

SOBRE RUEDAS

Los madrileños quieren medidas drásticas con el tráfico

El 95 por ciento de los 151.476 madrileños que votaron en el referéndum sobre tráfico quieren que el Ayuntamiento de Madrid adopte medidas drásticas para solucionar el problema de la circulación en la capital de España.

Estos datos, dados a conocer por los representantes de la plataforma pro-referéndum, coinciden con una encuesta publicada por «El País», según la cual 9 de cada 10 ciudadanos son partidarios de restringir el uso del vehículo privado en determinadas zonas de la ciudad.

También quieren los madrileños que la administración local realice fuertes inversiones para potenciar el transporte colectivo y fomente el uso de la bicicleta con la creación de carriles-bici.

Entre el 8 y el 22 de marzo la plataforma pro-referéndum realizó una campaña informativa que culminó los pasados 23 y 24 con la expresión del voto popular, escrutado en 358 mesas electorales.

A los ciudadanos se les presentó la alternativa de dejar las cosas como están, que prefirieron 3.138 personas, o bien apoyar decididamente una política de fomento del transporte público, lo que fue elegido por 144.855 votantes. Hubo 2.073 abstenciones y 1.380 votos se declararon nulos.



Concurso europeo "Citroën" de arquitectura

Citroën ha convocado un concurso de arquitectura entre los estudiantes de esta especialidad, puesto que los diseñadores del espacio del siglo que viene se encuentran ahora en las escuelas de arquitectura.

Más de 350 estudiantes europeos, de medio centenar de escuelas, se han mostrado interesados por este concurso y han sido presentados 90 proyectos, nueve de ellos españoles.

El Concurso Citroën de Arquitectura cuenta con importantes premios entre los que se encuentran un Citroën AX ó un millón de pesetas, cursos de prácticas de estudios de arquitectos y varios accésit en metálico.

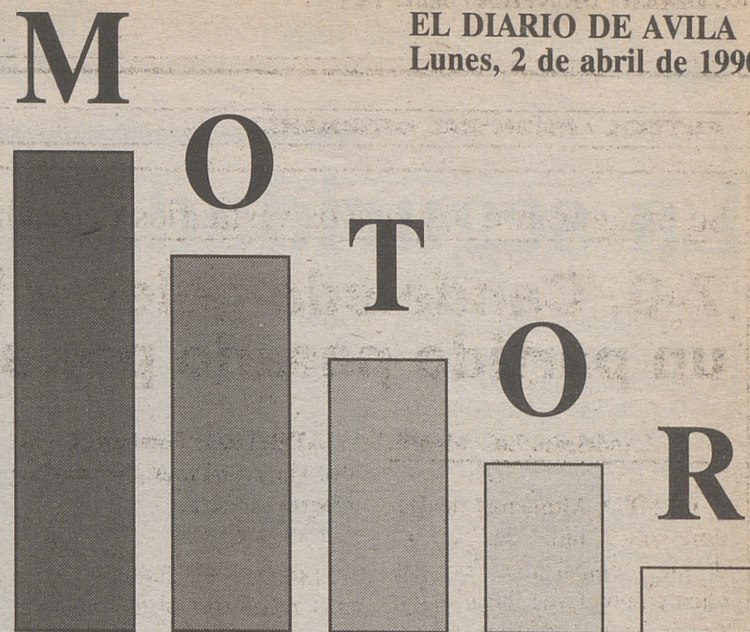
Los seguros suben un 10%

Los seguros de automóviles subirán un 10 por ciento en 1990, según informó el presidente de UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras), José Cercós, quien también confirmó que el sector de seguros estará reorganizado dentro de cinco años, teniendo que incidir especialmente en el creciente número de accidentes que se está produciendo en

nuestro país, la legislación que tiene que evolucionar, la infraestructura vial y el cambio de hábitos de los conductores.

Para el presidente de UNESPA es necesario un proceso de maduración del mercado español, que en la actualidad cuenta con 14 millones de vehículos, matriculándose un millón de automóviles cada año.

(Pág. 2)



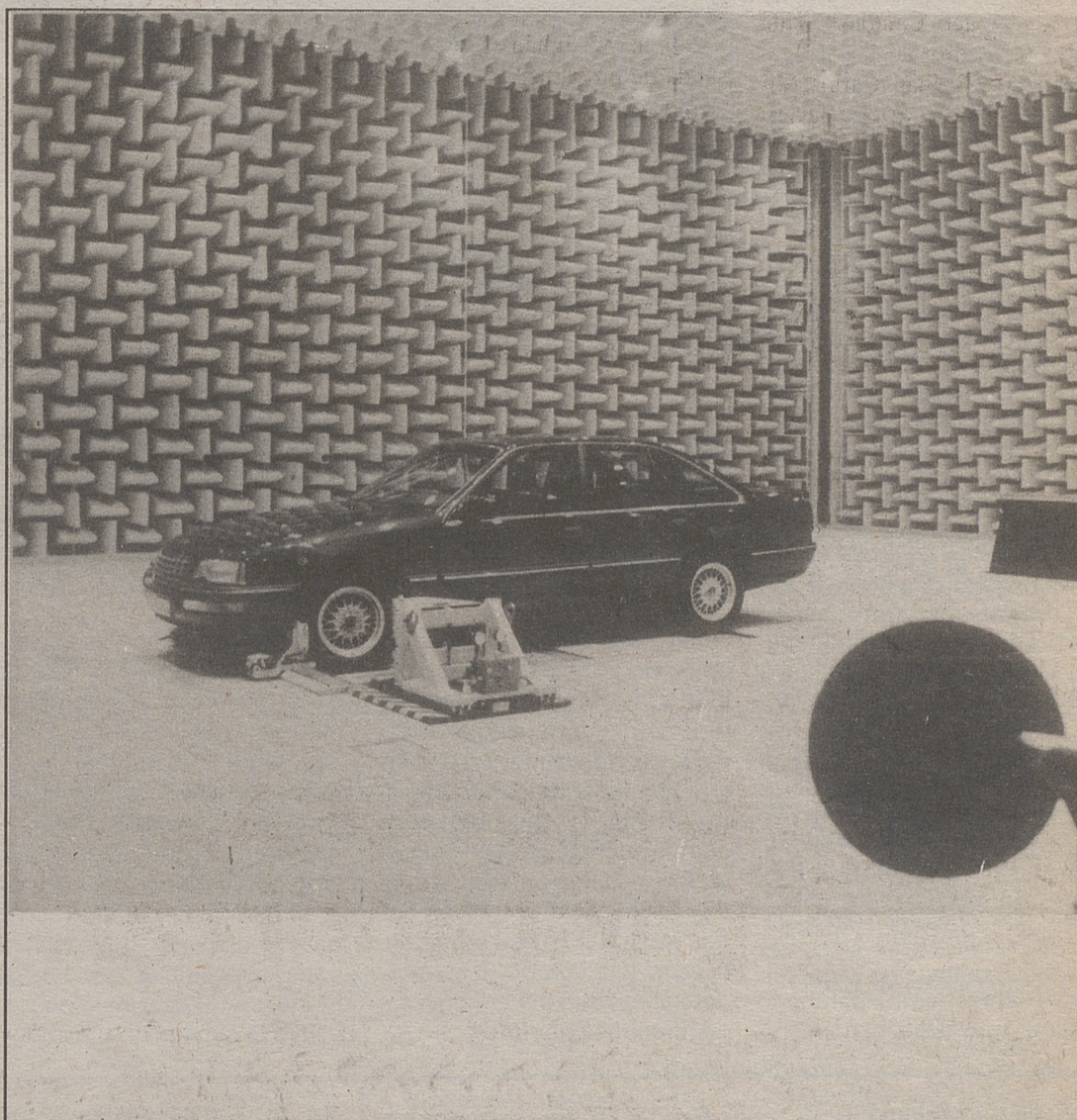
Nuevo banco de pruebas acústicas de OPEL

