

**SOBRE RUEDAS**

**Los españoles pagamos 24.000 pesetas al año en accidentes de tráfico**

Cada español paga al año 24.000 pesetas por daños materiales o personales provocados por accidentes de tráfico, lo que, globalmente, supone una cifra cercana al 2,2 por ciento del Producto Interior Bruto, según un estudio elaborado por la Dirección General de Tráfico.

Los datos recogidos por el citado informe se hicieron públicos durante la presentación, en Palma, del II Salón Balear de Automoción, Tecno Auto Centra'90, donde hasta el pasado día 9 se dieron cita representantes del sector para analizar distintos aspectos de su industria.

Uno de los temas clave a debatir durante este encuentro fue el incremento de los accidentes de tráfico y la respuesta de las compañías aseguradoras.

De acuerdo con un informe de la Unión Española de Aseguradoras (UNESPA), sólo el 30 por ciento de los conductores son los causantes del 70 por ciento de los siniestros.

Ante las pérdidas registradas en los últimos años por las aseguradoras -que en 1989 ascendieron a 140.000 millones de pesetas y durante el presente ejercicio alcanzarán los 175.000 millones-, el sector ha elaborado un «retrato robot» del mal conductor, que lo sitúa entre los 18 y los 25 años, con una experiencia inferior a los dos años.

Este tipo de automovilista es, según las compañías, el responsable de más del 31 por ciento de los accidentes mortales, porcentaje muy significativo considerando que representa solo el 16,7 por ciento del conjunto de la población conductora.



**Los japoneses baten los records en el mercado automovilístico**

La industria japonesa del automóvil ha conseguido récords absolutos en el mercado nacional tanto en el mes de marzo como en todo el año económico 1989/1990, (hasta el 31.3). Tal como comunica la Asociación de Comerciantes de Automóviles, en el mes de marzo se vendieron 788.882 autos, vehículos utilitarios y buses, un 15,5 por ciento más que en el mes récord de marzo de 1989.

El pasado 1989 se colocaron en total 5.844 millones de vehículos, 17,4 por ciento más que en 1988.

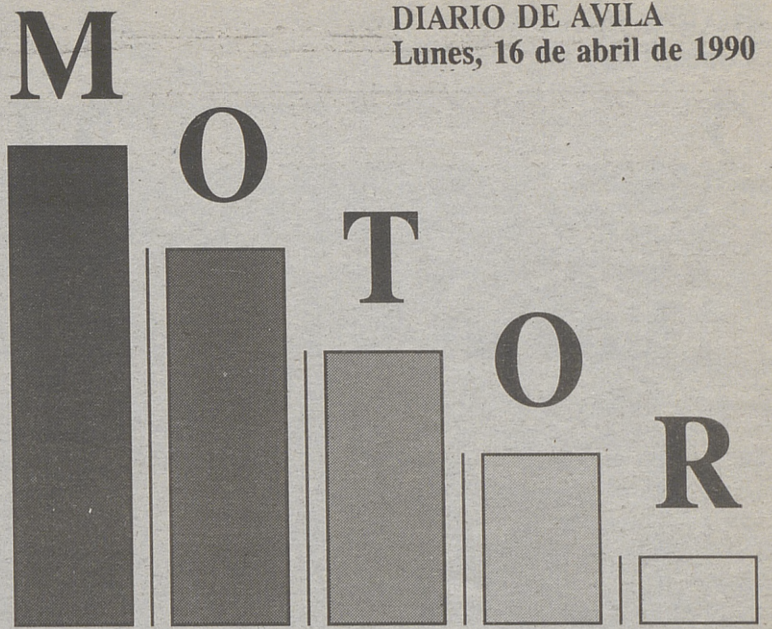
**Citroën se manifiesta en contra de la nueva ley de tráfico**

La nueva Ley de Tráfico, que entró en vigor a las cero horas del día 4 es un «nuevo ataque» al automóvil, en opinión de Ivex Jouchoux, consejero delegado de Citroën Hispania, que añadió que parece que la Administración española cree que el automóvil es «la gallina de los huevos de oro».

