

HOJA del MOTOR

SUPLEMENTO DE HOJA DEL LUNES DE MADRID

N.º 16

22 FEBRERO 1982



¿Es usted un buen testigo?



**Samba el nuevo
pequeño de Talbot**



**Tres versiones más
del Panda**

EL MERCADO ESPAÑOL DEL DIESEL



El transporte ligero es un trabajo pesado: no todos aguantan como un Mercedes-Benz.

El trabajo que debe realizar un camión de pequeño tonelaje es más duro de lo que parece. Es transporte rápido que debe circular con frecuentes detenciones, cargas y descargas constantes, y una agilidad a prueba de tráfico. Todo esto unido a una capacidad de carga que aprovecha hasta el último milímetro.

Vea cómo resuelven todo esto los ligeros Mercedes-Benz.

Vehículos fuertes; con escaso mantenimiento, bajo consumo y

dotados de motores a toda prueba. Esto es rentabilidad.

Vehículos que facilitan la conducción: cabinas confortables, volante, cambio y pedales que no exigen esfuerzo (opcionalmente cambio automático).

Vehículos en todas las versiones imaginables: Mercedes-Benz puede hacerle su camión a la medida de sus necesidades.

Y, para su tranquilidad, una extensa Red de Servicio y Asistencia técnica que cubre toda Europa,

dispuesta siempre a mantener su vehículo en plena forma.

Así, por pesado que sea el trabajo, usted siempre tiene una herramienta perfecta para hacerle frente y sacarle pesetas a cada kilómetro.

Vea usted a su concesionario Mercedes-Benz, o llámenos y le visitaremos para hablarle de soluciones Mercedes a su problema de transporte. No olvide que somos su mejor socio.

Danis-Benton & Bowles



Mercedes-Benz

La inversión segura.

Comercial Mercedes-Benz, S.A.

Mauricio Legendre, 15 y 17. Tel.: 215 57 40. MADRID-16

INDUSTRIA TECNICA DE AUTOMOCION Y REPUESTOS, S. A. (ITARSA)

Isla Java, 5. Tel.: 729 15 00. MADRID-34



La tracción delantera

Se usó antes de nacer el coche

HOY en día se da por sentado la tracción delantera del coche, tanto que la tracción trasera a través de un eje está considerado casi pasado de moda.

Las ventajas de la tracción delantera —mayor capacidad de equilibrado en carretera y la ausencia de una transmisión por un eje en forma de túnel ocupando espacio dentro del coche— fueron ignoradas durante mucho tiempo por los fabricantes de Europa y América.

Pero el fundamento no es nuevo. Durante el reinado de Luis XV (1715-74), un ingeniero militar francés, Nicolás Cugnot, hizo los dos primeros vehículos en el mundo autopropulsados, dos enormes tractores de vapor para remolcar cañones. Estos vehículos, uno de los cuales todavía existe, fueron construidos en 1771 y tenían tracción delantera.

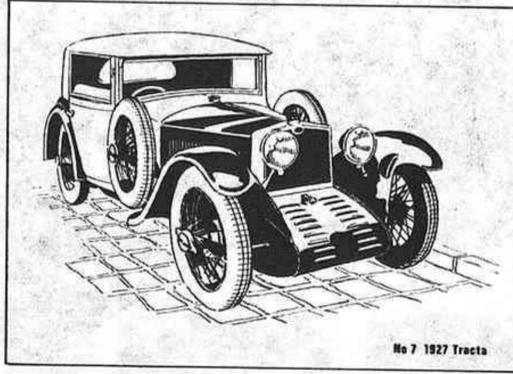
El primer fabricante de coches que demostró interés en la idea fue el conde Abert De Dion, que lo utilizó en uno de sus coches de vapor hacia 1880. Pero el primer coche de gasolina que intentó este sistema fue construido por J. Walter Christie, en Nueva York, en la primera década de este siglo.

Christie lo utilizó en seis coches de carreras, los cuales no solamente tenían tracción delantera, sino que se adelantó unos cincuenta años a la British Motor Corporation, montando el motor transversal entre las ruedas delanteras.

Sin embargo, el coche de Christie no tuvo un éxito muy notable, a pesar del hecho de que su participante en el Grand Prix de 1907 tenía un motor de 19,5 litros (seguramente el más grande jamás aplicado a un coche que hubiese batido un *record* especial).

La ruptura

En Francia, que había marcado la pauta en la fabricación de coches, se demostró poco interés en la tracción delantera hasta después de la primera guerra mundial. Entonces, en 1926, apareció en escena el primer modelo que se fabricó con la innovación. Diseñado por J. A. Gregoire para la firma francesa Tracta, el coche fue probado



No 7 1927 Tracta

en varias carreras y en 1927 fue puesto a plena producción.

El éxito de este coche de 1.100 c. c. (era opcional una carga superior) atrajo la atención de otros diseñadores y pronto siguieron más coches con tracción delantera.

En 1928, Alvis introdujo la tracción delantera en los coches deportivos en Inglaterra. Tuvo algunos éxitos en competiciones, pero no se vendía bien y se detuvo la producción algunos años más tarde.

Otra compañía británica, B. S. A., introdujo un ligero tres ruedas, con tracción a las ruedas delanteras. Este fue un coche pequeño, muy popular, y en 1933 «generó» otra rueda trasera, convirtiéndose en un modelo deportivo 9 HP. de gran éxito.

La famosa familia con tracción delantera de la compañía francesa Citroën fue iniciada en 1934 con su coche de «Traction Avant».

Mini revolución

En Alemania, la compañía Adler, más conocida actualmente por sus máquinas de escribir, pero en realidad una de las firmas pioneras del motor, produjo su famoso Triumph con tracción delantera. También fue éste un gran éxito y se siguió produciendo hasta la segunda guerra mundial.

No fue hasta 1959 que la British Motor Corporation introdujo sus revolucionarios Morris Mini-Minor y Austin Siete, ampliamente conocidos ahora y precursores de los actuales «polivalentes», los Fiesta, R-5, 127, Gold, etc.

La introducción de la tracción delantera fue un acontecimiento en el diseño de los coches, y los automovilistas de hoy en día tienen una deuda con el diseñador francés J. A. Gregoire y el éxito de la fabricación del Tracta en 1927.

Accidentes

TRAS el éxito estadístico del Plan Nacional de Seguridad Vial de 1981, se está preparando la próxima presentación del correspondiente a este año. Eso es estupendo. Sobre todo, si se tiene en cuenta que nuevamente se incluyen en él acciones como la enseñanza vial en las escuelas, siempre presente y siempre reclamada, pero nunca llevada a la práctica. ¿Lo será esta vez?

Los éxitos, indudables, del plan anterior, que ha arrojado una cifra de doscientos veintidós muertos menos en accidente que durante 1980, ¿a qué se han debido? La televisión, sin duda, es un buen medio para llegar hasta el usuario, bien lo saben los anunciantes; pero nos tememos que los mensajes de Tráfico, sus recomendaciones sobre cinturones de seguridad, alcohol, neumáticos, etcétera, no han tenido demasiada incidencia sobre los resultados globales. Más bien se trata, creemos, que los españoles circulan menos y tal vez que van escarmentando en cabeza ajena y ya no piensan tanto en emular a Fangio o a Fittipaldi. Entre otras cosas porque sale muy caro a 71 pesetas el litro de gasolina.

Precios.—Y hablando de pesetas, corre el rumor —quizá noticia a estas alturas— de que los fabricantes españoles vuelven a elevar el precio de los automóviles. Se habla incluso de un porcentaje entre el 2 y el 5 por 100, según modelos (es decir, según los coches que se vendan mejor o peor). Las ventas totales de coches en España descendieron un 15 por 100 durante el pasado año; también se exportó menos. Ahora los automóviles volverán a subir sus precios y un nuevo constructor se nos viene encima. El tema, sin duda, no está claro.

Quizá una solución podría ser que la Administración suavizara razonablemente sus pretensiones económicas en este capítulo, vía reducción de impuestos. Cuando un contribuyente, que cotiza a la Seguridad Social, le descuentan el IRPF y le sale positiva la declaración de la Renta, decide comprarse un automóvil nuevo, tal vez lo detiene en última instancia no las seiscientas mil pesetas que deberá pagar al fabricante, sino las 140.000 que se llevará Hacienda. Desde aquí brindamos a los responsables de la fiscalidad española una buena idea (modestia aparte): al usuario que venda su coche para comprarse uno nuevo, por el que deberá pagar también nuevo impuesto de Lujo, que Hacienda le reintegre el importe que por ese mismo concepto deberá abonar el comprador del vehículo usado. Tal vez así nos animaríamos a cambiar de coche con más frecuencia.

nos ha costado un Triumpho diseñarlo, nos va a costar muy poco introducirlo.



Presentamos el nuevo automóvil de 4 puertas de la famosa línea TRIUMPH. Nos ha costado un triunfo diseñarlo, si, pero hemos conseguido un vehículo compacto, completo. El TRIUMPH ACCLAIM HLS es prestigioso, cómodo y tiene un alto nivel de equipo. Es un vehículo de auténtica calidad y totalmente fiable. Su avanzada ingeniería y bajo peso, hacen del TRIUMPH ACCLAIM HLS un automóvil dinámico y de muy bajo consumo.

Está equipado con un motor de aleación de 1.335 c.c. de gasolina normal, con árbol de levas en cabeza, que desarrolla una potencia de 1.600 c.c. Alcanza una velocidad máxima de 154 kms/h. Aceleración: 0-100 kms. en 12,5 segundos. Se presenta en dos versiones: manual de 5 velocidades y una exclusiva caja

de cambios de 3 velocidades con "supermarcha". Su consumo a 90 kms/h. es de 5,8 litros (versión manual). Sólo necesita un servicio cada 12.000 kms., sin necesidad de chequeos intermedios.

Estas son, entre otras, algunas de las características del TRIUMPH ACCLAIM HLS: Encendido electrónico. Tracción delantera. Suspensión independiente. Parabrisas laminado. Espejos de control remoto. Nivelador interior de altura de faros. Faros halógenos. Apertura de maletero y de la puerta del depósito de combustible por control remoto. Ventanillas eléctricas. Cristales tintados. Aire acondicionado (opcional). Puerta de comunicación con el maletero en el asiento trasero. Gama de 9 colores de pintura.

TRIUMPH ACCLAIM

Totalmente equipado
para el rendimiento.

A partir de hoy puede probar un TRIUMPH ACCLAIM HLS en cualquiera de nuestros concesionarios. Nos dará la razón. NOS VA A COSTAR MUY POCO INTRODUCIRLO.

 **Leyland España, S.A.** APARTADO DE CORREOS 14.845 - MADRID

ALICANTE: TALLERES FELIPE, Pineda de Baza, 49. **LEÓN:** **BADAJOS:** TALLERES SELLER, C/ta. de la Cruz, 1. **BARCELONA:** BRITISH MOTORS S.A. P/ta. San Gervasio, 46-48. **CADIZ:** G. MATA Plaza de la Conferencia, 48. **EL PASO:** BARRIO, S.A. **MATEOS:** S.A. Avda. de la Cruz, 2. **LA FRONTERA:** **CORDOBA:** CALVO, S.A. Plaza de Andalucía, 9-bajo. **LA CORUÑA:** GALZAPAL, S.A. Ronda de Bujaco, 232. **GRANADA:** COMERCIAL ACNSA, S/ta. de San Fernando, 12. **GUIPUZCOA:** AZPURUA Y ARANA, S.A. Estación de Servicio MUSAKOLA, MANUPACION. **JAEN:** GARRA, J. **LEON:** S.A. C/ta. de Madrid, 28. **LEON:** ALTORECAMBOS SERRA, Fernando Laredo, 49. **MALAGA:** C. DE SALAMANCA, S.A. Avda. de Carlos Abassand, 20. **TORREMOLINOS:** **MADRID:** C. DE SALAMANCA, S.A. Calle, 114. **MURCIA:** FRANCISCO PELLICER, Avda. de Canarias, 8. **LUGO:** SPORT AUTO, Avda. de la Excmo. 89. **OVIEDO:** AUTOMPORT, S.A. Ferrnandez, 24. **ORENSE:** OLHEIRO, S.L. D. Ferrnandez, 1. **PALENCIA:** MOTOR PALENCIA, S.A. P/ta. Claret, 2. **PAMPLONA:** RUIJO Y WATEL, S.L. C/ta. de Zaragoza, 84. **PONTEVEDRA:** ROLCAR, S.L. Avda. de Ferrnandez, 1. **VIGO:** **SALAMANCA:** FERNANDO MARTIN DELgado, Escal. P/ta. 43. **SANTANDER:** DIEZ GARRIDO, Bermejo, 11. **SEVILLA:** ALP. ENTE, S.A. C/ta. de Campo, 7. **VALENCIA:** BERCA DE AUTOMOVILES, S.C. Escudo, C/ta. de Capatzen, 48. **VALLADOLID:** PROPRUTO, S.A. Avda. de Recuerdo, 15. **VIZCAYA:** AUTOMOVILES VIZCAYA, S.A. C/ta. de Via, 60. **BILBAO:** **ZARAGOZA:** SANAO AUTOMOVILES, Ferrnandez Latorre, 39.