Hacia el coche sin ruidos

Los ingenieros de Opel han comenzado a utilizar un innovador banco de pruebas para la investigación de los niveles de ruido alrededor del vehículo. El banco de pruebas controlado por ordenador se encuentra albergado en un túnel insonorizado de 22 metros de longitud, 16 de anchura y 6,50 de altura. Opel ha empleado dos años y casi 650 millones de pesetas en la construcción de esta nueva planta.

La base del sistema está compuesta por unos dinamómetros sobre los que los vehículos dotados de tracción delantera, trasera o a las cuatro ruedas consiguen unas aceleraciones de hasta 200 kilómetros/hora.

Un ordenador colocado en línea con el dinamómetro controla los micrófonos exteriores de acuerdo con la velocidad y aceleración del vehículo de pruebas. Los ingenieros pueden simular el efecto acústico de paso, que antes sólo podía ser medido en carretera. El Dr. Klaus Hieronimus, director de Investigación Acústica de Opel, dice: "Hemos invertido los términos de la configuración de pruebas convencional. Con nuestro método de medida, lo que se mueve es el micrófono, y no el coche".



Los estudios de Opel tienden a conseguir un coche ambiental.

Intensa vibración

En otra sala, los ingenieros de Opel utilizan un banco de pruebas consistente en cuatro gatos hidráulicos que sacuden violentamente los chasis de los vehículos. Dependiendo del programa de medida, el aparato puede someter a los vehículos a unos impactos similares a los producidos al conducir sobre una calzada empedrada. Estas investigaciones suponen una gran ayuda en la detección de las fuentes de ruido secundarias en los chasis de los vehículos, de forma que puedan mejorarse las características vibratorias de los modelos.

Oídos artificiales

A pesar de la utilización de la más moderna tecnología, los expertos en acústica de

Opel siguen pasándose hasta 500 días en la carretera cuando desarrollan un nuevo modelo. Los desplazamientos de prueba con tráfico real continúan siendo un elemento esencial del trabajo de los ingenieros, si bien el análisis de ruidos en movimiento se verá mejorado e intensificado mediante la ayuda de estos nuevos sistemas:

* Un nuevo ordenador de medida registra los niveles interiores de ruido durante el viaje, evaluando instantáneamente los resultados.

* Un sistema de grabación de sonido binaural (conocido como BING) permite efectuar valoraciones subjetivas de las fuentes de interferencia acústica en el coche y sirve para medir el efecto de los diversos materiales de aislamiento acústico.

Avanzando hacia el futuro

Más de 100 ingenieros y técnicos investigan el ruido del vehículo en el Centro de Desarrollo Técnico de Opel. Uno de los más importantes retos a los que se enfrenta la industria del automóvil es la reducción del ruido. La exigencia de un menor nivel de ruidos producidos por el tráfico, y la prevista legislación, más restrictiva, exigen un trabajo de Investigación y Desarrollo en los automóviles aún más intenso. Adam Opel AG considera su nuevo túnel de medida del nivel de ruidos del exterior una inversión vital para la protección del medio ambiente.

Los ingenieros de Opel han empleado un total de 12.000 horas de trabajo de desarrollo en la investigación de los niveles de frecuencia y sonido del modelo Senator,

el mayor de los Opel. Se han efectuado unas 2.500 pruebas de carretera y unas 1.000 en el banco de pruebas, con el fin de reducir los niveles de ruido en el interior y en el exterior del vehículo.

Progreso en silencio

Los resultados de esta intensa "escucha" resisten el escrutinio: los niveles medios de ruido de cruce correspondientes a las series Omega y Senator son tan sólo de 74,8 y 74,9 dB (A). De acuerdo con los métodos europeos normalizados de comprobación del ruido exterior, los expertos en acústica de Opel han calculado para todos sus modelos, desde el Corsa al Senator, una media de tan sólo 75,2 decibelios [dB (A)]. El límite máximo legal en la Comunidad Europea está fijado, desde octubre de 1988, en 77 db (A).