Jouchoux, que ha sustituido

en ese cargo recientemente a Claude Satinet, manifestó su preocupación porque con la actual política gubernamental puede ocurrir que el sector de automoción español sufra un importante proceso de recesión «y esto en un país que necesita imperiosamente renovar su parque automovilístico».

(Pasa a pág. 2)



La nueva Terra ha mejorado su interior para aumentar su confort.

**Nueva SEAT Terra gama 90**

**Con la carga a cuestas**

La Seat Terra presenta, agrupadas en el "model year '90", un conjunto de variaciones en su gama, algunas de gran trascendencia, fruto de un replanteamiento completo por parte de los ingenieros del Centro Técnico de Seat en busca de la optimización de su funcionalidad y que afectan, desde las mecánicas, hasta pequeños detalles de acabado en el habitáculo y carrocería. Pero la novedad fundamental de la gama '90 de la Terra es la inclusión de una motorización Diesel. Con ello, la Seat Terra accede a un sector del mercado de vehículos comerciales en el que hasta ahora no estaba presente y que absorbe la mayor parte de la demanda total.

Este propulsor, de 1.300 cc. y 45 CV, es el primer gran fruto de la integración de SEAT en el Consorcio Volkswagen. Con la entrada de la marca española en el Grupo alemán,

Seat accedía a la posibilidad de economía de escala impensables como marca independiente, así como a una tecnología de vanguardia y una capacidad de desarrollo técnico muy superior.

En este caso se ha recurrido a la tecnología ya existente en el Grupo (Seat acudió a la "estantería") y el motor Diesel de 1.300 cc. y 45 cv., se ha adaptado a las especificaciones necesarias de la gama, en este caso concreto a la Terra. La competición ha sido, una vez más, el primer banco de pruebas. En el Marbella "Proto" de competición se desarrolló la tecnología necesaria para la adaptación y se comprobó, en circunstancias de extrema dureza, la bondad del "matrimonio".

Con esta incorporación, la Terra completa su oferta, claramente diferenciada de otros modelos, que se caracteriza por sus reducidas dimensio-

nes exteriores, lo que sitúa a la furgoneta Seat en una situación ventajosa frente a la competencia en cuanto a maniobrabilidad, facilitando el aparcamiento y la circulación en recorridos urbanos, habitualmente congestionados. Y todo ello sin que su capacidad de carga se vea apenas afectada.

Una de las claves del éxito de la Seat Terra está en el acertado compromiso entre la capacidad y las dimensiones exteriores, como se desprende de una encuesta efectuada entre compradores de vehículos comerciales. Según el sondeo, las virtudes más apreciadas de la Seat Terra son, por encima de todo, el precio, pero también, y de forma destacada, la capacidad de carga, el consumo o la economía de mantenimiento.

En el grado de satisfacción de los usuarios de la Terra, el aspecto más destacado es la capacidad de carga; le siguen

el bajo consumo, la manejabilidad, el confort, la visibilidad, la velocidad o el precio, todos ellos con cifras superiores a las de la media del sector. Los usuarios apuntan muchos más aspectos positivos en la encuesta realizada.

**Mejoras**

Las modificaciones recibidas por la gama '90 de la Terra afectan a la versión Diesel como a la de gasolina. Exteriormente, se ha modificado ligeramente el paragolpes anterior, ahora con mayores entradas de aire para la refrigeración del motor. La rejilla frontal para la circulación de aire hacia el radiador ha sido rediseñada y realizada en acabado pintado. También se han incorporado anuevos colores a la gama. En el interior, de diseño funcional que se ha mostrado muy práctico, las modificaciones son mínimas.