Novedades en EXPOMOVIL-82

Cargadores automáticos de baterías

Entre las muchas novedades que presentarán los expositores en EXPOMOVIL-82 figuran, de la casa FERVE, dos tipos de cargadores automáticos de baterías, según capacidades comprendidas entre 20 y 50 amperios-hora, o bien entre 50 ó 100 amperios-hora.

Estos aparatos se usan para la carga automática de baterías, especialmente las destinadas a la alimentación en caravanas, náutica, golf, televisión portátil y otros usos semejantes.

Merced a estos cargadores automáticos se mantienen las baterías a punto para ser utilizadas a satisfacción del usuario en cualquier momento.

Juan Petisco, coordinador de actividades deportivas de General Motors España



Con miras a la preparación de planes dentro del campo deportivo que General Motors España se ocupa actualmente para 1983, ha sido nombrado recientemente Coordinador de Actividades Deportivas don Juan Petisco, gran conocedor y entusiasta del automovilismo deportivo, quien como copiloto de figuras tan conocidas como Antonio Zanini, E. Zapico, etc., ha cosechado importantes éxitos deportivos, entre ellos, tres Campeonatos de España, dos de Europa e infinidad de pruebas más.



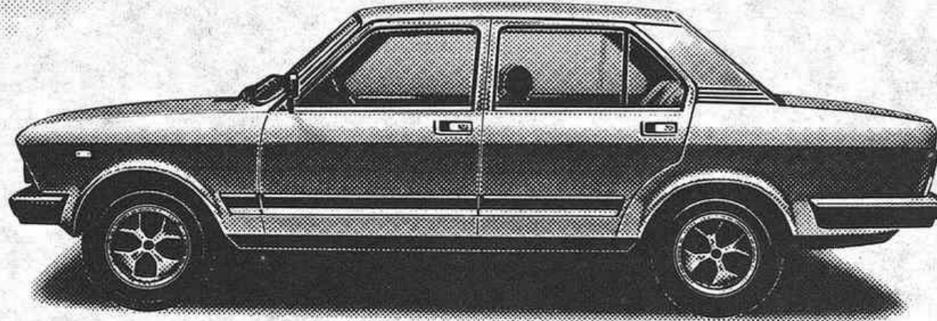
Mercedes Benz amplía su potencial de servicio al cliente

De siempre, Mercedes Benz España, antes con el nombre de Mevosa, ha contado con una eficaz asistencia de auxilio en carretera, muy estrechamente ligada con su amplia Red de Concesionarios. Recientemente, la firma alemana en nuestro país ha puesto en funcionamiento una serie de vehículos, acondicionados especialmente para el auxilio o intervención directa en los eventuales casos de avería en carretera, flota que ahora cuenta con mayor número de vehículos, cuyo radio de acción se extiende a la totalidad del territorio nacional, con el fin de dar un mejor y más rápido servicio tanto a turismos como a vehículos industriales y camiones pesados, como siempre en estrecha colaboración con sus concesionarios.

TURISMOS Y FURGONETAS

La flota de Vehículos de Asistencia Técnica está compuesta por vehículos de turismo de la Serie T Mercedes Benz y furgonetas de producción nacional Mercedes Benz. Los primeros incorporan una dotación especialmente dispuesta en contenedores que van provistos de herramientas especiales, recambios de primer auxilio, así como equipos de diagnóstico. Por su parte, las furgonetas han sido especialmente preparadas para el traslado de grupos pesados, destinados a resolver las incidencias de los grandes gigantes de la carretera.

REFLEXIONE:
PAGAR MAS DE UN MILLON F.F.
POR UN DOS LITROS ES UN LUJO.



SEAT 132-2000.
733.300 PTAS F.F.

Características y equipamiento: Cilindrada: 2 litros. • 109 CV DIN • Velocidad máxima 170 Km/h. Consumo 7,3 l. a 90 Km/h. en 100 Km. • Volante dirección regulable en altura • Servodirección Encendido electrónico 5 velocidades o cambio automático • Elevalunas eléctrico Espejo retrovisor con mando eléctrico • Aire Acondicionado (opcional)

SEAT
Cuidamos de su coche. Cuidamos de usted.

TALBOT TAGORA. LA LOGICA DE LA PASION.



LA LOGICA DE LA TECNOLOGIA.

Porque apasionarse por un Tagora SX es lo más lógico.

Por su motor de seis cilindros en V, de 2,6 litros de cilindrada que desarrolla una potencia de 165 CV al freno.

Por su dirección asistida, sus frenos de disco a las cuatro ruedas y su caja de cambios con quinta velocidad superdirecta, que le permite alcanzar los 195 km/h. en excelentes condiciones de seguridad y comodidad.

Apasionarse por su lujoso y sofisticado equipo es lo más lógico. Un equipo que incluye ordenador de viaje y aire acondicionado, en el ambiente de confort que proporcionan sus amplios asientos forrados de terciopelo.

LA POTENCIA DEL TURBO, LA ECONOMIA DEL DIESEL.

Y lógico también apasionarse por el Tagora DT. Su motor diesel de 2,3 litros turboalimentado permite unas excelentes prestaciones de sus

80 CV con una gran economía de consumo. Sólo 6,5 litros a los 100 km. a 90 km/hora. (Normas Europeas A-70).

Apasionarse por el Talbot Tagora es lo más lógico, por su completo equipo, que incluye como exclusiva la central electrónica de datos o por la capacidad de su espacioso maletero de 569 dm³.

TALBOT TAGORA.
LA PASION MAS LOGICA.

 **TALBOT**

YOUNG & RUBICAM

Utilizamos sólo lubricantes  **CEPSA**

Los turismos diesel nacionales y de importación

Motores bien conseguidos, con bajo consumo y mayor durabilidad

La clara tendencia que un gran número de usuarios han marcado sobre los turismos diesel a la hora de hacer una fuerte inversión en la compra de un automóvil no es sólo debida a la diferencia que existe en nuestro país en el precio de un litro de gas-oil y la gasolina, ya que en este sentido para rentabilizar el mayor coste que existe entre un modelo diesel y otro similar con motor de gasolina es necesario el rodar muchos kilómetros al año, cuya cifra podríamos marcarla en los 40.000, sino que la mayor durabilidad, menor entretenimiento, bajo consumo y los bien conseguidos que están algunos de los actuales motores que hoy se ofrecen al mercado hacen que el comprador tenga una marcada preferencia por la dieselización.

Los fabricantes, conscientes de este fenómeno que comparativamente en los dos pasados años casi duplicaron los porcentajes de ventas en vehículos diesel, se han esmerado en lograr motores con prestaciones muy similares a los de gasolina y no han regateado en dotar a estos modelos de todo tipo de detalles de lujo, confort y completo equi-

pamiento, cosa que antes no sucedía, ya que el vehículo diesel estaba un tanto menospreciado y, dentro de las gamas, la versión diesel era la más «normal», ya que en su gran mayoría estaba destinada al servicio público.

La masiva entrada de coches de importación, entre los que existen auténticos coches de lujo con motor diesel, ha influido



también grandemente en este sentido para que nuestros fabricantes nacionales valorasen más la dieselización y hoy se ofrecen modelos que están en franca competencia con estos últimos y, en ocasiones, lleguen incluso a superarlos.

Modelos diesel nacionales

Cuatro son los fabricantes que ofrecen versiones diesel en el mercado interior; el más antiguo

de ellos es Talbot, que con su famoso motor Barreiros en su día cubrió un amplio sector del transporte público, juntamente con el Perkins, que se montaba en diferentes modelos y, hasta hace muy poco, equipaba la serie Seat 131. Con ellos, Mercedes Benz, durante varios años, en el 132 equipó a este modelo con el motor 2,0 para, posteriormente, renovarlo por el 2,2, que se monta en la actualidad. Citroën introdujo en el mercado la dieselización con su modelo Peugeot 504, y los motores más mo-



El sencillo mantenimiento del motor Diesel

POR las características de su estructura y funcionamiento, el motor Diesel resulta normalmente mucho más fácil de mantener que el convencional de gasolina. En principio, como ya hemos visto, el sistema de encendido es mucho más sencillo, ya que no tiene ni bujías ni delco o distribuidor ni bobina, elementos que en un motor de gasolina requieren una gran atención. Tampoco deberemos de preocuparnos del carburador, con sus periódicos reglajes y limpiezas.

El eje de nuestra preocupación en el motor diesel deberá centrarse en el sistema de alimentación: bomba de inyección, regulador, filtros e inyectores. Sin embargo, la mayoría de las operaciones de mantenimiento del sistema requieren herramientas y cuidados especiales, por lo que no resulta recomendable el adentrarse mucho en ellas. Será misión principal del conductor preocuparse de que periódicamente, en un taller de su confianza, se realicen las operaciones necesarias.

Especial dedicación hay que tener hacia el filtro del combustible, que debe ser sustituido en los plazos previstos por el fabricante y que figuran en los manuales de uso; la puesta en fase del sistema de inyección, es decir, el ajuste del momento en que se inyecta el carburante en los cilindros, debe vigilarse igualmente con cierta frecuencia.

Es también importante evitar que penetre aire en el circuito de alimentación, bien sea por falta de hermetismo en las conexiones del mismo o, lo que es más frecuente, por agotamiento del gasóleo en el depósito. Si la bomba de inyección absorbe aire y lo pasa al circuito de alimentación, el motor dejará de funcionar y habrá que proceder a un sangrado del mismo. Por eso hay que vigilar con mucha atención el nivel de combustible en el depósito: quedarse sin combustible en un diesel no se soluciona yendo con una lata a la gasolinera más próxima; aquí se paga con una visita al taller y remolcado por una grúa.

dermos aparecieron con los Seat Ritmo, 131, Sofim y, posteriormente, Renault con su propio motor, que a su vez hoy equipa a un modelo nacional y otro de importación.

Tres diesel Peugeot 505

A través de Citroën Hispania en la actualidad se comercializan tres modelos Peugeot 505 con motor diesel. Esta marca, que de

siempre en el mercado europeo ha tenido una clara tendencia en pro de la alternativa diesel, sigue gozando de merecida fama en sus bien conseguidos motores que hoy monta el de 2.304 c.c. en las siguientes versiones: dentro de la serie Peugeot 505 están las versiones «GRD» y «SRD», ambas equipan el motor anteriormente mencionado que les proporciona una potencia de 70 CV. DIN., alcanzando una velocidad máxima (que ronda los 140 km/h. El modelo equipado con mayor



detalle de lujo, el «SRD», cuenta además con dirección asistida, y para ambas es común la caja de cambio de cuatro velocidades.