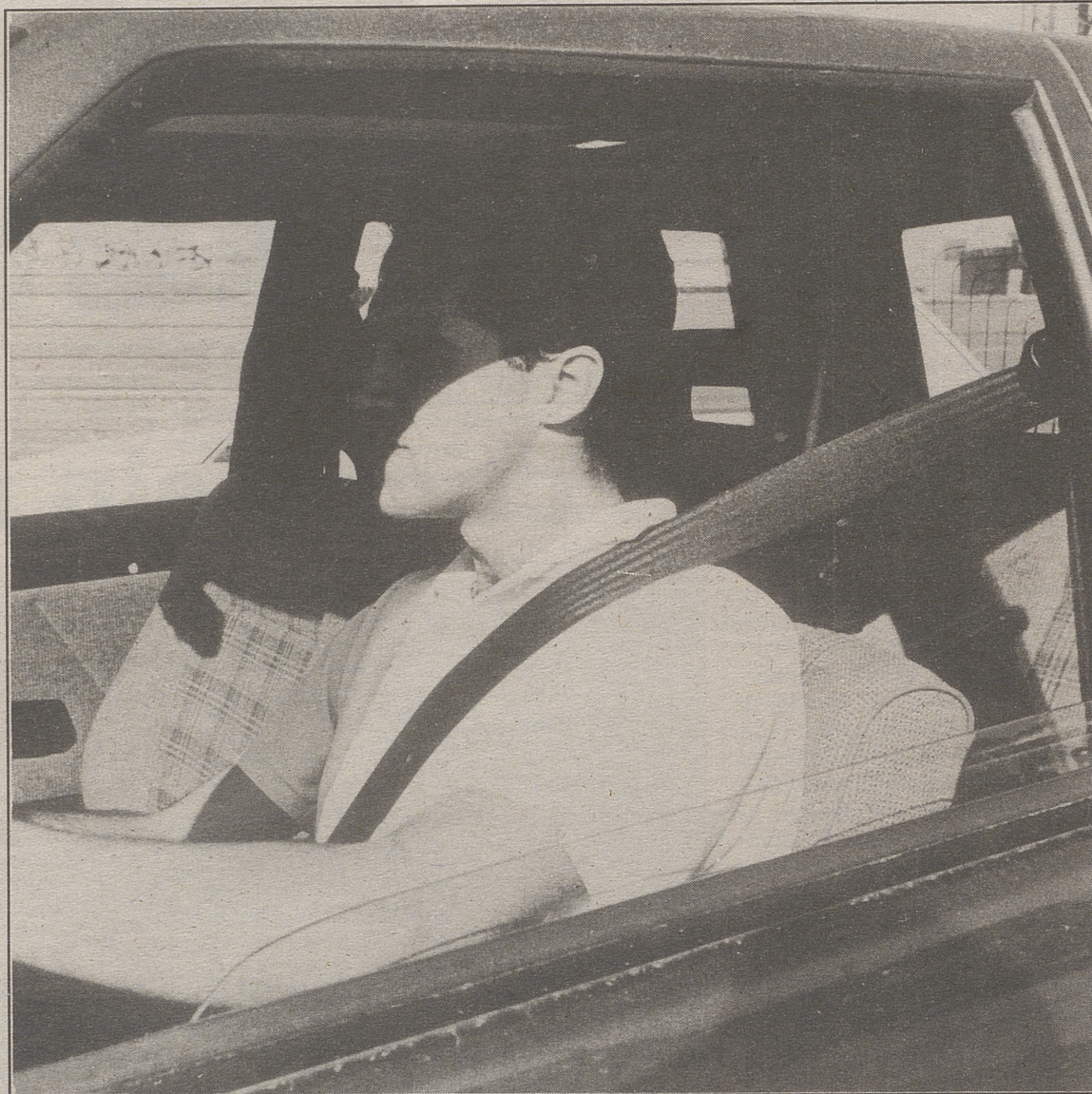
La seguridad, cuestión de dinero

Se ha insistido sobre lo que cuesta en términos económicos, reducir la gravedad y la cantidad de los accidentes del tráfico. Hemos mencionado el coste en pesetas, un billón, de los más de 100.000 accidentes con 160.000 víctimas y 8.000 muertos anuales en España. Y, efectivamente, acometer las acciones y las obras que supondría reducir considerablemente estas cifras, requeriría un notable esfuerzo por parte del contribuyente, del Estado y de los fabricantes de automóviles.

En cuanto a la labor del Estado, aunque criticado, hay que reconocer que, al menos, está en disposición de ofrecer algo tan tangible como los 5.000 kilómetros de nuevas autovías que entrarán definitivamente en uso en el año 1992.

El contribuyente, que además de su aportación en forma de impuestos —que nuestro país más que en ningún otro de Europa gravan los automóviles sin contar otros conceptos—, tendrá que hacer un decisivo esfuerzo por mejorar sus aptitudes y actitudes en el problema del tráfico. Y los fabricantes de automóviles, aquilantado sus beneficios en aras de mejores equipamientos en materia de seguridad.

Todo ello supone, como ya hemos dicho, grandes inversiones de dinero, aunque a veces resulta incomprensible, como en la construcción de una nueva carretera con un presupuesto en miles de millones, se coloca una simple señal de desvío sujeta con dos enormes piedras o se señalan los taludes que producen los cortes del asfalto, con ángulos de hierro unidos entre sí por una cinta de plástico. Un corto paseo por cualquier país de Europa, serviría para comprobar que en materia de señalización de obras, aún estamos a la altura de África.



El uso del cinturón de seguridad es algo imprescindible.

LUMBRERAS

Pero por seguir con el Estado como principal inversor debido a las obras de infraestructura, si se emprendieran las acciones de investigación por las que venimos abogando en estos artículos, descubriríamos cómo, además de las nuevas carreteras, los puntos negros del tráfico y la meteorología, que en ocasiones se argumenta como enemigo inevitable del tráfico, pueden también ser combatidos con dinero.

