinacional norteamericana fabricó dos versiones del "Electrovette", base del "Impact". En cuanto a vehículos experimentales de propulsión mixta, General Motors acabó el pasado año un modelo de propulsión solar y eléctrica, el "HX3". Este híbrido porta baterías eléctricas recargables en tan sólo dos horas y células solares instaladas en el techo, que se utilizan para alimentar el sistema de ventilación.

La novedad del "HX3" es que también puede utilizar gasolina, y aprovechar el movimiento del cigüeñal para generar, a su vez, electricidad, que es acumulada en las baterías y que permitirán seguir utilizando el coche una vez que se termine la gasolina.

Puesta a punto invernal

La llegada del invierno es un buen momento para realizar una revisión y 'puesta a punto' de los elementos fundamentales del vehículo, en especial de aquellos que se van a ver afectados por el frío y la humedad y de aquellos que nos permiten 'luchar' contra la lluvia, la nieve, el hielo, la nieve, etc.

La batería es el corazón del coche y sin energía éste no puede funcionar. La humedad y las bajas temperaturas le afectan de forma especial, por lo que es conveniente revisar dos puntos: primero su estado, (nivel de líquidos, vasos no comunicados, capacidad de carga, ... etc), y segundo, su estanqueidad respecto al ambiente (estado de los cables, bornes bien protegidos con vaselina... etc).

Con el descenso de las temperaturas, el anticongelante se convierte en un elemento fundamental, cuyo nivel no sólo debe ser comprobado sino que hay que vigilar que durante el tiempo no se haya deteriorado o caducado. Es muy importante que antes de añadir una cantidad, si es que el nivel ha descendido por debajo del mínimo, consultar a un especialista, ya que las mezclas de distintos tipos y marcas de anticongelantes pueden provocar la anulación de los efectos del mismo.

Los neumáticos tienen durante el invierno un trabajo intensivo. Su misión de mantener la adherencia del vehículo se dificulta por los elementos atmosféricos. Por ello hay que controlar en primer lugar la profundidad del dibujo del neumático (responsable de la evacuación del líquido), el estado general de la goma (sin grietas, planos ni estrías y la presión determinada por el fabricante).

El filtro del aire tiene un periodo de vida útil de aproximadamente unos 20.000 kilómetros. Hay que comprobar que no ha pasado este tiempo y, además recordar que el filtro suele tener una posición de admisión de aire distinto en verano que en invierno. Hay que colocarlo en la posición correcta y limpiar o sustituir el cartucho del filtro si resultara necesario.

Cuando se dan las condiciones adversas sobre las carreteras, el hecho de circular con los frenos en condiciones (junto a incrementar la distancia de seguridad) puede resultar la diferencia entre el susto y el accidente. Por ello hay que revisar el estado de las pastillas de frenos y zapatas y observar el estado y nivel del líquido de frenos, que como norma general debe cambiarse cada 50.000 kilómetros, salvo ocasiones excepcionales.

Para ver perfectamente no sólo son necesarias luces. Los limpiaparabrisas tienen durante el invierno un trabajo extra con la lluvia y con el agua que salta desde la carretera.

Hay que asegurarse de su buen funcionamiento y sobre todo del estado de las escobillas, ya que de estos dos elementos va a depender la visibilidad.

Además si el vehículo dispone de luneta térmica (que resulta de gran utilidad para deshelar el cristal posterior), conviene comprobar su funcionamiento.

NOTICIAS SOBRE RUEDAS

El Discovery de nuevo, todo terreno del año. Se trata de el segundo año consecutivo y la selección ha corrido a cargo de la revista de todo terreno 'Sólo Auto 4x4'.

También fueron seleccionados por los lectores, como vehículos finalistas, el Mitsubishi Montero Corto Tdi GLS, el Mitsubishi Montero Corto V6 GLS y el Nissan Patrol Top Line Corto TD.

El Van, es el vehículo comercial de la familia Astra de Opel. Este automóvil sucede al que durante mucho tiempo ha sido el número uno de los vehículos comerciales de su segmento: el Opel Kadett Van.

Este nuevo modelo incorpora cinturones de seguridad activos, un chasis más rígido y un mejor ambiente en el interior con la incorporación de nuevos filtros de aire limpio.

Volkswagen Vento. Próximamente, desde la localidad alemana de Wolfsburg, se va a presentar el Vento, nuevo modelo de la firma alemana Volkswagen. Se trata de un coche de tres volúmenes que se engloba en la clase de los 4,4 metros y que ocupará un espacio entre el nuevo Golf y el Passat. Tendrá cuatro motorizaciones.

El Rover 114 GTI 16v ya está a la venta. Tiene llantas de aleación de siete radios, inyección multipunto y catalizador para admitir gasolina sin plomo. Su motor es de 1.4 litros, cuatro cilindros y 103 CV de potencia máxima con los que desarrolla una velocidad máxima de 190 Km/h.

En el equipamiento destacan los elevalunas eléctricos, asientos deportivos...etc.