El primer turbo fabricado en España lo monta Peugeot en su modelo Diesel 505 Turbo, que, además de conferirle prestaciones muy similares a los modelos de gasolina, beneficia grandemente a este motor en cuanto a comportamiento con mayor aceleración, mayor salida y, en definitiva, se obtiene una mejor seguridad activa a la hora de dar una positiva respuesta en los adelantamientos, a la vez que consigue reducir sustancialmente su consumo, otorgándole mayores y más brillantes prestaciones. La potencia de su motor, de la misma cilindrada que los anteriores, se ve aumentada a 80 CV. y en la transmisión equipada caja de cambios de 5 velocidades. La dirección es asistida.

Versiones Berlina y Familiar Renault-18 "GTD"

Coincidiendo con el año automovilístico 81-82, Fasa-Renault lanzó al mercado un motor diesel

producto del desarrollo de todo un programa de investigación con el que obtuvo su propio motor Renault diesel, adecuado para su gama de turismos. Este nuevo motor, compacto y ligero, cuyo peso es solamente de 160 kilogramos, se monta en la serie Renault-18 en versiones Berlina y Familiar. Su cilindrada cuenta con un cubaje de 2.068 c.c., que le proporcionan una potencia de 66,5 CV. Está equipado con una caja de cambios de 5 velocidades hacia adelante y marcha atrás. De estas versiones hay que señalar que la utilización del motor diesel corresponde casi a la de un motor de gasolina, ya que por su buen conseguido funcionamiento confiere unas prestaciones de 153 km/h. con muy reducidos consumos, no sólo en carretera, sino en circuito urbano. El equipamiento está completo como sus hermanos de gama y, además de toda la serie de detalles de lujo, cuenta con dirección asistida.

Tres tipos de motor diesel en la gama Seat

Las novedades más importantes en la dieselización de la



Nueva serie 5 BMW Un nuevo progreso tecnológico reemplaza viejos conceptos automovilísticos.

Con la nueva serie 5, BMW vuelve a distanciarse del resto, al acercarse más aún al automóvil perfecto y consiguiendo una posición futurista difícil de alcanzar.

La nueva serie 5 de BMW se compone de cuatro modelos: 518, 520i, 525i y 528i, comercializados con cajas de cambio manuales y automáticas, desde 1.420.000 pts. f.f.

BMW ESPAÑOLA, S.A.

Torrelaguna, 77. Tel. 416 16 16. Madrid.



FOTOM JED 1981

Marcada tendencia del comprador a la alternativa diesel

gama Seat están en sus modelos Ritmo y 131 supermirafiori. El primero de ellos cuenta con la ventaja de ser el único turismo de tipo ligero-pequeño que equipa motor diesel. La versión diesel, en un coche que sólo mide 4 metros de largo como es el Ritmo, está francamente bien conseguida y lo hace muy interesante no sólo por el mínimo consumo de su motor, sino por las buenas prestaciones que éste le confiere, además de carecer de excesivo ruido ni vibraciones, con lo que se puede considerar como un atractivo vehículo de muy buenos rendimientos y utilización. Su motor cuenta con 1.714 centímetros cúbicos, caja de cambios de 5 velocidades y marcha atrás, y sus prestaciones le dan una velocidad punta de 148 kilómetros por hora.

El 131 Supermirafiori, dentro de la serie, incluye la versión 131 Sofim 2.500. Este nuevo motor Sofim viene a España importado directamente de Italia para montarse en serie sobre un modelo recientemente actualizado dentro de la nueva gama Supermirafiori. El motor Sofim, de 2.445 c.c., da una potencia máxima de 72 CV. que, ayudado con cajas de cambios de 5 velocidades hacia adelante, obtiene una gran brillantez de potencia con sorprendentes prestaciones, muy similares y en ocasiones mejores que los propios motores de gasolina. En la nueva gama 1982, Seat ha introducido la servo-dirección a este modelo, lo que beneficia grandemente en su comportamiento, tanto en carretera como para las clásicas maniobras de

aparcamiento en ciudad. Las versiones diesel Sofim se equipan en los modelos Berlina y la versión familiar denominada Panorama. Esta última nueva en la gama Seat.

El conocido Seat 132 diesel equipa el prestigioso motor Mercedes Benz 220, de 2.197 c.c., cuya transmisión corresponde a caja de cambios con 5 velocidades más marcha atrás. Las prestaciones de este motor son de 141 km/h.

Talbot diesel

Sobre el conocido modelo Talbot 180, la firma de Villaverde, desde hace bastantes años, monta su experimentado motor diesel de 2.007 c.c. en esta carrocería que tan buen juego ha dado en el campo de la dieselización, no sólo al servicio público, sino también a particulares. La potencia de este motor es de 65 CV. y su caja de cambios es de 4 velocidades. Las prestaciones corresponden a una velocidad punta de 140 km/h.

Amplia variedad en modelos diesel de importación

También en modelos de importación hoy nuestro mercado nacional cuenta con un amplio abanico de posibilidades a la hora de la elección de un modelo diesel en los llamados vehículos de importación. Sin lugar a dudas,



el mayor abanico de posibilidades, tanto en cilindradas como en características, lo ofrece Mercedes Benz, con 10 versiones bien diferenciadas entre sí.

Citroën CX 2.500 Palas diesel

Dentro de los modelos de importación, Citroën Hispania comercializa el Citroën CX Palas en versión diesel. Su motor, de 2.500 c.c., cuenta con una potencia máxima de 75 CV. y va equipado con caja de 5 velocidades hacia adelante que le proporcionan una magnífica velocidad punta de 160 km/h. La versión Berlina, de gran representatividad y con toda serie de detalles de lujo, por culpa de esa serie de impuestos aduaneros, está destinada a un público muy selecto y de gran poder adquisitivo. Ofrece

todo el confort, gran comodidad, lujo y prestaciones capaces de satisfacer al usuario más exigente. De este modelo existe también una versión familiar de gran polivalencia, con las mismas características que la versión Berlina.

Ford Granada D

Por su parte, Ford España, en la gama de automóviles de importación, incluye la versión Ford Granada D. La multinacional norteamericana, que hasta el momento no cuenta con motores diesel de propia fabricación, ha tenido que recurrir a la mecánica Peugeot para equipar al Ford Granada con motor diesel. Nunca segundas partes fueron buenas, y ni que decir tiene que aun montando el prestigioso motor Peugeot de 2.112 c.c., cuya potencia

VOLVO

Con toda seguridad

Modelos desde
926.000 Pts. F.F.



Exposicion y Venta:

Volvo Concesionarios, S.A.

Paseo de la Castellana, 130.
Tels. 262 48 20 - 262 22 07 Madrid-16

máxima es de 63 CV., éste no da el juego que rinde en los modelos propios de la marca, por tratarse de una adaptación que a la larga se acusa tanto en la carrocería como en las partes mecánicas al no haber sido pensado exclusivamente para un modelo determinado, como sucede en el resto de los automóviles. Otro «handicap» en contra es el gran peso del vehículo, que penaliza sustancialmente las prestaciones. Su velocidad punta está alrededor de los 139 km/h.

Extensa gama de modelos Mercedes Benz

Hablar de motor diesel es hablar de Mercedes Benz, ya que esta marca fue la primera en sacar al mercado un automóvil diesel. Además de ser la pionera, es la que más ha dedicado a la investigación de motores de este tipo. Hoy en España comercializa dos gamas: los Mercedes D y los denominados TD, en los que se incluye un moderno turbodiesel.

En motor 2 litros de 4 cilindros y con cubitaje de 1.988 c.c., que desarrollan una potencia de 64 CV., están las versiones 200 D.

El «turbo»: qué es y cómo funciona

La base del turbocompresor se encuentra en el mismo principio de funcionamiento del diesel: lógicamente, cuanto mayor es la cantidad de combustible que se quema en el cilindro más elevada será la potencia total del motor; sin embargo, la cantidad de gasóleo que admite un cilindro está en relación directa con el aire que contenga el mismo, aire que es tomado directamente de la atmósfera y a la presión ambiente. Si se desea quemar más combustible sin aumentar el tamaño de las cámaras (y, por consiguiente, del motor), la única solución es disponer de más aire; ésa es precisamente la función del turbocompresor. El turbo comprime el aire antes de su entrada en los cilindros, de manera que se obtiene un llenado mucho más completo. Su uso equivale, en consecuencia, a un aumento de la capacidad volumétrica del motor, puesto que en el mismo espacio entra una mayor cantidad de aire fresco, lo que permite paralelamente inyectar más gasóleo. Para su funcionamiento, además, el turbocompresor utiliza los propios gases de escape que, procedentes del motor, son conducidos a una turbina sobre la que actúan; gracias a este impulso, la turbina ad-

quiere un movimiento de rotación que alcanza regímenes elevadísimos (del orden de 90.000 a 140.000 r.p.m.). Por medio de un compresor centrífugo, activado con la rotación de la turbina, se absorbe aire del exterior que es impulsado a gran velocidad hacia los cilindros.

Con este sistema de sobrealimentación, el motor diesel consigue aumentar su potencia y flexibilidad sin incrementar la cilindrada ni el consumo. Como ejemplo, basta citar que el Peugeot 505 Diesel Turbo gana en potencia casi un 18 por 100 en relación con el mismo modelo sin turbo. En la práctica, la mayor potencia que se logra con el turbocompresor permite disponer de más poder de aceleración, ganando en seguridad activa. También facilita la ascensión de pendientes con relaciones más largas en la caja de cambios, aumentando la velocidad de crucero y disminuyendo al mismo tiempo el consumo, ya que se consigue el total aprovechamiento del gasóleo inyectado. Además, al utilizar para su funcionamiento los propios gases de escape, se eliminan humos y descienden los valores contaminantes.



A continuación se encuentran los modelos 240 D y 300 D. El primero de ellos con potencia de 72 CV., y el segundo, de motor 3 litros, 5 cilindros, con 88 CV. de fuerza.

La serie TD, dentro de una gama de 7 modelos Berlina y algún que otro familiar, equipa motores de 4 y 6 cilindros en línea, además del motor 5 cilindros, en el que existe un turbo, el 300 TD Turbo-diesel. Las potencias son también muy variadas, ya que van de los 72 CV., que da el 240 TD, a los 185, que proporciona el modelo 280 TD.

Mercedes Benz ofrece en la cumbre de la gama de los diesel la Nueva Serie Mercedes S. En ella, el Berlina 300 SD Turbodiesel, construido con el máximo de detalles de lujo, confort y con un completísimo equipamiento, posee la cualidad de obtener muy bajos consumos, a la vez de proporcionar muy buenas y altas prestaciones.

Los Opel Ascona y Rekord

La General Motors cuenta con dos automóviles de tipo medio fabricados por Opel en Alemania: el Ascona y el Rekord, en versiones 2 y 4 puertas Berlina y

la versión denominada Station Wagon familiar. Para estos modelos, los motores van con potencia de 58 CV. en los 2 Litros, 65 CV. para la cilindrada 2.260 y las cajas de cambios son de 4 velocidades hacia adelante y marcha atrás.

Modelos Peugeot

Comercializados por Citroën Hispania, además del Peugeot 505 fabricado en España, de cuyas versiones ya informamos con anterioridad, están los 305 y 504 Familiar.

El primero de ellos se ofrece en versiones Berlina 4 puertas y en Break. El motor de 1.548 c.c. les confiere una potencia de 43,5 CV. de fuerza.

El 504 Familiar monta el motor Peugeot 2.304 c.c., cuya potencia máxima es de 64 CV., ambas versiones con caja de 4 velocidades.

Por último, está el Peugeot 604 SRD, que se comercializa fuera de la organización Citroën Hispania. Este vehículo, el más alto de la gama, cuenta con turbo-alimentación en su motor 2.3 Litros. La potencia máxima es de 73 CV. y en la transmisión ofrece opciones: con caja de cambios manual de 4 y 5 velocidades hacia adelante, o cambio automático.