Existen tramos de carreteras, en los que por su especial situación o por los elementos naturales de su entorno, son altamente deslizantes, aun a pesar del buen estado de la carretera. En estos casos, tan importante como su señalización preventiva y posiblemente mucho más barato, resultaría el empleo de los múltiples compuestos de asfalto antideslizante de los que en España se está a la cabeza en tecnología.

Otro campo de actuaciones, está en la mejora de la visibilidad general mediante sistemas de alumbrado de las vías, en puntos concretos que de antemano se sabe que producen accidentes, tales como, tramos de autovías y autopistas, intersecciones, pasos de peatones, etc. La iluminación pública es uno de los grandes recursos para mejorar la fluidez y la seguridad y el mejor remedio contra los peligrosos deslumbramientos.

Quizás, esto último sea mucho pedir cuando todavía se mantienen semáforos en vías de circulación rápida que arrojan estadísticas de peatones muertos un año tras otro.

En cuanto a los fabricantes de automóviles, posiblemente el sector de la industria de nuestro país que más provechosamente está viviendo sus años dorados, también tendrá que aportar su importante contribución a la seguridad con más y mejores elementos de seguridad en forma de primeros equipos incluidos en el precio base de sus productos.

Aunque algunos fabricantes en dura lucha con la competencia ya se han dado cuenta y ofrecen sin aumentar el precio algunos de estos equipos que mejoran la seguridad activa y pasiva, todavía se consideran un lujo, las tracciones integrales, el aire acondicionado, los sistemas ABS de frenos, los frenos de disco a las cuatro ruedas, los "air bags" (bolsas de aire que protegen a los ocupantes de los asientos delanteros en colisiones frontales), las lunas coloreadas, los faros antiniebla, los cinturones traseros, etcétera.

Somos conscientes de que cualquiera de estos elementos de seguridad, suponen un incremento considerable del coste de fabricación de cualquier automóvil y de que en definitiva es el comprador el que habrá de pagar por adquirirlos, pero por otra parte, también creemos que ni uno solo de los automóviles que circulan por nuestras carreteras, debería carecer de ellos.

De los conductores y la mejora de sus aptitudes y actitudes, también es el dinero el principal protagonista.

Mejores y más sistemas de aprendizaje, desmasificación de los exámenes, cursos de reciclaje, cuestan dinero y mejoran las aptitudes. La implantación en las escuelas de asignaturas y sistemas pedagógicos que permitan inculcar desde la infancia la forma de una mejor convivencia en el tráfico, de mejores actitudes en sociedad, requiere también mucho dinero y la voluntad política de su implantación definitiva.

Paco Costas

(Viene de página 1.ª)

Los seis millones de accidentes registrados en 1989 (las previsiones de este año calculan que se incrementarán un 5 por ciento más), la alta siniestralidad entre los jóvenes menores de 25 años, la aparición del alcohol como una de las causas principales de los siniestros, el fraude de los asegurados y la adaptación de las compañías aseguradoras a la normativa comunitaria son los principales puntos que se deben atender a este proceso de maduración según Cercós.

El tiempo y el esfuerzo de toda la sociedad para mejorar la seguridad vial, la optimización de la asistencia, la renovación del parque automovilista, el control de los vehículos con la destrucción de aquellos que no sirvan para circular, la dotación de medios adicionales para programas preventivos y de disuasión a la Guardia Civil de Tráfico y estimular a los jóvenes para una conducción más segura a través de des-

Los seguros suben un 10 por ciento

cuentos serían algunos de los medios indicados para poder comenzar las actuaciones más inmediatas.

Por lo que se refiere a las cifras del sector de seguros, además del incremento de las pólizas del 10 por ciento, la mano de obra se elevará un 5 por ciento, los repuestos un 7, la asistencia médica un 12 por ciento, los daños materiales un 7,85 por ciento y los daños personales un 10,68 por ciento.

La UNESPA también ha presentado el nuevo convenio de Indemnización directa, conocido como "ASCIDE", que presenta como novedad más importante la indemnización directa por parte de la compañía aseguradora.

El ASCIDE vendría a ser un complemento de declaración amistosa de accidente de automóvil denominado CIDE, que

empezó a ser utilizada en enero de 1988. Tras la despenalización de los accidentes cuya cuantía se sitúe por debajo de los dos millones y medio de pesetas por la vía civil, el 99 por ciento de los siniestros se realiza por esta vía jurídica. El ASCIDE podría ser aplicable a 4 de los 6 millones de accidentes que se produjeron en 1989.

El ASCIDE supondrá la agilización del pago a los perjudicados, evitar reclamaciones, la valoración de los daños será realizada por la propia entidad del asegurado, además de crearse una Comisión de Vigilancia. El territorio en el que se aplicará será España, Andorra y los países Europeos que tengan reconocida la "Carta Verde". Este tipo de seguro cubrirá los daños materiales que sean inferiores al millón de pesetas (lo que representa el 98

por ciento de los siniestros).

Declaración amistosa

Las previsiones de UNESPA cifran la utilización de la carta amistosa en un 30 por ciento a finales de este año (en 1989 fue utilizado este método en el 22 por ciento de los accidentes). Para 1992, el porcentaje se elevará hasta el 50 por ciento en el caso de la declaración amistosa, y el 45 por ciento por el sistema ASCIDA. Hay que destacar que el 99 por ciento de las compañías del ramo utilizan el seguro CIDE.

Evolución del seguro del automóvil

En primer lugar habría que tener en cuenta la situación de España con respecto a las autopistas y el parque de vehículos en Europa. Destacan los 8.414 kilómetros cuadrados de autopistas que existen en Alemania Federal, seguido por los 6.555 de Francia, los 5.997 de Italia y los 2.971 kilómetros cuadrados de autopistas con que cuenta Gran Bretaña. Es-

paña ocupa el cuarto lugar de Europa con kilómetros cuadrados con 2.142, por detrás de nuestro país se encuentra Holanda (1.973), Bélgica (1.514), Dinamarca (593), Portugal (158), Grecia (90), Luxemburgo (58) e Irlanda (8). Por lo que respecta al parque de vehículos España ocupa el quinto lugar con cerca de 14 millones, correspondiendo a cada 3,5 habitantes un vehículo.