(Pasa a pág. 2)



## Nueva Terra, su estrella es el diesel

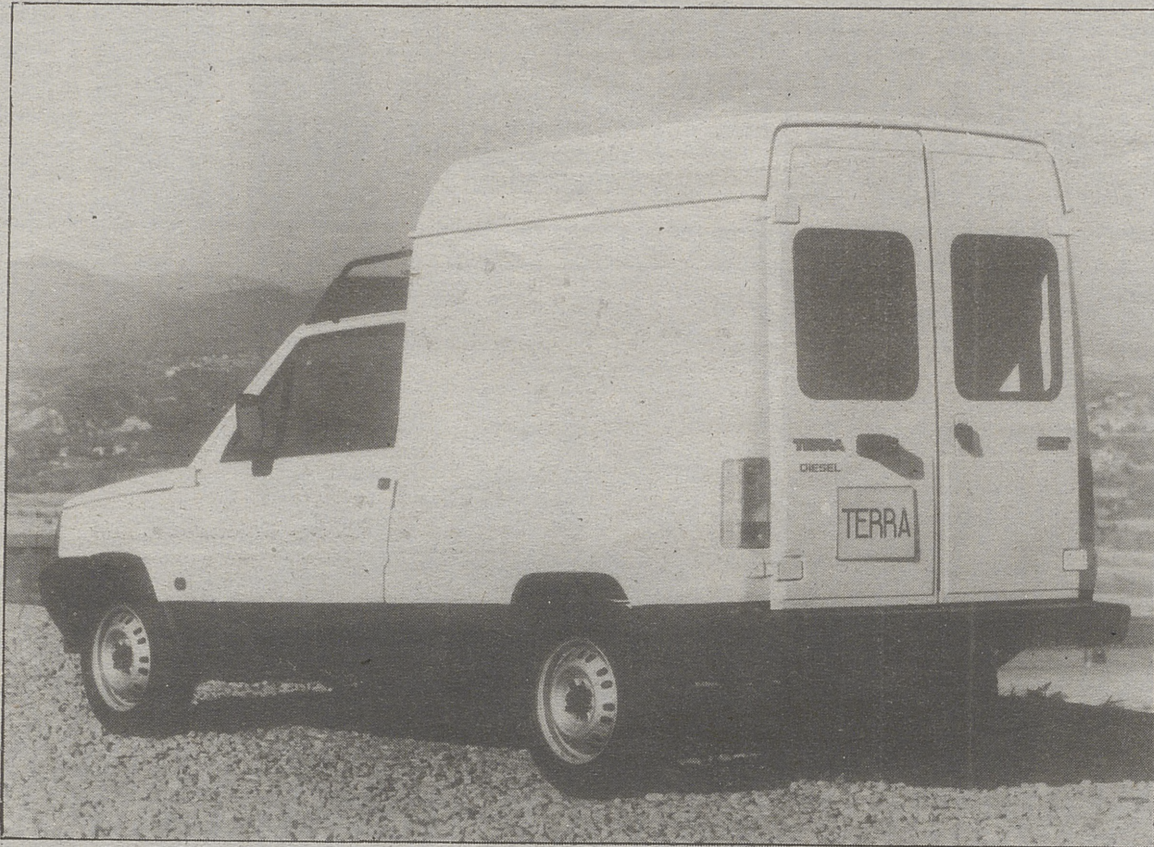
(Viene de 1.ª página)

Ahora abien, la mayor parte de las mejoras, están orientadas a incrementar el confort de los ocupantes y la fiabilidad de la furgoneta. Por lo que se refiere al confort, cabe destacar el nuevo calefactor y el amplio trabajo de insonorización realizado, que incluye, por ejemplo, la doble pared en el vano motor.

### La novedad Diesel

La gran estrella de la Terra gama '90 es, sin duda, el pequeño propulsor Diesel de 1,3 litros de cilindrada y 45 CV de potencia que, desde ahora, se aloja en el vano motor de la furgoneta de Seat.

Se trata de una modificación del propulsor de la misma cilindrada con el que cuenta Volkswagen entre sus mecánicas de gasolina. El bloque es de cuatro cilindros en línea de 75,0 mm. de diámetro y 72,0 de carrera, con una capacidad total de 1.272 cc. La relación de compresión es de 22:1, lo que le permite desarrollar una potencia máxima de 45 CV (33 Kw) a 4.900 r.p.m. y un par máximo de 7,6 mKg (75 Nm) a los 3.500 r.p.m., aunque desde los 2.500 r.p.m. la cifra de par está casi a su máxima altura.