HOJA DEL MOTOR

Talbot Tagora Turbo-diesel

Un modelo de reciente aparición en el mercado es el Talbot Tagora Turbodiesel, que, dentro de la gama de vehículos de importación, lo comercializa Talbot España, S. A. Este modelo es un coche rápido, muy seguro y que proporciona unas excelentes prestaciones, no sólo por la buena potencia de su motor, sino por el perfecto estudio que lleva consigo en su carrocería y la buena relación conseguida peso-potencia-motor. En este modelo, aunque su motor es Peugeot, todos sus elementos mecánicos han sido estudiados desde un principio para montar en serie el motor de mayor cilindrada que la casa madre fabrica, el 2.304 c.c., cuya alimentación se realiza por bomba de inyección y cuenta con turbo-compresor, lo que le facilita una potencia máxima de 73 CV. DIN. La caja de cambios es de 5 velocidades más marcha atrás. Sus prestaciones alcanzan una velocidad punta de 162 km/h.

Volkswagen Golf GLD

Uno de los coches más apreciados en Europa, dentro del sector de los ligeros, es el Volkswagen Golf, que en su gama incluye una versión diesel denominada Golf GLD.

Con medidas de 3,8 m., similares a las de cualquier utilitario de los que se fabrican en España, el Golf ha venido a demostrar que un coche de estas características puede montar a la perfección un

motor diesel bien conseguido en su adaptación, sin soportar ruidos ni vibraciones, a la vez de tener una buena brillantez de comportamiento, altas prestaciones y reducidos consumos. Su cilindrada de 1,5 Litros cubica 1.471 c.c.

La alimentación la logra por bomba de inyección y proporciona una potencia máxima de

50 CV., que a su vez le facilitan una velocidad punta de 143 km/h.

Volvo diesel

Dentro de la serie 240, ahora en su nueva línea Volvo, cuenta con un motor diesel para los modelos 244 DL, 244/5 GL y 244 GLE. Estas tres versiones, dos Berlinas y una Familiar, diferen-

ciadas entre sí, además de por sus características propias, por su terminación y acabado, se benefician de un motor perfectamente conseguido en su dieselización que, siendo diesel, cuenta con la mayoría de las ventajas de los coches de gasolina. Para las tres versiones está el motor denominado D-24, de 6 cilindros, que cubica 2.383 c.c., cilindrada que proporciona una potencia de 82 CV., que a su vez da una velocidad punta de 152 km/h.

Renault-20 GTD diesel

Por último, cerrando esta larga lista de vehículos diesel, está la novedad más reciente en nuestro mercado, el Renault-20 GTD Diesel, que en la serie de automóviles de importación se comercializa a través de la Red de Fasa-Renault en España. Este modelo, cuyas características en cuanto a terminación, confort y acabado de lujo, corresponden a las de sus hermanos de gama que con motor de gasolina también se comercializan en España, monta el motor Renault Diesel de 2.078 centímetros cúbicos, que le proporcionan una potencia máxima de 63,5 CV. La caja de cambios es de 5 velocidades hacia adelante y marcha atrás. La dirección es asistida mediante mecanismo hidráulico integrado en la caja de dirección.

11



¿Es usted un buen testigo?

ESTA clarísimo que usted no tuvo la culpa. Yo tampoco, la culpa siempre es del otro en los accidentes, y en casos muy flagrantes: «Bueno, yo tenía algo de culpa, pero él...». Pero no vamos a plantear este problema, sino su capacidad para ser un buen testigo, un observador imparcial que pueda facilitar los datos necesarios a los tribunales, los únicos capaces legalmente de determinar quién tuvo la culpa. Parece que el «oficio» de testigo es difícil y usted lo hará muy mal..., a menos que no se entrene con el «test» que le proponemos tras la experiencia realizada en Inglaterra (allí se circula por la izquierda), que le contamos en el reportaje.

Una camioneta azul en una carretera nacional señala que va a girar hacia la derecha y se detiene para efectuar la maniobra en un cruce. Un Ford blanco que viene en dirección opuesta disminuye la marcha para girar a su izquierda señalando la maniobra con los intermitentes, y empieza a iniciar el giro. Pero en vez de esperar que pase primero la camioneta o rodearla, el Ford cruza por delante. Con una falta de visibilidad total, el Ford se estrella contra un Hillman rojo que en estos momentos está sobrepasando a la camioneta.

Supongamos que usted estaba cerca del cruce de carreteras donde sucedió el accidente (toda la secuencia duró un total de siete segundos) que acabamos de describir. ¿Hubiera podido decir ante un tribunal con toda exactitud cómo ocurrió el accidente?

Un experimento sugiere que la mayoría de la gente prestaría una declaración frecuentemente errónea ante el tribunal. Incluso si el testigo es un observador profesional —alguien cuyo trabajo dependa de sus reflejos visuales— el resultado de su testimonio no sería mucho mejor que con testigos normales.

En el experimento fue mostrada una película del accidente a seis observadores profesionales y a otras seis personas con un nivel de inteligencia similar. Ninguno sabía cuál era el propósito de la película antes de verla.

Más tarde, la misma película fue proyectada a otras seis personas en otro experimento para determinar si es posible para un individuo tratar de ser un buen testigo.

La película se abría con una secuencia de siete minutos con la visión de la carretera desde un coche en marcha y desde el puesto del conductor. Así, cuando llegó la escena del accidente es completamente inesperada, como si en realidad se tratara de un accidente en circunstancias reales.

Los seis observadores profesionales fueron: Stirling Moss, campeón del mundo de fórmula, retirado; Brian Moore, comentarista de fútbol de la televisión; David Croft, realizador de televisión; David Benson, especialista en motociclismo del «Daily Express»; uno de los mejores guardaespaldas de Europa, y un

detective especialista londinense (los nombres de estos dos últimos quedan secretos por razones de seguridad). A pesar de su gran experiencia, los especialistas consiguieron 40 puntos y medio en la prueba (sobre un máximo total de 60), sólo cuatro puntos más que el grupo no especialista, quien, de hecho, fue el único que tuvo un testigo que consiguió acertar de lleno.

Realmente si un tribunal hubiese aceptado el testimonio de Croft, que olvidó el hecho de que el Ford cruzó por delante de la camioneta, el conductor del Hillman hubiera sido culpable en parte, mientras que en realidad era completamente inocente.

Norman Phillips, el oficial de tráfico que se encargó del interrogatorio de los testigos en el experimento comentó: «Normalmente los relatos han mostrado amplias discrepancias. En situaciones reales ocurre lo mismo, el testigo cuenta lo que él piensa que ocurrió más que lo que ocurrió en realidad». Esta afirmación se confirma con el testimonio de dos personas que afirmaron que el coche blanco era el que iba detrás de la camioneta.

¿No hay forma, entonces, de que la policía y los tribunales puedan esperar un testimonio exacto por parte de testigos independientes? Se intentó contestar a esta cuestión vital con otro experimento en el que tomó parte

un tercer grupo de seis personas.

Antes de la prueba pasaron una semana practicando un programa de ejercicios para incrementar la percepción y ganaron al grupo de expertos por 16 puntos, ya que consiguieron 56 puntos y medio sobre 60.

Todos describieron correctamente el cruce de carreteras y dieron una descripción exacta de los acontecimientos que provocaron la colisión, en marcado contraste con los otros dos grupos.

Stirling Moss, por ejemplo, cuyos reflejos y poder de observación son legendarios, fue incapaz de recordar los colores de la camioneta o del Hillman después de ver el accidente en la película, que lo mostraba en una secuencia relativamente lenta.

Benson describió el cruce en forma de «T». Además, pensaba que la camioneta estaba en movimiento y se dirigía al cruce en la misma dirección que el coche blanco. No solamente esto, sino que «vio» al coche blanco sobrepasar a la camioneta por la parte de fuera, y como resultado, el choque con el Hillman.

El guardaespaldas, que ha entrenado su mente para reconocer miles de caras, también pensó que era un cruce en forma de «T».

En el caso de los no especialistas todavía reinaba mayor confusión. Excepto para el director de Banco, que obtuvo todos los puntos, y Jane, que tiene doce años y que sólo perdió dos puntos sobre el máximo de diez. (Los oficiales más veteranos de la Policía Metropolitana creen que los jóvenes son generalmente más observadores que los adultos, particularmente en los pequeños detalles.)

También tres personas hallaron parte de culpa en el conductor de la camioneta, que era completamente inocente. Todos, sin embargo, afirmaron que el conductor del Ford era totalmente o en parte responsable del accidente, pero no siempre supieron discernir la razón correcta.

Tres semanas después de haber visto la película los dos grupos, especialistas y no especialistas volvieron a ser interrogados. Sin ninguna excepción, la reconstrucción fue siempre mucho más clara, presumiblemente porque la lógica había ya entrado a formar parte del relato. De las seis personas que pensaron que el accidente había

ocurrido en un cruce en forma de «T», cuatro corrigieron sus contestaciones. Como resultado, fueron mucho más capaces de colocar las piezas del rompecabezas de una forma exacta.

Pero la mayor lección del experimento fue comprobar la facilidad con que el conocimiento de un pequeño grupo de personas fue agudizado con unos simples ejercicios mentales. Comenta Lawrence Barnes: «El hecho de que el tercer grupo tuviera mejor puntuación que los otros hay que tomarlo como científicamente válido y como una evidencia de que realmente es posible entrenar a las personas para que sean los testigos más efectivos».

No hay ninguna duda de que la observación y la anticipación son las dos mejores garantías para salvar la vida en la carretera. Pero Barnes puntualiza: «Para estar verdaderamente en forma es necesario practicar los ejercicios a intervalos regulares».

El test de Barnes

Para mejorar sus reflejos

1. Con la ayuda de otra persona que viva o trabaje con usted, tome un tema conocido por ambos y escriba un corto relato del incidente. Compare los relatos y tome nota de las diferencias.
2. Repita el número 1, pero con un acontecimiento del pasado.
3. Cuando esté caminando o conduciendo haga un comentario sobre la marcha de lo que vea y trate de anticipar la acción de los demás.
4. Relájese cómodamente y después de unos segundos piense en un lugar cercano de su vecindario. Reconstrúyalo mentalmente tomando nota de los edificios, islas de tráfico, semáforos, calles, cruces, etc. Aproxímese al lugar desde distintas direcciones y repítalo.
5. Ponga en escena una situación pos-accidente en el mismo lugar anterior, imagine cómo cada conductor había visto los acontecimientos que llevaron a la colisión.
6. Haga un diagrama mental de las escenas imaginadas en los números 4 y 5 e intente hacer una estimación de las velocidades, marcas, colores y números de los vehículos.
7. Relájese y tome nota mental de lo que están detectando sus sentidos. Por ejemplo, el sonido de la cocina del gas, el olor del tabaco o de la comida, los ruidos de la calle, el calor de la estufa, etc.
8. Intente recordar exactamente una serie de acontecimientos (levantarse de la cama, lavarse, desayunar, vestirse, etc.) en el orden exacto en que ocurrieron y con el mayor número de detalles posible.
9. Enumere los pequeños acontecimientos imprevistos desde que se ha levantado por la mañana (olvidar sus llaves, tropezarse con alguien en las escaleras, oír un chirrido de neumáticos).
10. Durante el día tome nota mental de acontecimientos que podríamos considerar pequeños accidentes, personas que tropiezan, frenados bruscos y otros accidentes potenciales. Por la noche haga una pequeña lista de estos incidentes mientras intenta recordarlos todos.