Otro aspecto importante sería el de la antigüedad de los automóviles cuya media en España se sitúa en el 9,9 por ciento.

Finalmente UNESPA destaca el bajo coste de los seguros en España en comparación con el resto de los países miembros de la Comunidad Europea. Según los datos facilitados por la Unión de Entidades Aseguradoras un Mercedes 190 Diesel costaría en Alemania 900 ecus mientras que en España asegurarlo costaría 323 y un Ford Escort costaría 440 ecus en Alemania y 279 ecus en España.

Reajuste de precios en la gama OPEL

Algunos modelos y versiones de la completa gama Opel que se venden en España han experimentado variaciones en sus precios y equipamientos. A partir de ahora, todos los Opel Vectra llevarán de serie una alarma antirrobo, salvo el GL que la tendrá como opción. También el aire acondicionado pasa a formar parte del equipo de serie en los Vectra GT, CD, 2000 y 2000 4x4. Estas últimas versiones tienen un ligero incremento en sus precios que suben tan sólo 150.000 pesetas, una cifra bastante ajustada teniendo en cuenta las mejoras introducidas.

El aire acondicionado para los Vectra GL 4x4 y GLS se podrá obtener como opción.

De la misma manera, el Opel Omega GL dispone ya de aire acondicionado de serie, lo que afecta a su precio en sólo 126.000 pesetas.

Por otra parte se ha iniciado la comercialización en España de los nuevos Opel Omega y Senator equipados con el motor 3 litros, de 24 válvulas y 204 caballos. Los precios de estos modelos punteros de la gama Opel tienen una justa relación calidad/precio de 4.682.000 y 5.432.000 respectivamente, IVA y transporte incluidos. Ambos llevan catalizador y tienen que utilizar gasolina sin plomo, contribuyendo así a la limpieza medioambiental.

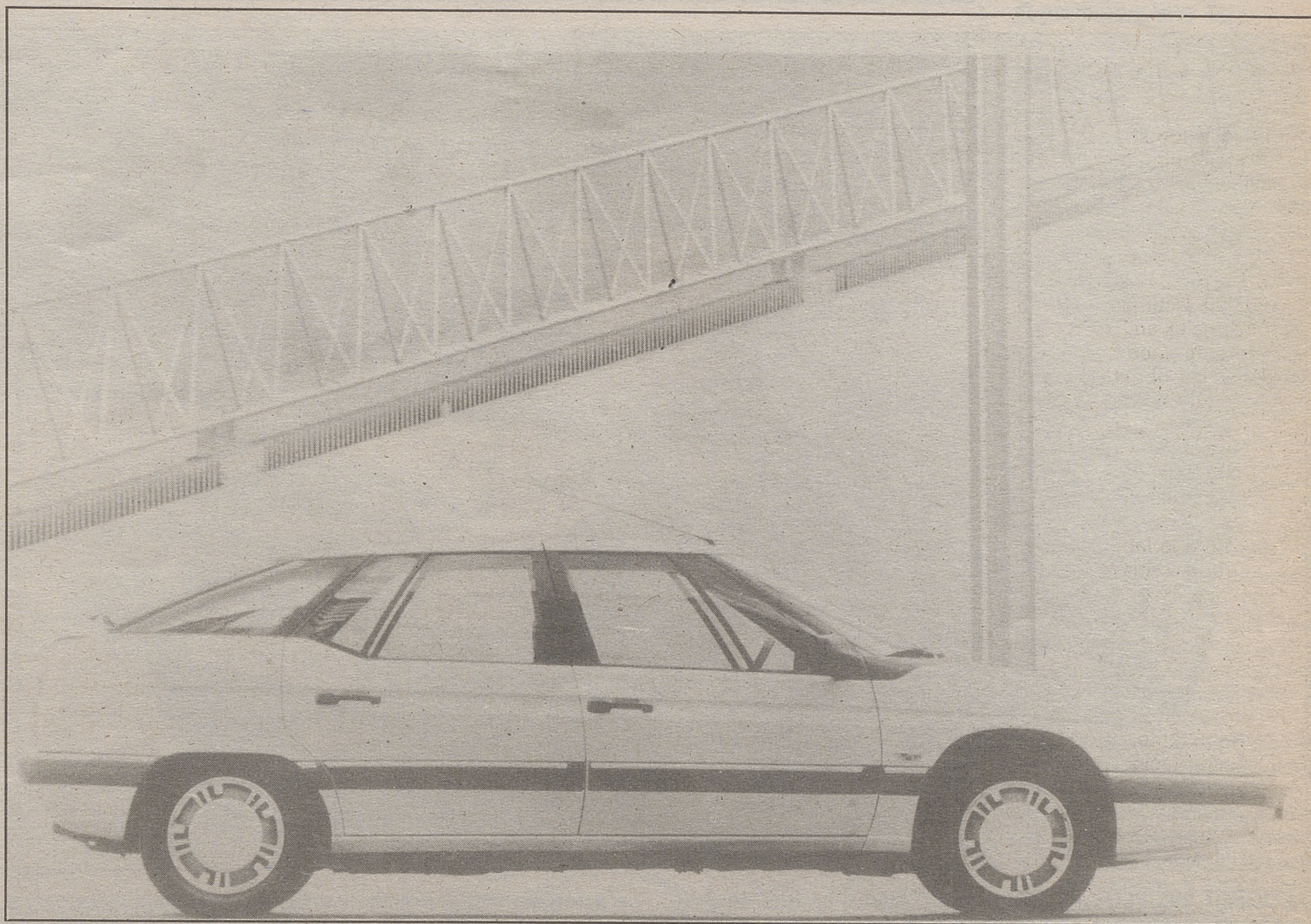


Ford Fiesta fue el coche más vendido en febrero

El nuevo Ford Fiesta, "Coche del Año en España", ha hecho honor a su título situándose en el primer lugar de la lista oficial de ventas acumuladas al término de febrero, con lo que el Fiesta, que fue elegido como el mejor de forma unánime por los periodistas especializados, se convierte también en el preferido por los usuarios alcanzando el preciado título de "el más vendido".