La carrocería

La Seat Terra representa una oferta dentro del sector de los vehículos comerciales enormemente competitiva que, hasta el momento, se ha visto penalizada por la falta de motorización de gasoil, la más de-

mandada en este tipo de automóviles. Con la inclusión de la mecánica Diesel la Terra se sitúa en igualdad de condiciones con sus competidores en la lucha por alcanzar las máximas cotas de ventas.

La Seat Terra, tradicionalmente, ofrece ventajas compa-

rativas frente a sus rivales, determinadas, fundamentalmente, por las virtudes de su carrocería que ofrece una versatilidad de carga similar a la de sus competidoras a pesar de sus reducidas dimensiones exteriores (3.869 mm. de largo por 1.490 de ancho), lo que supo-

ne que la Terra es 10 cm. más corta que sus principales competidores y otros tantos centímetros en lo que se refiere a la anchura.

La encuesta realizada por los responsables de marketing de Seat ponía de manifiesto que, a priori, sólo un 16% de los compradores de la Terra se decantan por la furgoneta de Seat en función de su capacidad de carga, cifra por debajo de la media del segmento en este aspecto. Sin embargo, el 48% de sus usuarios muestran su satisfacción una vez comprobado con su utilización cotidiana el volumen que ofrece, cifra muy superior a la arrojada por los usuarios de cualquiera de sus competidoras.

Con todo, estos estudios realizados sobre el sector han demostrado que la importancia del volumen de carga es relativo. Más del 70% de los usuarios de la Terra no utilizan nunca más de la mitad del volumen de carga y un porcentaje superior al 80% no necesitan jamás superar la mitad del peso máximo autorizado. Únicamente un 8% de los usuarios emplean la totalidad del volumen de carga y sólo 5 de cada cien necesitan el 100% de la carga autorizada.

En definitiva, la incorporación de una versión Diesel de elevado rendimiento en la oferta de la Seat Terra, incrementa la competitividad de esta furgoneta que, hasta ahora no tenía la posibilidad de acceder a este sector de la demanda de furgonetas que acapara la mayor parte de las ventas totales de este tipo de vehículos.

## Citröen contra la nueva ley de tráfico

(Viene de 1.ª página)

El directivo de Citroën, que efectuó estas manifestaciones en el curso de la presentación de los nuevos modelos «XM-diesel» a la prensa, añadió que no podía sostenerse, «y menos aún de cara a la integración en el Mercado Único» que el IVA que se paga por un automóvil en España se sitúe en el 33 por ciento.

Recordó que este IVA es el más alto de Europa, y que en Francia donde también estaba por encima de la media europea, se ha ido rebajando paulatinamente, «lo que también podría constituir una solución para el caso español».

Jouchoux señaló que, según datos provisionales, las ventas de automóviles en el pasado mes de marzo podrían haber descendido con respecto a las de marzo de 1989 en un uno por ciento, «aunque hay que tener en cuenta que la proximidad de la Semana Santa distorsiona las cifras de las ventas».

«Estamos teniendo contactos con la Administración -dijo y esperamos que se consigan resultados prácticos, pero si esto no es así, tendremos que adoptar otras medidas».

Jouchoux no precisó que tipo de acciones tomarán los fabricantes en caso de que los contactos que están manteniendo con el Gobierno no de-

riven en una «mayor comprensión que la actual política y de créditos crea al sector de automoción», pero se mostró enérgico al criticar la postura de la Administración frente al sector, «al que parece no da la suficiente importancia».

Rechazó que entre los fabricantes no haya la suficiente coordinación, aunque reconoció que las políticas comerciales para conseguir incrementar las ventas son en este momento muy duras».