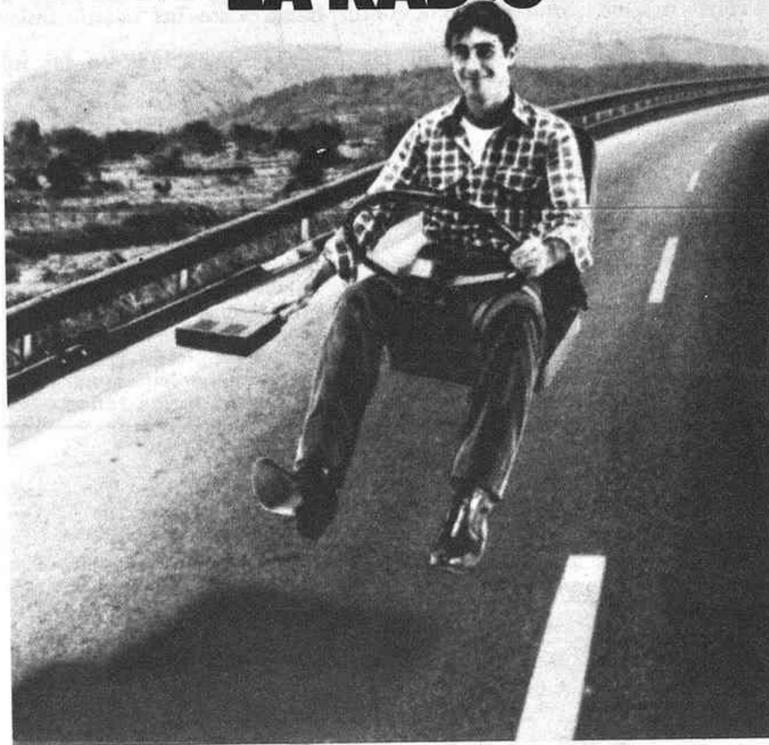


La primera ilustración, en color, recoge el momento del impacto: la camioneta azul señala que va a girar a la derecha y el Ford blanco, que viene en dirección opuesta, cruza por delante de él para girar a la izquierda. Pero choca con el coche rojo, que adelanta a la camioneta en ese momento. Las siguientes ilustraciones muestran cómo vieron el accidente los diferentes testigos; destaca el hecho de la falta de acuerdo respecto a los colores de los vehículos, que fueron cambiados entre sí. Muchos testigos recordaron el cruce en forma de «T», es decir, sin posibilidad de giro a la derecha. Respecto a la culpabilidad, fue casi unánime la opinión que responsabilizaba al Ford. Es curioso que uno de los testigos (última ilustración) ni siquiera recordaba la existencia de la camioneta.

HOJA DEL MOTOR

HOJA DEL MOTOR

COMO LA CABINA NO SUENA LE REGALAMOS LA RADIO



Los nuevos Avia, son camiones pensados para competir con ventaja en el mercado internacional. Su fuerte mecánica, su casi nulo mantenimiento, y su cabina abatible, hacen de un Avia un camión rentable. También es rentable el esfuerzo físico que evita su sistema de dirección ligera y reversible. Con un excepcional radio de giro: 5,35 m. Pero eso no es todo...

HASTA EL
28
DE FEBRERO

**SEPA POR QUE
AVIA LE REGALA
UNA RADIO**

Para disfrutar al máximo de la cabina del nuevo camión Avia.
Para poder disfrutar del viaje a sus anchas, con una temperatura ideal. Sentado en un confortable sillón anatómico y regulable.
Y con un nivel de silencio envidiable. Para disfrutarlo. Avia le regala la radio.

**Nuevos Avia.
Los que más adelantan.**



Motor Ibérica sa

AVIA

© Aviación Motor Ibérica, S.A. M

El seguro del automóvil

Enrique Marco Fuentes *

A los aseguradores españoles nos sorprende todavía cómo después de la enorme popularización del automóvil y de su intensa utilización exista todavía, a nivel general, un gran desconocimiento de lo que es, para lo que sirve y de la función social que cumple el seguro del automóvil.

El Seguro del Automóvil nace en un principio por la necesidad que siente el conductor de un vehículo de exonerar o cancelar su responsabilidad, cuando surja, por los daños que pueda causar a otras personas o a las cosas. Este tipo de responsabilidad estaba basado, de acuerdo con la tradición romana, en la culpa del conductor que debía ser probada por el perjudicado o demandante.

Pero el Seguro así concebido no satisfacía realmente las necesidades que sentía la sociedad, ya que si bien conseguía proteger el interés del asegurado, dejaba en muchos casos sin protección a las víctimas. Esta es la razón de que el concepto de responsabilidad haya ido evolucionando, hacia sistemas basados en la culpa presunta del conductor, exigiendo a éste la prueba que destruya esa presunción. La incidencia de este nuevo enfoque apenas resultaba perceptible en cuanto a la configuración externa del contrato de seguro, pero sin embargo tuvo una enorme influencia económica al multiplicarse las indemnizaciones y el importe de ellas, presionando fuertemente sobre el coste del Seguro.

Pese a ello, todavía seguía subsistiendo el problema de que algunas víctimas quedaban sin indemnizar. Esto lleva a las autoridades a crear e implantar el Seguro Obligatorio del Automóvil, para que al menos los daños a las personas sean indemnizados, independientemente de la culpa, hasta unos determinados límites.

Por último, el propietario del vehículo siente la necesidad de cubrirse de los daños que pueda sufrir el mismo, o de su pérdida total, dado el elevado desembolso que ha tenido que hacer para adquirirlo.

Pues bien, esta necesidad de aseguramiento de los riesgos inherentes al automóvil, está totalmente satisfecha en nuestro país con el Seguro Obligatorio del Automóvil, el Seguro Suplementario de Responsabilidad Civil o, como se conoce popularmente, «frente a terceros», y el Seguro Combinado del Automóvil o «a todo riesgo», y he de decir, con la absoluta objetividad que me dan mis veintiséis años de experiencia, que el Seguro Español ha cumplido, en términos generales, muy satisfactoriamente con la misión que le ha sido encomendada.

Es cierto que siguen existiendo incidencias, tensiones, errores, incluso injusticias, que los aseguradores somos los primeros en lamentar, pero su porcentaje sigue siendo mínimo en relación con el número total de siniestros tramitados que, en el pasado año 1980, llegaron a superar los tres millones setecientos mil.

Para que un servicio de esta naturaleza e importancia pueda ser prestado de una forma eficaz y adecuada, su precio ha de ser suficiente y equitativo. Esto es lo que se pretende conseguir con la nueva tarifa que ha sido sometida ya a aprobación al Organismo de Control. Pero no conseguiremos nuestros objetivos mientras se mantenga la situación ilógica e incoherente actual de controlar rigidamente el precio del seguro y no ejercer idéntico control sobre los distintos productos y prestaciones que constituyen sus costes de explotación. No se puede controlar el precio del pan si no se controla previamente el de la harina.

Los aseguradores cada vez estamos más preocupados con el continuo y fuerte crecimiento de nuestros costes de explotación y, sobre todo, con nuestras escasas posibilidades de contenerlos. Tenemos que soportar, por ejemplo, las injustas acusaciones del sector de la reparación de automóviles, que no entienden cómo no podemos absorber su continua elevación de costes con nuestras primas controladas rigidamente desde el año 1977. Pero yo me pregunto, ¿podemos pedir a los talleres que nos facturen sus servicios con arreglo a los costes que tuvieron en el año 1977? Resulta evidente que no, pero como tampoco los aseguradores podemos hacer milagros, necesariamente el servicio se irá deteriorando, y ésta es la grave responsabilidad que está tomando el Gobierno, poco consciente de la gran trascendencia del Seguro del Automóvil para la consecución de una buena convivencia ciudadana.

(*) Presidente de la Agrupación Nacional de Aseguradores de Automóviles de UNESPA.

Los diesel de Fasa-Renault

FASA-Renault ha sido el último de los fabricantes nacionales en introducir en su extensa gama la dieselización con la aparición de los Renault-18 GTD en versiones Berlina y Familiar, hace aproximadamente cinco meses. Posteriormente, a primeros de enero, reforzó la gama de los diesel con la aparición en el mercado del Renault-20 GTD Diesel que, como vehículo de importación, es comercializado por la compañía española a través de toda su extensa Red de Concesionarios, al igual que los modelos de gasolina de esta misma serie, el Coupé Renault Fuego y su prestigioso modelo, el Renault-30 TX.

Los Renault-18 GTD fueron largamente esperados en el mercado por un gran número de usuarios que esperaban este tipo de producto, sin que por ello tuviesen que elegir una nueva marca. A pesar de esto, Fasa-Renault, consciente de su responsabilidad, no ofreció en su gama la interesante alternativa diesel hasta tener la seguridad de poder ofrecer una mecánica a la altura de la calidad de los productos a que tiene acostumbrada a su clientela. Más fácil hubiera sido el adaptar alguno de los motores a gas-oil, existentes ya en el mercado, a alguno de los vehículos de su gama, pero, sin embargo, esperó a desarrollar todo un programa de investigación para obtener un motor Renault-Diesel adecuado a su gama de turismos.

Con este proceso de investigación, Renault ha conseguido unos motores diesel de nueva generación que, aplicados a sus fabricados nacionales, los Renault-18 GTD Berlina y Familiar, y por la Regie Renault al Renault-20 GTD, les proporcionan todas las ventajas de los diesel, sin perder las conocidas y apreciadas características de las versiones de gasolina. Son motores de gran rendimiento energético y poco peso que carecen, prácticamente, de los ruidos característicos de los motores diesel, ya que cuentan con la ausencia de las vibraciones que en el habitáculo molestan a los ocupantes, al mismo tiempo que poseen la cualidad de ser tan rápidos como los de gasolina. Todos ellos van equipados con caja de cambios de cinco velocidades, lo que beneficia grandemente a su ya muy reducido consumo, a la vez que proporciona una gran confortabilidad haciendo de estos modelos incansables ruteros.

Nuevo Renault-20 GTD Diesel, vehículo de gran representatividad y buena confortabilidad.

HOJA DEL MOTOR

Los Renault-18 GTD

Las dos versiones del Renault-18, el Berlina y el Familiar, desde su salida al mercado potenciaron aún más esta serie, ya que se les equipó en su parte externa con nuevos parachoques en poliéster, nuevas llantas y

te de moqueta, en la versión Berlina tiene una capacidad de 396 decímetros cúbicos. En la versión Renault-18 GTD Familiar su capacidad, de 925 decímetros cúbicos y cinco plazas, pasa a 1.560 decímetros cúbicos con los

centímetros cúbicos que, con potencia de 66,5 CV, le dan una velocidad máxima de 156 km/h., lo que le convierte dentro de su categoría 2 Litros en el diesel más rápido del mercado europeo.

- RENAULT-18 GTD EN VERSIONES BERLINA Y FAMILIAR
- NUEVO RENAULT-20 GTD
- MOTORES DE ALTO RENDIMIENTO, BRILLANTES PRESTACIONES, BAJO CONSUMO Y CAJAS DE 5 VELOCIDADES
- COMPLETO EQUIPAMIENTO Y GRAN CONFORTABILIDAD

neumáticos aún más anchos, lo que les confiere una gran solidez y extraordinaria estabilidad.

En su interior el confort se ve realzado por la insonorización obtenida por un panel insonorizante colocado en el capó motor, así como una espesa moqueta de piso de nueva geometría. Nuevos asientos anatómicos regulables en altura y el cuadro de instrumentos que, además del equipo habitual, instala: reloj de cuarzo de gran tamaño, testigo de precalentamiento de motor, testigo de reserva de gasolina, indicador de nivel de aceite y otro de temperatura.

El maletero, forrado totalmen-

asientos traseros abatidos y, además de la moqueta y paneles preconformados en los costados, cuenta con un cómodo tapaequipajes enrollable para ocultar de la vista exterior las maletas u objetos transportados.

En lo que respecta a mayor confort y seguridad, cabe señalar que ambos modelos cuentan con la tradicional tracción delantera Renault, ayudada por servo-dirección para hacer más cómoda la conducción. El sistema de frenos es de doble circuito asistido por servo-freno con limitador, para así evitar el bloqueo en las ruedas traseras.

El motor Renault cubica 2.068



Moderna y atractiva línea de los Renault-18 GTD Berlina y Familiar.