En total se vendieron durante los dos primeros meses del año 12.516 Fiestas, ocupando la segunda plaza el Renault 19, con 11.830 unidades, y la tercera el Opel Kadett con 10.736 unidades.

A este éxito de ventas contribuye sin duda la modernidad del diseño del Fiesta, su calidad de acabado y equipamiento, además de una amplia gama de versiones de 3 y 5 puertas, en seis tipos distintos de acabado y con una gama de motores en gasolina y diesel que abarca desde 53 a 107 caballos, además de una versión con cambio automático y otra con motor ecológico.



El Citroën XM incorpora la caja de cambios automática a su equipo.

CITROËN XM

Diseño con personalidad

Citroën comercializará en julio de este año en España dos nuevas versiones del Citroën XM equipadas con una transmisión automática ZF: el Citroën XM Inyección y el Citroën XM V6.

Este equipamiento se une al concepto de asistencia inteligente que caracteriza al Citroën XM: suspensión hidractiva, frenos ABS, motores de inyección, etc. La transmisión automática refuerza las excepcionales cualidades ruterías del Citroën XM y las duplica en circulación urbana facilitando una conducción más descansada y relajada.

El excelente rendimiento global de la caja automática de 4 marchas proviene esencialmente de una transmisión totalmente mecánica en la 4.ª marcha y en un 60% en la 3.ª, lo que elimina total o parcialmente la fricción.

Esta caja de velocidades automática procura al conductor un gran confort (gracias a una transmisión del par que se efectúa sin ruptura), así como placer de conducción, facilidad en las maniobras y en el aparcamiento, y una distensión y conducción relajada en ciudad a la vez que una mejor utilización de la potencia y del par, y una seguridad acrecentada por una mayor concentración en la conducción y una menor fatiga.

Actualmente, la cadencia de fabricación del Citroën XM es de 460 unidades/día, y en el mes de junio de 1990 alcanzará los 500 vehículos/día.

TECNICA

- ★ La caja automática está acoplada a los motores de gasolina 2 litros Inyección y V6.
- ★ El XM V6 alcanza una potencia de 2.975 metros cúbicos y el Inyección de 1.998.
- ★ Las velocidades máximas que pueden alcanzar se sitúan entre los 202 kilómetros por hora del Inyección hasta los 220 K/h del V6.
- ★ El consumo medio es de 9,4 litros a los cien del Inyección y de 11,6 litros a los cien del XM V6.

En los Estados Unidos el 90% de los vehículos están equipados con una caja de velocidades automática; en Japón lo están el 60%. En Europa, sin embargo, la proporción de equipamiento global está todavía de un 6%, con notables diferencias entre los países: Suiza 18%, Gran Bretaña 10,4%, Rep. F. de Alemania 9,2%, Suecia 8,2%, Francia 2,3% e Italia 0,4%. En España, en 1989, se comercializaron un total de 263 vehículos del Segmento H con caja de cambios automática.

Posicionamiento

El mercado de las cajas de velocidades con transmisión automática está aún limitado en Europa y se concentra esencialmente en los modelos de gama alta. Por comparación, USA y en Japón, 9 y 7 vehículos, respectivamente, de cada 10, está equipados con transmisión automática. En Europa, el porcentaje de vehículos con caja automática no representa todavía más que un

6% global del mercado de todas las marcas y todos los tipos (TT y TM); en el segmento H alcanza un porcentaje del 23%, apreciándose unas diferencias importante entre los países anglosajones y nórdicos, y los países del Sur.

Perfil del cliente

El comprador de vehículos del Segmento H con caja de cambios automática pertenece a un sector económicamente desahogado y con un nivel socio-cultural elevado. Comprende tanto a personas con actividad laboral (45%) (titulados superiores, profesionales liberales o empresarios), que utilizan en gran medida su vehículo con fines profesionales, como a personas retiradas con buen nivel económico (41%).

Estas personas viven generalmente en grandes ciudades. Se mueven mayoritariamente en ámbitos urbanos y recorre una media de 24.000 kilómetros anuales.

La utilización de la caja automática, de la que algunos no

podrían prescindir, contribuye notablemente a la consecución de una mejor calidad de vida y de una mayor seguridad. La preocupación económica es para ellos un elemento secundario en relación a su inquietud por el confort y las satisfacciones producidas por una conducción más cómoda.

Cajas de velocidades

La transmisión del par motor hacia la caja de velocidades se efectúa mediante un convertidor de par hidráulico "Fitchel" y "Sachs", que permite una multiplicación del par motor, elevándolo de 2,66/1 a 1/1 en 2 L inyección y de 1,88 a 1/1 en V6.

La caja de velocidades de cuatro marchas adelante, de la marca "ZF" (tipo "4HP18"), está montada transversalmente en la prolongación del motor. La transmisión es hidráulica en las dos primeras marchas, enteramente mecánica en la 4.ª y mixta en la 3.ª (40% hidráulica y 60% mecánica). El paso de todas las marchas se realiza automáticamente.

Una palanca de mando con botón de desbloqueo, situado en la consola central, permite seleccionar el modo de utilización de la caja de velocidades: P,R,N,D,3,2, 1. El paso de P hacia R, de 3 hacia 2, de D hacia N, de N hacia R y de R hacia P, implica actuar sobre el botón de desbloqueo. Un testigo luminoso situado en el combinado del tablero de abordo (cuadrante de la derecha), indica permanentemente la posición seleccionada.

**En España hay
más de
100.000
vehículos sin
seguro**

Madrid. (EFE)

En España hay actualmente más de cien mil automóviles sin ningún tipo de seguro, dijo a EFE el responsable del área de servicios públicos de la Unión de Consumidores (UCE), Adolfo Varela, que añadió que esta cifra está aún por debajo de algunos países de la CE.

Varela dijo que la propuesta de las compañías de seguros de elevar en un 20 por ciento las primas de las pólizas de automóviles «puede empeorar esa situación, con lo que se provocaría un importante grado de inseguridad».