En opinión del consejero de Citroën la apertura de los mercados de los países del Este de Europa no va a provocar que se retiren las inversiones de los fabricantes de automóviles de España, «porque allí hay que empezar por montar las fábricas desde cero, ya que lo que hay no sirve, y por otro lado potencialmente tardarán en adquirir nivel suficiente para poder comprar».

«La única ventaja -continuo- sobre los mercados eurooccidentales es que el coste laboral va ser menor y esto puede interesar para la fabricación de algunos productos específicos. Jouchoux dijo que todavía es pronto para efectuar una valoración del desarrollo de mercado automovilístico al final de este año aunque se mostró optimista, en que «al menos se quede equilibrado, con respecto al año anterior».



Se creará una empresa mixta para aumentar la venta y asistencia técnica.

## Seat atraviesa el muro

Dentro de la apertura de Occidente de la República Democrática Alemana, SEAT va a reforzar su posición como marca y va a desempeñar un importante papel dentro de la política de implantación del Grupo Volkswagen en el territorio de la actual Alemania del Este. Este reforzamiento es consecuencia de las propuestas efectuadas por la nueva compañía mixta Volkswagen-IFA-PKW-GMBH, que es fruto de la colaboración

entre VW y la empresa germano-oriental VEB IFA Personenkraftwagen, de Karl Marx Stadt.

La nueva compañía ha sido creada recientemente para atender la incipiente demanda de modelos occidentales existentes en ese país, por lo que prevé suministrar, inicialmente, unos 50 coches diarios al mercado germano-oriental. Para ello, se llevarán a cabo dos planes de actuación com-

plementarios. Por un lado, la nueva empresa mixta, con sede en la ciudad de Mosel, en Alemania Oriental, empezará a efectuar, en un futuro próximo, el montaje final de una variante del Polo, a base a componentes y conjuntos completos fabricados tanto en Alemania Federal como en España, concretamente en la fábrica de Seat en Pamplona. En esta fábrica española se producen actualmente 630 coches diarios.



## SOBRE RUEDAS

### Nueva versión del mítico Golf GTI

Volkswagen lanza en el mercado español una nueva versión del mítico VW Golf GTI con un precio final recomendado de sólo 1.896.000 pesetas, que resulta tremendamente competitivo dentro del animado subsegmento de polivalentes deportivos.

Esta versión del Golf GTI está equipada con el conocido motor Volkswagen de 1.8 litros de inyección que desarrolla una potencia de 112 Cv y un par máximo de 150 Nm. El excelente chasis del Golf, con barra estabilizadora en el tren anterior, neumáticos de 185/60R 14", frenos de disco y todo el conjunto de elementos mecánicos habituales del VW Golf GTI están presentes en esta nueva versión para garantizar el gran comportamiento en ruta que ha caracterizado siempre a la versión deportiva del polivalente más europeo.

El equipamiento de esta nueva versión, que no ofrece ninguna diferencia exterior con la actualmente existente, es muy completo, con asientos anatómicos envolventes que proporcionan una gran sujeción en las curvas, y tapizado deportivo.

★★★

### Opel trabaja a favor del medio ambiente

Adam Opel AG va a poner en práctica una nueva iniciativa para la protección del medio ambiente: a partir de junio la Compañía utilizará plástico reciclado en las cadenas de producción. Los trozos de plástico y el material sobrante de la producción se utilizarán para realizar la cubierta de los guardabarros. "Esto es una muestra de la importante labor que desarrollamos en la protección del medio ambiente", dijo Louis R. Hughes, presidente de Adam Opel AG.

Los ingenieros de Opel han trabajado en el reciclaje de los plásticos durante seis años. Se está probando la creación de revestimientos para los guardabarros, cajas para los filtros de aire y cubiertas para los maleteros con polipropileno reciclado.

Las piezas de polipropileno se almacenan y, con la ayuda de las compañías de reciclaje, se vuelven a utilizar. Empresas especializadas recogen las baterías viejas para recuperar la carcasa y utilizarla en baterías nuevas. Los ingenieros de Opel, trabajando conjuntamente con la industria del reciclaje, han encontrado la forma de reutilizar el plástico de las carcasas.