Nuevo Renault-20 GTD

Dentro de todos los modelos diesel que se comercializan en nuestro mercado, el Renault-20 GTD es el de más reciente aparición y con él Fasa-Renault completa aún más la totalidad de su gama, además de ofrecer una interesante versión en los diesel, poniendo a disposición del usuario tres modelos con características bien diferenciadas entre sí: dos de gasolina —los Renault-20 TS y TX— y ahora la versión Diesel GTD.

Además de tratarse de un coche de gran representatividad, moderno y elegante en su acabado interno, entre otros detalles cabe destacar los siguientes: elevalunas eléctrico, pre-equipo de radio, cerraduras electromagnéticas, limpiaparabrisas con pantógrafo, cinturones de seguridad enrollables delanteros y traseros, espejo retrovisor regulable desde el interior, guarnecido de paño aterciopelado, etcétera.

Su completo equipamiento le confiere una extraordinaria seguridad activa por su bien lograda mecánica en dirección —asistida—, suspensión independiente a las cuatro ruedas, buen sistema de frenos, etc. Debido a su bien conseguida línea aerodinámica con un buen coeficiente de penetración al aire, buena relación peso-potencia-motor y su caja de cambios de cinco velocidades, se logran en este modelo unas excelentes prestaciones, consumos muy bajos, además de una buena economía de mantenimiento.

Los Panda «Marbella», «Montaña» y «Bavaria»

● Modelos de buena funcionalidad con distinto aspecto exterior

EL pequeño utilitario de Seat ha vuelto a ser noticia en el mismo escenario donde hace diecisiete meses se presentó el modelo originario español, el utilitario Seat Panda. Ahora, después de haberse fabricado del orden de 150.000 unidades de este modelo, Seat, eligiendo Marbella como punto de reunión para los medios de información nacional la pasada semana hizo la presentación de las nuevas versiones Panda «Marbella», «Montaña» y «Bavaria».

PANDA «MARBELLA»

La versión Panda «Marbella», la más sofisticada de las tres, cuenta con la mecánica más alta; es decir, la de motor

son halógenos y cuenta, además, con dos auxiliares antiniebla embutidos en el propio paragolpes. En el interior dispone de nuevos asientos delanteros, iguales a los del «Fura». El cuadro de instrumentos cuenta con dos nuevos relojes, cuentarrevoluciones digital, reloj digital, etc. El volante es de nuevo diseño. Los colores, exclusivos, son gris hielo y azul oscuro, metalizados.

PANDA «MONTAÑA»

Como una serie especial destinada al público juvenil y para la utilización en ámbito rural con visos un tanto deportivos, el Panda «Montaña», que se presenta como una serie especial cuya fabricación estará sobre las 2.000 unidades, equipa el motor más potente, de 45 CV. En su parte externa se distingue por sus amplias protecciones de

PANDA «BAVARIA»

La versión «Bavaria», que se corresponde técnicamente con los tipos que exporta Seat a los mercados centroeuropeos (de ahí su nombre), en su parte externa es distinguible por los aletines en las ruedas traseras y las siglas adhesivas laterales. Se ofrece con los motores de 35 y 45 CV. a un precio



más potente de 45 CV. Su parte exterior se distingue por su rejilla frontal de nuevo diseño con parachoques en negro que se prolongan visualmente por las franjas laterales de protección, en tanto que la parte baja, igualmente protegida, va pintada del mismo color de la carrocería. Asimismo cuenta con aletines de medio punto, espejo retrovisor exterior en ambas puertas, limpiacristales posterior con lavaluneta y antena de radio en el techo. Los faros

acero en los grupos ópticos delanteros y traseros, con rejilla salvafaro. Para su mayor adherencia en cualquier tipo de terreno, monta ruedas de mayor sección con neumáticos de tipo especial para la instalación de clavos sobre tacos de goma.

Sobre toda la superficie del techo se le ha instalado una baka portaequipajes poliéster, en la que las siglas adhesivas en color negro destacan sobre el color específico rojo vivo de esta versión.

muy ventajoso dentro de su sector de los pequeños polivalentes.

Las tres versiones son de inminente salida en todo el mercado nacional, y su precio franco fábrica es el siguiente:

| | | |
|---------------------------|---------|------|
| Panda «Bavaria» 35 | 320.000 | Ptas |
| Panda «Bavaria» 45 | 350.000 | » |
| Panda «Montaña» | 360.000 | » |
| Panda «Marbella» | 390.000 | » |
| Panda «Comercial» | 325.400 | » |

HOJA DEL MOTOR



Presentación del Talbot «Samba»

TAL y como anunciamos en nuestro pasado número de la HOJA DEL MOTOR, Talbot España comienza su presentación a los medios de información del nuevo modelo Talbot «Samba» mañana martes. Para este acontecimiento ha elegido el marco andaluz, concretamente la provincia de Cádiz, donde un gran número de informadores de toda la Prensa nacional tendremos ocasión de probar los nuevos

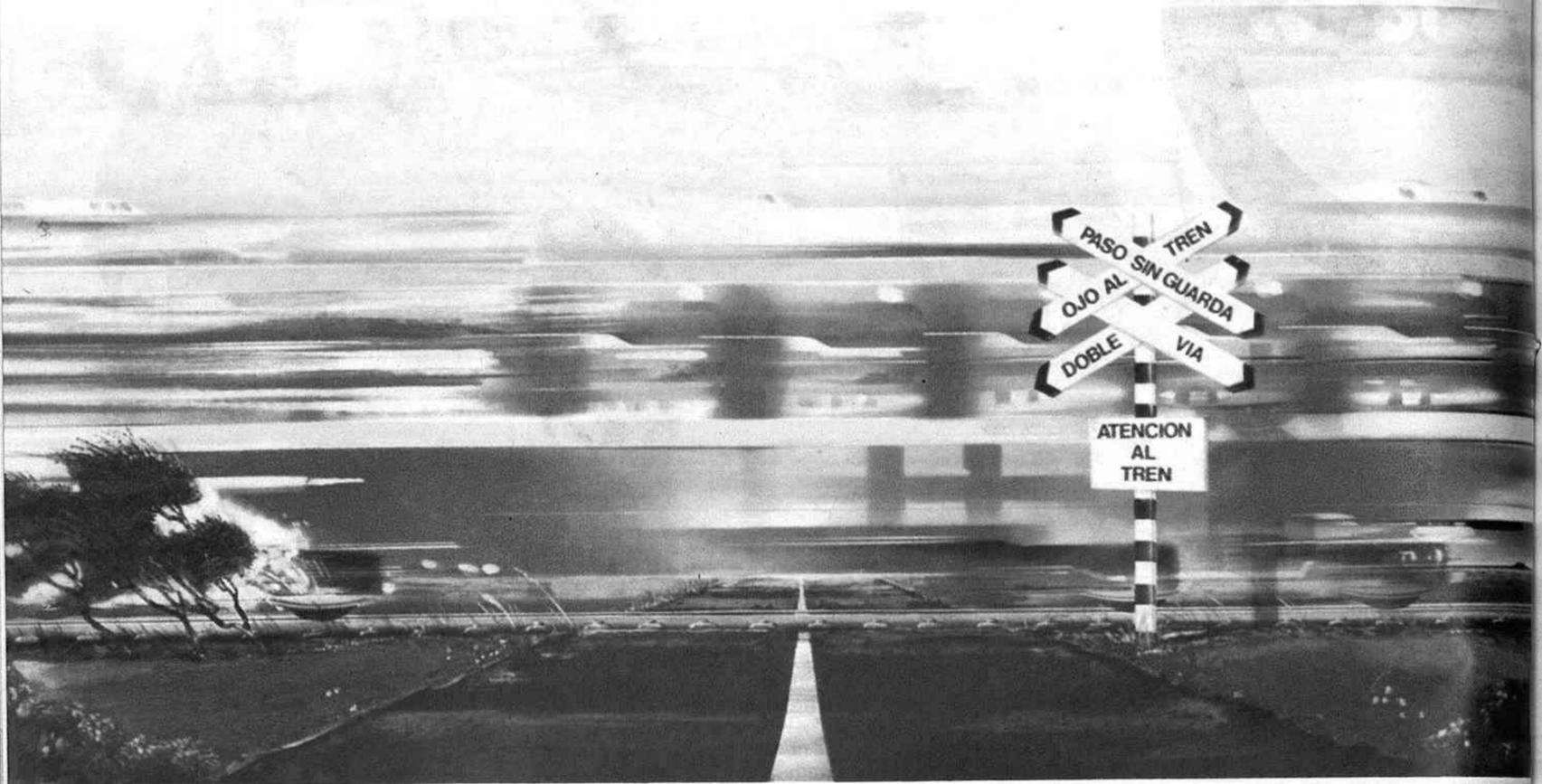
«Samba» con los que Talbot, ausente varios años del mercado de los polivalentes ligeros, hace de nuevo su entrada en este interesante sector que acapara el porcentaje más elevado en las ventas de vehículos nacionales.

Como ya recordarán nuestros lectores, el Talbot Samba corresponde a un utilitario dos volúmenes, tres puertas de reducidas dimensiones, aunque no por ello su habitáculo carece de una cómoda amplitud.

De todas las especificaciones sobre sus características técnicas y mecánicas, el próximo lunes, en nuestra sección habitual HOJA DEL MOTOR, daremos cumplida información para poner a nuestros lectores en contacto con este nuevo modelo del que, en su presentación mundial en Italia, ya dimos una referencia, aunque sus características, con toda seguridad, varían en la serie construida en las factorías de Villaverde.



ANTE UN PASO A NIVEL DETENGASE Y MIRE



Con el plan de supresión actualmente en marcha, Renfe va a eliminar más de 750 pasos a nivel. Con la colaboración de Ayuntamientos y Diputaciones esta cifra podría duplicarse. Pero, usted, conductor, también tiene que colaborar con este plan.

Cumpla con su deber:

Ante un paso a nivel, detengase y mire.

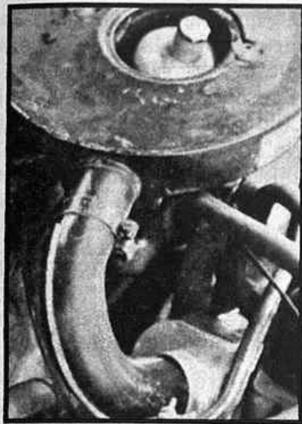
**CAMPAÑA DE SEGURIDAD
EN PASOS A NIVEL
ES UN MENSAJE DE LA DIRECCION
GENERAL DE TRAFICO Y RENFE**



Asegure el arranque en frío

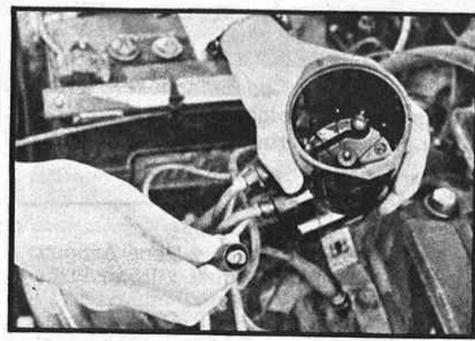
CUANDO el frío hace acto de presencia, para muchos coches empiezan las dificultades a la hora del arranque por las mañanas. Hay que tener en cuenta que en invierno la puesta en marcha del motor siempre será más comprometida, primero, porque al cabo de una noche a la intemperie y quizá a temperaturas bajo cero, la mecánica queda prácticamente anquilosada, con el aceite del motor más denso, la valvulina de la caja de cambios casi sólida, etc., y, segundo, porque la batería, con las bajas temperaturas, pierde eficacia considerablemente.

Para evitar problemas en el arranque es, por tanto, imprescindible aprovechar al máximo la energía que es capaz de suministrar nos la batería, y esto sólo lo conseguiremos poniendo perfectamente a punto el sistema eléctrico (encendido y la propia batería) como cuestión principal, y actuando asimismo sobre la carburación (estárter y toma de aire del filtro). La tarea, como a continuación veremos, es francamente sencilla.