Para UCE la solución a la crisis que pasa el ramo de seguros del automóvil, con un déficit de más de 150.000 millones de pesetas, no tiene por que trasladarse automática y sólo al usuario, sino que, tras un previo estudio de todas las causas de las pérdidas que generan el déficit, habrá que buscar las soluciones adecuadas.

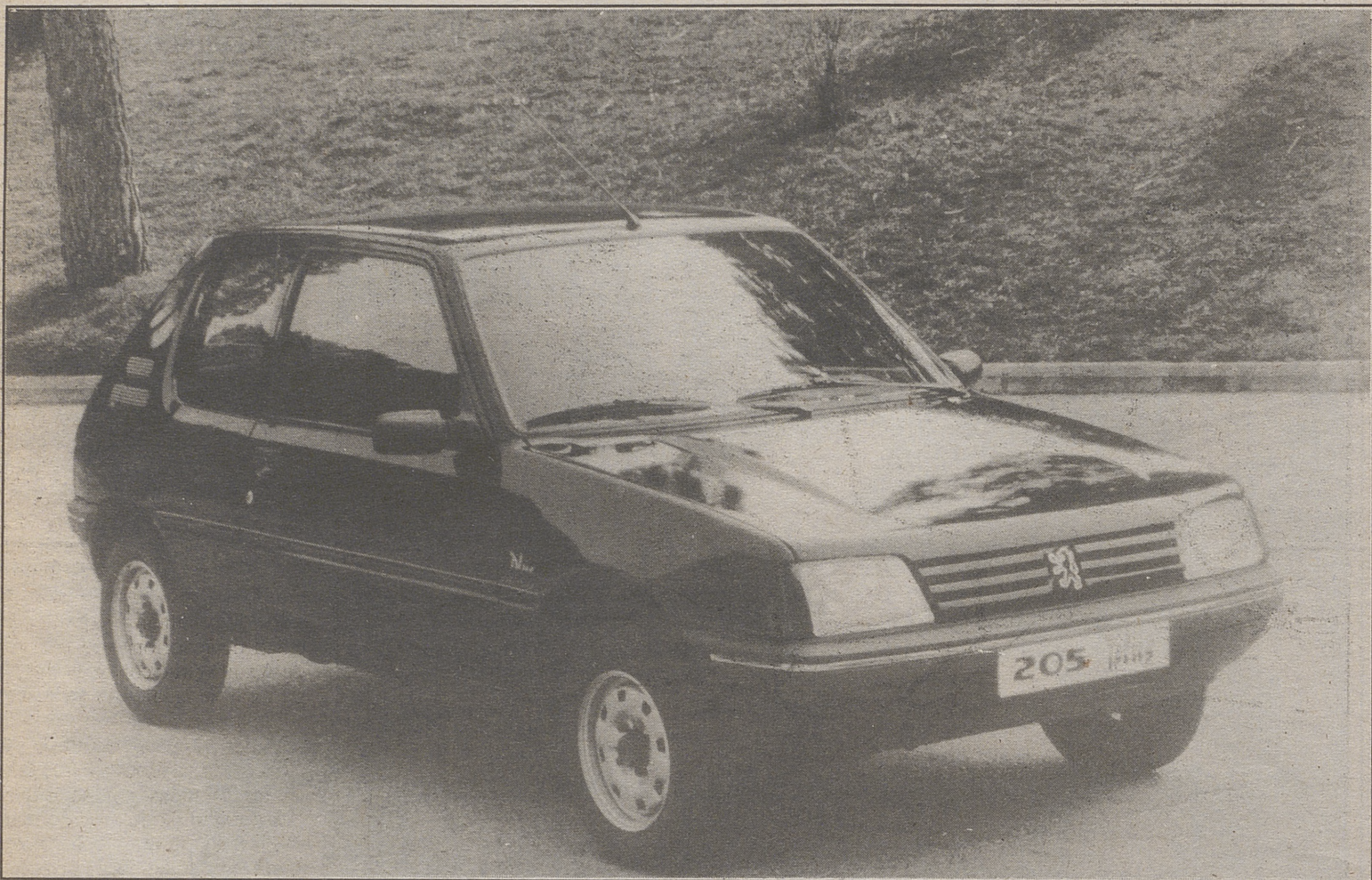
«Estas soluciones -agregó- tendrán que ser fruto del acuerdo entre todas las partes implicadas, que no son sólo las compañías y sus clientes sino también los talleres, los fabricantes de automóviles y la Dirección General de Tráfico».

Anunció que a partir de la próxima semana UCE va a mantener contactos con la patronal aseguradora (UNESPA), para negociar las posibles salidas a este problema, y añadió que «para nosotros una subida del 20 por ciento está fuera de todo contexto».

Mayor rigor

Además de elevación de tarifas, en opinión de Varela, se podrían acortar los tiempos de permanencia de los vehículos en los talleres de reparación, «lo que supondría un abaratamiento de la mano de obra y habría que tener un mayor rigor en los controles de los conductores que producen los siniestros».

Recordó que sólo un cinco por ciento de los automóviles provocan la casi totalidad de los siniestros que se producen cada año en España y cuyo coste, sumados todos los conceptos, desde la atención hospitalaria hasta la indemnización por fallecimiento, cuestan al año un billón de pesetas, «tanto como todas las inversiones del plan de carreteras», añadió.