El Oasis tiene un precio asequible pero sin restar importancia y detalles a su equipamiento.

### Renault 5 Oasis en serie limitada

# La primavera es un oasis

A partir del día 1 de abril, Fasa-Renault puso a disposición del mercado una serie limitada realizada sobre la base mecánica de los Renault 5 Five. Estas 5.000 unidades, 3.800 de ellas en carrocería de 3 puertas y 1.800 en 5 puertas, reciben la denominación Renault 5 Oasis y en su ejecución se ha pretendido conjugar acertadamente los valores indiscutidos de este modelo, como son: bajo precio, economía de uso y un racional equipamiento.

Dirigidos especialmente al sector de mercado con espíritu más joven, los Renault 5 Oasis se han realizado sobre la base mecánica de los Renault 5 Five en carrocería de 3 ó 5 puertas.

Al motor de 1.108 cc. que proporciona 47 CV se le incorpora ahora una caja de cambios transversal de 5 relaciones sincronizadas, capaz de impulsarlos a una velocidad máxima de 142 Km/h. y todo ello con un consumo de combustible muy reducido.

Tan solo se precisan 4,1 litros para recorrer 100 kilómetros a una velocidad estabilizada de 90 Km/h., 5,6 litros a 120 Km/h. y, en una media de circuito urbano, el consumo es de 5,6 litros.

## TECNICA

★ Con una cilindrada de 1.100 centímetros cúbicos alcanza una potencia de 47 caballos de vapor.

★ Posee frenos hidráulicos de discos en las ruedas delanteras y de tambor en las traseras asistidos por una "Master-Vac".

★ Su velocidad máxima puede llegar a ser de 142 kilómetros por hora.

★ Su consumo es de lo más económico al tener un consumo medio de 4,9 litros a los 100 kilómetros cogiendo una velocidad de 90 km/h; 6,8 a una velocidad de 120 Km/h y de 6,8 litros en ciclo urbano.

Ruteros por vocación y amigos del asfalto, los Renault 5 Oasis calzan unas ruedas de chapa de 4,5 B en 13 pulgadas sobre las que se instalan unos neumáticos de 145, perfil 70 SR 13" y representan una válida alternativa a quienes desean acceder a una motorización con un reducido importe, tanto de adquisición como de uso. O para quienes precisan un segundo vehículo y necesitan rentabilizar rápidamente la inversión que supone su adquisición.

### Bajo precio

Los Renault 5 Oasis ofrecen a nuestro mercado un equipamiento racional a un bajo precio. Sobre la base mecánica de los Renault 5 Five, cuentan con: Preequipo de radio y antena, parabrisas laminado, piloto trasero para niebla, luces de marcha atrás, espejos retrovisores exteriores regulables desde el interior, rejilla de calandra pintada a color de la carrocería, tapón de combustible con llave, lunas tintadas para una mejor disipación térmica, stripping lateral decorativo y monograma en portón "Oasis", tapicería especial muy

resistente al desgaste, techo practicable en opción, radio cassette extraíble Phillips modelo DC 361, caja de cambios de 5 relaciones y, en suma, cuanto necesita el menor de los hermanos de la gama Renault 5 para desenvolverse con la soltura de sus mayores en el tráfico de nuestras ciudades.

El excelente equilibrio alcanzado entre precio, prestaciones, equipamiento y consumo va a convertir a los Renault 5 Oasis, sin duda, en los preferidos del segmento de mercado con espíritu más joven.

Con la incorporación de los Renault 5 Oasis, la gama Renault 5 potencia aún más la imagen juvenil, y desenfadada, posibilitando una utilización muy polivalente en la que se ponen de manifiesto sus grandes cualidades de ciudadano viajero por vocación y amigo del asfalto. A un precio reducido: 1.015.000 pesetas (IVA y Tptes. incluidos) en carrocería de 3 puertas y 1.095.000 los de cinco puertas. En el caso de incorporar la opción de techo practicable, este importe se ve incrementado en 40.000 pesetas y si se solicita con pintura metalizada, hay que añadir 18.500 pesetas.