Cuando la temperatura ambiente es baja interesa que el aire de la admisión se caliente ligeramente antes de su entrada en el carburador, con el fin de obtener un calentamiento más rápido del motor después del arranque y

evitar además la posibilidad de que en tiempo muy frío llegue a helarse el carburador (cosa que, aunque parezca extraña, sucede en la realidad). Esta calefacción se logra simplemente colocando la toma del filtro de aire en una posición lo más próxima posible a los colectores de escape. En algunos modelos es necesario para ello aflojar el tubo de entrada de aire a la carcasa del filtro y situar su boca junto a los colectores, o bien en la «caja caliente» que los rodea, mientras que en otros basta mover una palanquita que hay en el filtro o en el tubo de admisión.

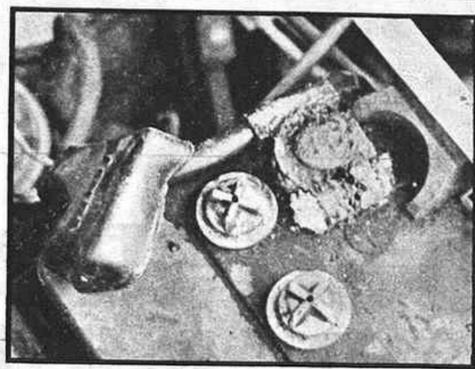
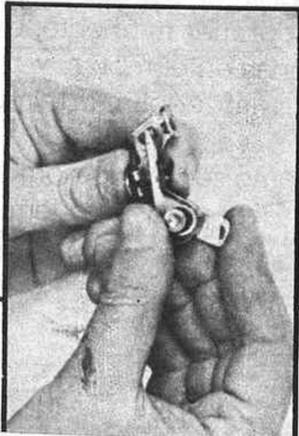


El talón de Aquiles de los cables de encendido lo constituyen sus conexiones, lo mismo las de las bujías que las de la tapa del distribuidor y de la bobina. Si estas conexiones están flojas o por haber tomado humedad se han empezado a oxidar, es fácil que se produzcan fallos del encendido, traducidos en marcha en tres cilindros y dificultades en el arranque. Su comprobación es fácil; basta desconectar los cables, limpiar las conexiones y abrirlas un poco (o cerrarlas, según los casos) para que ajusten mejor. Para evitar confusiones a la hora de conectar los distintos cables interesa ir revisándolos uno por uno; es decir, comprobar primero una conexión, limpiarla, ajustarla y volverla a colocar, y así sucesivamente con las demás.

Las bujías, a medida que van envejeciendo, van precisando cada vez mayor voltaje para que salte la chispa entre sus electrodos. Como la tensión que suministra la bobina de encendido es más o menos constante, sucede que progresivamente la chispa va siendo más y más débil, hasta que llegue un momento en que resultará muy difícil la inflamación de la mezcla en el momento del arranque. Esta pega se evitará renovando el juego de bujías cada quince o veinte mil kilómetros y limpiando y ajustando los electrodos cada diez mil kilómetros, aproximadamente.

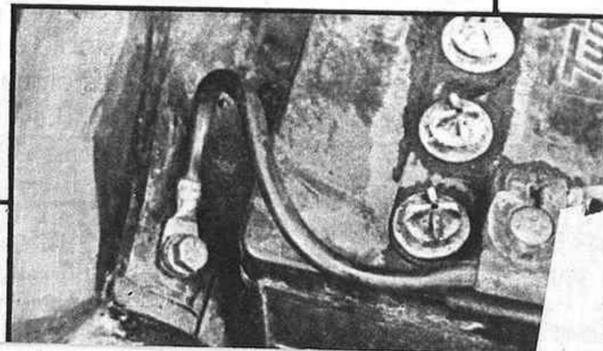


El juego de los contactos o «platinos» con el uso sufre dos tipos de deterioros. Por una parte, la fibra de apoyo de la pieza móvil con la leva se va desgastando, quedándose los platinos cada vez más cerrados, y por otra, la superficie de los contactos, a causa del chisporroteo que producen los sucesivos pasos y cortes de corrientes, se va degradando, lo que origina que la corriente encuentre mayor resistencia a su paso. La revisión comprenderá, por tanto: a) comprobar la superficie de los contactos y, según su estado, cambiar el juego por uno nuevo, o bien con una lima fina alisar estas superficies hasta que su contacto sea correcto, y b) ajustar la separación de los contactos para compensar el desgaste del apoyo de fibra.



Los bornes de la batería deben encontrarse limpios y bien apretados para que el paso de la corriente no encuentre excesiva resistencia. Si presentan abundantes sales verdosas («sales trepadoras»), como sucede a menudo en el polo positivo al cabo de cierto tiempo, lo mejor será desmontar el conector, limpiarlo a conciencia junto con el borne de la batería, lijar un poco las superficies de contacto y finalmente montarlo de nuevo, aplicando abundante vaselina sobre la unión.

Sucede con bastante frecuencia que aun estando la batería en correcto estado de carga, el motor de arranque funciona lento y sin fuerza. En estos casos, lo más probable será que exista un fallo en la conexión a masa del motor o bien en la toma de masa de la batería. Para corregirlo se debe soltar el grueso cable que une cada uno de estos dos elementos a la carrocería, limpiar de óxido o suciedad la zona de contacto en la chapa y el extremo del cable y después apretar bien la conexión. De paso interesa observar el estado del cable y sustituirlo si se ve algo deteriorado, pues con el tiempo la envoltura de plástico de estos cables a veces se reseca y al quedar rígido el cable puede llegar a romperse a causa de las vibraciones y el movimiento del motor.



Tormenta en la Fórmula 1

La FISA contra los pilotos

¿SE imaginan ustedes un partido de fútbol entre el Real Madrid y el Atlético que, a la hora de la verdad, fuera disputado por las selecciones juveniles de ambos equipos? Los aficionados, en el supuesto de que alguno apareciera por el campo, terminarían por prenderle fuego a las instalaciones. Pues más o menos eso es lo que pretende el presidente de la FISA, el francés Jean Marie Balestre, cuando amenaza a los grandes pilotos de la Fórmula 1 con no dejarles correr en las próximas carreras si se niegan a aceptar sus dictatoriales propuestas.

El problema de la Fórmula 1, que amenaza muy seriamente la propia existencia del «Circo», ha causado ya la suspensión del Gran Premio de Argentina, que debería celebrarse el próximo domingo día 7 de marzo, y puede arrastrar detrás al del Brasil, ya que ambos países corren a medias con los enormes gastos que supone el traslado de coches, equipos y pilotos al continente suramericano.

La temporada de Fórmula 1 se presentaba muy interesante sobre el papel: la esperada reaparición del célebre Niki Lauda, los nuevos coches de la temporada y los cambios de pilotos entre las distintas escuderías son siempre alicientes añadidos al gran espectáculo de la fórmula reina. Pero al término de la primera prueba del Campeonato, el Gran Premio de Africa del Sur, celebrado en el circuito de Kyalami, sobrevino la bomba de la Federación Internacional.

Los pilotos celebraban el resultado de la

carrera, en la que, como conocen nuestros lectores, venció holgadamente Alain Prost, con su Renault Turbo, seguido del «inundi-

Escuderías y pilotos

Renault: Alain Prost y René Arnoux; **Brabham:** Nelson Piquet y Ricardo Patrese; **Ferrari:** Gilles Villeneuve y Didier Pironi; **Williams:** Keke Rosberg y Carlos Reuteman; **McLaren:** John Watson y Niki Lauda; **Talbot-Matra:** Jacques Laffite y Eddie Cheever; **Tyrrell:** Michele Alboreto y Slim Borgudd; **ATS:** Eliseo Salazar y Manfred Winkelhock; **Lotus:** Elio de Angelis y Nigel Mansell; **Alfa Romeo:** Andrea de Césaris y Bruno Giacomelli; **March:** Jochen Mass y Raul Boessel; **Fittipaldi:** Chico Serra; **Toleman-Hart:** Derek Warwick y Fabi; **Theodore:** Derek Daly; **Osella:** Jean Pierre Jarier y Paletti; **Arrows:** Baldi y Henton.

ble» Carlos Reuteman, eterno segundón que no renuncia, al parecer, a ser algún año campeón del mundo. Pero no todo eran alegrías, pues «monsieur» Balestre les sorprendió con la suspensión indiscriminada de las licencias amén de unas cuantiosas sanciones económicas que llegan, en algunos casos, al millón de pesetas. Los más castigados, entre los pilotos, eran los «reincidentes» que ya en la temporada pasada, en el Gran Premio de Bélgica, se opusieron a las prácticas dictatoriales de Balestre: Giacomelli, Pironi (presidente de la Asociación de Pilotos), Patresse, Laffite, Prost y Villeneuve.

Sin embargo, por primera vez, todos los pilotos han reaccionado en solidaridad con sus compañeros frente a la actitud intrasigente de la Federación Internacional.

El «trágala» de Balestre a los pilotos consistía en la obligatoriedad de obtener una licencia especial para correr en Fórmula 1, que se presentaba con la forma de un contrato leonino, ya que en la práctica equivale a una total obediencia y dependencia de los pilotos hacia los patronos de sus escuderías y la Federación Internacional. En definitiva, la FISA iba más allá de sus propias atribuciones e invadía el terreno de las relaciones contractuales —laborables— entre

T O D O

COMO SU PROPIO NOMBRE INDICA

De extremo a extremo. De los rigurosos fríos del norte de Europa, al calor sofocante del desierto africano, TODOGRADO es el Lubricante idóneo, ya que su especial proceso de fabricación le hace mantener completamente estable su viscosidad en las más extremas condiciones climatológicas.

TODOGRAO facilita el arranque, lubrica perfectamente desde el primer momento, evitando fuertes desgastes y averías en el motor; y consigue rápidamente una temperatura óptima de régimen, ahorrando combustible.

TODOGRAO como su propio nombre indica, es el lubricante ideal para toda temperatura.



Los bólidos de la Fórmula 1, preparados y alineados.

pilotos y escuderías, y lógicamente a favor de estas últimas. Baste decir, además, que alguno de los puntos en litigio, según la opinión de los pilotos, son contrarios a la propia declaración de los Derechos Humanos.

La reacción inicial de los pilotos fue boicotear los entrenamientos del Gran Premio de África del Sur, actitud que llevó a Balestre a posponer su decisión hasta después de correrse la prueba; salvada la carrera, el francés volvió a la carga. Hay que decir, sin embargo, que no toda la FISA se muestra de acuerdo con su presidente: los representantes de Alemania, Italia, Gran Bretaña y Mónaco, y el de los grandes constructores se mantienen en contra. Curiosamente, el representante español, Fernando de Baviera, se alinea entre los fieles de Balestre, quizá para salvar la celebración del Gran Premio

de España, que tanto trabajo ha costado y tan en el aire en estos momentos a causa de problemas económicos.

Otro de los argumentos que Balestre tiene a su favor es la alianza con su enemigo «de toda la vida», el presidente de la Federación de Constructores, Bernie Ecclestone, un auténtico poder dentro del mundo de la Fórmula 1. Los dos parecen haber olvidado sus antiguas y virulentas diferencias, pero no es seguro que Ecclestone se muestre de acuerdo con Balestre en mantener una postura que puede suponer el fin de la Fórmula 1 y, en consecuencia, la muerte de la gallina de los huevos de oro. Ecclestone sabe bien que quien lleva público a los circuitos es el nombre de los pilotos; sustituir a la crema y nata por un plantel de segundones no sería bueno para el bolsillo del inglés.

La situación, desde luego, se presenta muy conflictiva y es que Balestre parece olvidar que los pilotos no son unos trabajadores cualquiera a los que el patrono puede explotar tranquilamente. La situación puede estallar en las manos.