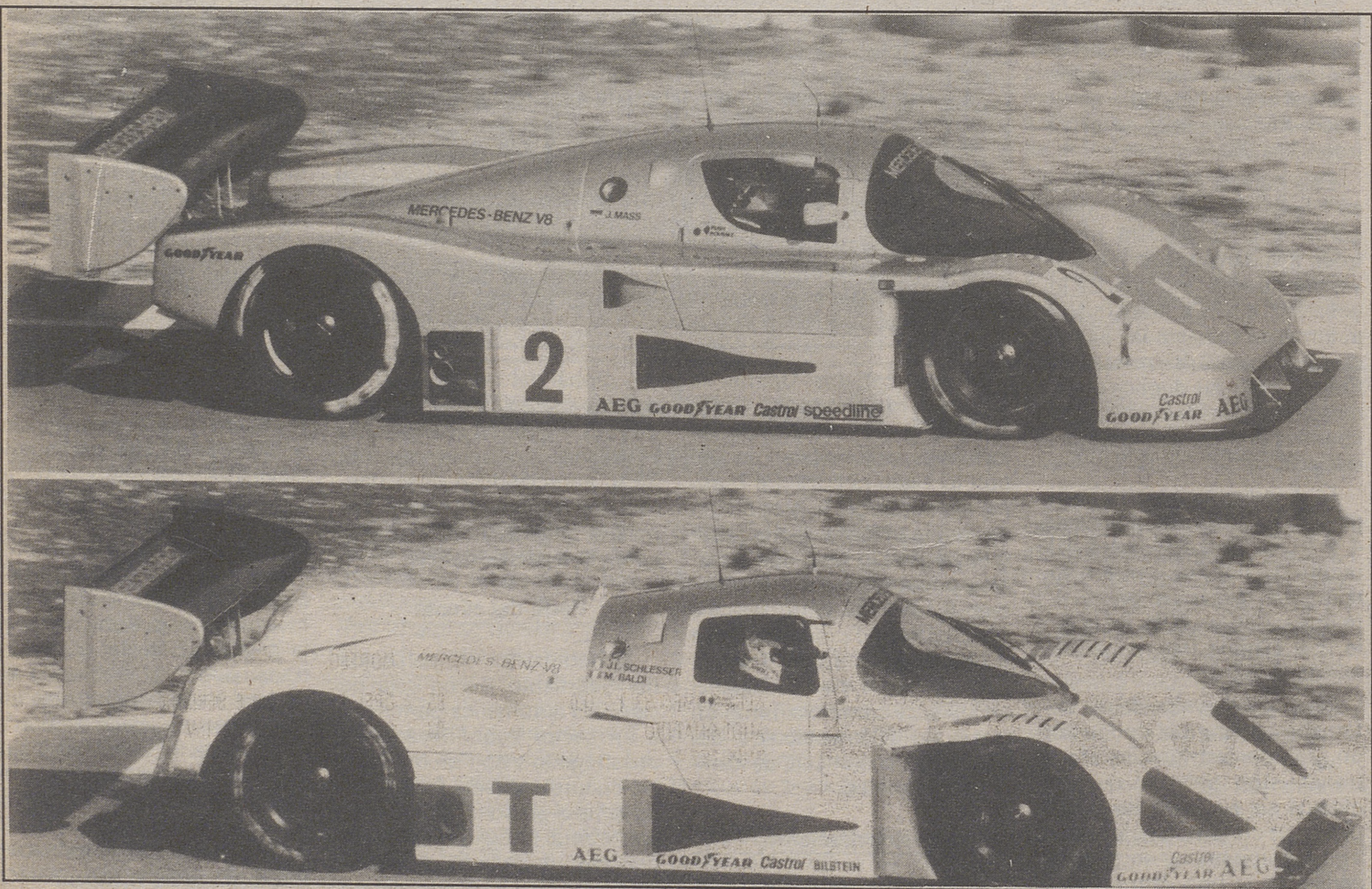
PEUGEOT 205 PLUS EN SERIE LIMITADA.—La Red de Concesionarios Peugeot Talbot puso a la venta, en la primera quincena de marzo, una serie limitada del modelo 205, denominada "Peugeot 205 Plus". Esta nueva versión basada en el 205 tres puertas quiere añadir algunos sumandos "más" a la oferta actualmente en el mercado y, al mismo tiempo, asumir una personalidad propia, en la cual la imagen del 205 se realza.

Dirigido a un público fundamentalmente joven que desea un vehículo con aspecto deportivo, tanto en su interior como en el exterior, con unas prestaciones en consonancia con este

carácter, sin menospreciar la economía en los consumos y su precio, muy inferior a los de un coche juvenil con espíritu propiamente deportivo.

El 205 Plus está dotado de un motor de 1.294 cm³, con 65 CV de potencia máxima, a 5.500 r.p.m. y 10,3 mkg de par, a 2.800 vueltas, lo que proporciona al vehículo una velocidad punta de 156 km/h.

En su equipamiento destacamos los asientos deportivos con tapicería específica, cuenta-revoluciones y reloj digital, retrovisor exterior, lado pasajero, llantas específicas y rótulo "PLUS" bicolor en el exterior de la carrocería.



MERCEDES MOTORSPORT PREPARA EL CAMPEONATO MUNDIAL DE SPORTPROTOTIPOS 1990.—En la no tan larga fase de preparación intertemporadas, Mercedes-Benz y el equipo Sauber han realizado inversiones e intensificado el esfuerzo para defender con éxito, frente a la competencia, los títulos conseguidos en 1989 de campeones del Mundo de Marca y Pilotos, en el tercer año de participación oficial de la marca.

La acumulación de "Know-how" y la sólida experiencia en carreras se volverá a renovar en 1990 con nuevas fuerzas. Mercedes-Benz, con el C11, sitúa en la línea de salida un coche de carreras totalmente nuevo con un rejuvenecido equi-

po de pilotos en el grupo C: Michael Schyumacher, Heinz-Harald Fentzen y Karl Wenlinger.

El jefe del equipo, Peter Sauber, de carácter algo retraído, ya ha empezado a entusiasmarse: "El nuevo C11 y los Juniors se diferencian en que los pilotos jóvenes aprenden antes a conducir rápido que el C11. Pero también tienen una gran semejanza, todos encierran un gran potencial".

El Mercedes-Benz C11, cuyos primeros esbozos de diseño fueron dibujados hace más de un año, será puesto a punto en estas semanas en diversas carreras de pruebas en los circuitos de Jerez (España) y le Castelt (en el sur de Francia) y competirá desde el principio en todas las carreras por el Campeonato del Mundo.