ASI VA EL MUNDIAL 1982 DE FORMULA 1

Clasificación G. P. Africa del Sur

- 1.º Alain Prost (Renault Re 30 B).
- 2.º Carlos Reuteman (Williams Ford).
- 3.º René Arnoux (Renault).
- 4.º Niki Lauda (McLaren Ford).

- 5.º Keke Rosberg (Williams Ford).
- 6.º John Watson (McLaren Ford).

- 4.º Lauda 3 puntos
- 5.º Rosberg 2 »
- 6.º Watson 1 »

Clasificación del Campeonato

- 1.º Prost 9 puntos
- 2.º Reuteman 6 »
- 3.º Arnoux 4 »

Copa de Constructores

- 1.º Renault 13 puntos
- 2.º Wil-Ford 8 »
- 3.º McL-Ford ... 6 »

GRADO



Estrellas con nombre propio.



OTROS EMPIEZAN CON LOS DIESEL. NOSOTROS HEMOS LLEGADO AL TURBO.

Los 505 Diesel se fabrican en 3 versiones.
Dos convencionales con motor de 2 litros
y medio.

Y una versión revolucionaria: El 505 SRD
Turbo.

Este coche simboliza el equilibrio entre
la razón y la pasión.

Este coche de 2.304 cm³ consume 6 l.
de gasoil a los 100 Km.

Gracias al turbo-compresor supera
los 160 Km/h. con un silencio desconocido
en un diesel.

A su completo equipo, la gama 82
añade aparte del nuevo motor, econoscopio,
nuevo reloj digital y cerradura
electromagnética en el depósito de gasolina.

Esta máquina está concebida para
devorar kilómetros.

Para él, 200.000 Km. son sólo media
vida.

Este es un coche para 15 años.

Divida su precio entre su duración.

Un Peugeot jamás resulta caro.

PEUGEOT 505
El coche que siempre quiso tener.



3
a
en

4
ad
te
int
re

5
tra
val

6
¿Q
HO

2
cu
la

1
e
c
g

0

2009 Ministerio de Cultura

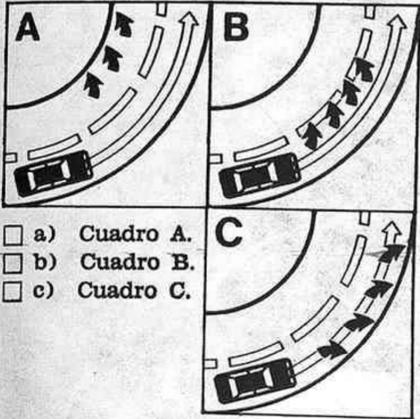
TEST

Este es un "test" del automovilista. Son 12 preguntas. Señale con una cruz el recuadro que usted crea es la respuesta correcta.

1 Los médicos diagnostican a menudo un «trauma de patinazos» producido por efecto del encontronazo o rápido movimiento de la cabeza del conductor, al chocar o hacer un brusco viraje. ¿Qué accesorio de seguridad puede evitar esta fractura?

- a) Cinturón de seguridad de 3 puntos.
- b) Volante de seguridad.
- c) Apoyacabezas.

2 ¿Cuál de los cuadros muestra hacia dónde debe usted dirigir su mirada en una curva? (Las flechas indican la dirección de la mirada.)



- a) Cuadro A.
- b) Cuadro B.
- c) Cuadro C.

3 ¿Puede el pasajero al lado del conductor, ante un choque de dos automóviles a 50 Km/h., sujetar fuertemente a un niño en su regazo, si éste pesa solamente 15 Kg?

- a) Sí.
- b) No.

4 Usted conduce a una velocidad de 120 kilómetros por hora, por el carril de adelantamiento en una autopista. De repente un coche que va a su derecha y delante intenta adelantarse a su vez. ¿Cuál sería su reacción inmediata?

- a) Rápidamente continuar su camino y en seguida frenar para distanciarse del coche.
- b) Frenar rápidamente y parar.
- c) Pasarse al carril de la derecha y frenar.

5 Usted conduce en fila. El conductor que va delante de usted da un viraje y se traslada al carril de la derecha. ¿Cómo se valoraría su comportamiento?

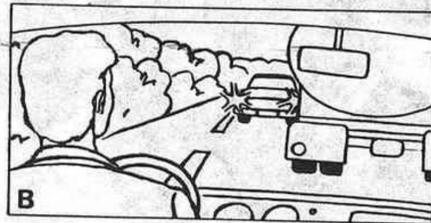
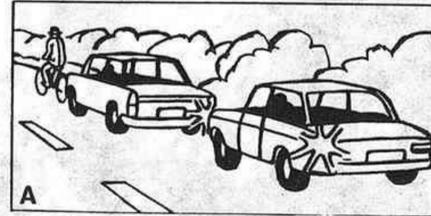
- a) Positivo: ha visto la luz de frenos del vehículo anterior.
- b) Negativo: el vehículo anterior no le ha visto por el espejo retrovisor.
- c) Neutral: se considera un hecho inofensivo para romper la monotonía de la fila de coches.

6 En una cuesta, una LKW se coloca al lado de otra LKW para adelantarla. ¿Qué opina usted?

- a) Comprensible: las diferencias de PS se verán más claramente en la cuesta; el adelantamiento será más corto.
- b) Incomprensible: en plena cuesta, el adelantamiento será más largo y la dificultad será mayor.
- c) Incomprensible: las LKW no pueden, bajo ningún concepto, adelantar en las cuestas.

7 ¿Cuál sería el comportamiento de un prudente conductor? Señale con una cruz cada situación.

Situación A Situación B



- Frena.
- Toca la bocina.
- Adelanta.
- No adelanta.

8 Usted se da cuenta de que las llantas de las ruedas están con demasiada presión. ¿A qué lo achacaría?

- a) A una elevada presión de aire.
- b) A estrecha presión de aire.
- c) A una mala compensación de las

9 ¿Qué quiere decir esta señal de tráfico azul y blanca?



- a) Aviso de curva derecha en autopista.
- b) Aviso de desviación en próxima autopista.
- c) Aviso a los extranjeros de una autopista.

10 Su copiloto cree que usted conduce muy pegado al coche de delante. Le propone el «Método 21». ¿Sabe su aplicación?

- a) Yendo a una velocidad de 50 kilómetros por hora ha de mantenerse una distancia de 21 m. Si se va a 100 kilómetros por hora, la distancia deberá ser de 42 m. con respecto al coche de delante.

- b) Cuando el coche de delante pasa por un punto (por ejemplo, un árbol), yo deberé contar despacio «veintiuno». La distancia será exactamente la de ese momento.
- c) Dejo una distancia prudencial, contando «veintiuno».



11 ¿Qué quiere decir esta señal?

- a) Curva peligrosa a la derecha.
- b) Curva doble hacia la derecha.
- c) Curva doble. (No se señala la dirección, ya que la señalización del rótulo indica siempre hacia la derecha.)

12 A la velocidad de 120 Km/h. se le pincha una rueda. ¿Cuál es la mejor reacción?

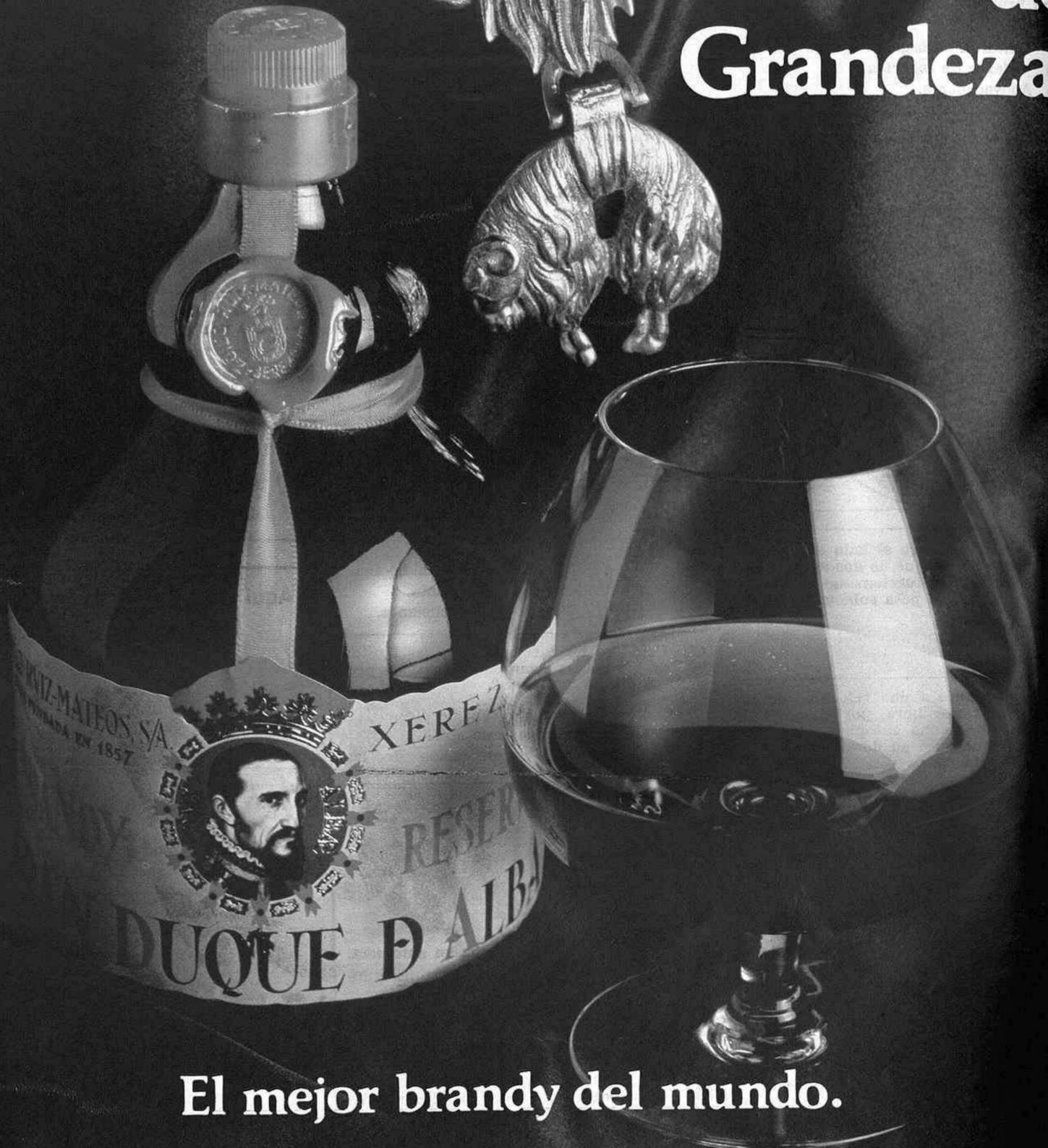
- a) Mantener fuertemente la dirección del volante. Reducir la velocidad, frenar suavemente y dejar de rodar.
- b) Mantener fuertemente la dirección del volante. Frenar rápidamente y parar inmediatamente.
- c) Mantener fuertemente la dirección del volante. Frenar intensamente y después dejar de rodar.

Aquí están las respuestas a las doce preguntas

| | |
|----|---|
| 12 | a) Es correcto. |
| 11 | b) Es correcto. |
| 10 | b) Muestra el correcto «Método 21». |
| 9 | b) Es correcto. |
| 8 | b) A causa de poca presión de aire. |
| 7 | Situación B. Frena. |
| 6 | a) Es correcto. |
| 5 | a) Positivo. |
| 4 | b) Es correcto. Así el peligro de pasar será menor. |
| 3 | b) No. |
| 2 | b) Cuadro. La mirada se dirige en la misma dirección de la carretera. |
| 1 | c) Es correcto. Los apoyacabezas impiden la fractura de cuello. |

Coordinación:
José Luis GANCHEGUI

...Símbolo
de
Grandeza.



El mejor brandy del mundo.

GRAN DUQUE D ALBA

(Producción limitada)

ZOILO RUIZ-MATEOS S/A JEREZ

con la
garantía de