## El 6% de los conductores europeos cree que daría positivo

De haberles realizado la prueba a ellos en los últimos meses, el 6% de los conductores de la Comunidad Europea afirma creer que habría dado positivo, según revelan los datos de una encuesta realizada en siete de los países de la misma. Sin embargo, algunos de los ciudadanos de éstos, como los belgas, franceses y españoles, casualmente aquellos en los que conducir bajo los efectos del alcohol es más frecuente, no son muy partidarios de que se adopten medidas represivas en el consumo de alcohol.

Este tanto por ciento de conductores que no habrían aprobado la prueba del alcohol, resulta significativo si se tienen en cuenta los valores absolutos, e indica la falta de seguridad con que conducían en ese momento. Semejante grado de irresponsabilidad no es de iguales proporciones en todos los países, pues mientras que en Reino Unido o Italia apenas llega al 3% el número de ellos que dicen que darían positivo, en Bélgica la cifra se eleva hasta el 11%, que es la más elevada, seguida por franceses y españoles con el 9%. En nuestro país, ese tanto por ciento habría que especificar que corresponde en su mayor parte a los hombres, por cuanto que fue un 15% de éstos el que respondió afirmativamente, frente al 3% de las mujeres, que parece indicar una mayor concienciación por parte de éstas a la hora de conducir bajo los efectos de una 'copa de más'.

A la hora de buscar posibles soluciones, según los datos que refleja la encuesta 'Beber y Conducir' que ha realizado el Grupo INSR, el 63% de los europeos consideran que la ideal sería el endurecer las medidas para los infractores, dándose el caso curioso de que precisamente los tres países que habían confesado mayor grado de irresponsabilidad sean los menos inclinados a tales determinaciones. Aumentar el número de controles en la carretera, es en general la medida más propuesta para reducir el consumo de alcohol, con una media del 37%, aunque también se votó por el 'hacer más populares las bebidas no alcohólicas', el endurecimiento de las leyes, y la propuesta de que se hagan más campañas informativas institucionales para desanimar el beber y conducir. Una de las preguntas de la encuesta hacía referencia a este punto, en el aspecto de si los conductores recordaban las campañas viales de las pasadas fiestas navideñas, con vistas a desanimar a la gente a conducir bajo los efectos del alcohol, y mientras en Bélgica, Reino Unido, Holanda y España el recuerdo superaba el 58%, en las restantes naciones -Francia, Italia y Alemania-, no superaba el 20% de las personas con 'buena memoria'.



**LAS COPAS SEAT MARBELLA SUPERAN LOS 200 INSCRITOS.**—En el Rally de Alicante, primera prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, se puso en marcha la IV edición de la Copa SEAT Marbella, que en la presente temporada cuenta de nuevo con un gran número de inscripciones, 35 equipos en total, la mayoría de ellos debutantes en esta especialidad. La prueba alicantina estuvo muy animada, con varios pilotos intercambiándose en el liderato de este certamen monomarca. La victoria final recayó en el debutante Peré Solans. José Antonio Callejas y Javier Velas-

co completaron el podio de los vencedores. Por otra parte, en el Rally Sierra Morena, puntuable para el Campeonato de España de Rallyes de Asfalto, debutaron los pilotos que van a tomar parte en la I Edición de la Copa SEAT Marbella de Andalucía, con 14 inscritos que, junto a las más de treinta solicitudes cursadas para la de Cataluña y las de las Copas Marbella que se celebrarán en Cantabria-País Vasco, Asturias, Islas Canarias y Portugal, completa la cifra record de más de 200 pilotos que en 1990 participarán con este pequeño, pero competitivo vehículo.



**EDUARDO AYSA GANA LA PRIMERA PRUEBA DE LA XXII COPA NACIONAL RENAULT.**—En el renovado circuito permanente del Jarama, ante una afición numerosa a la que poco o muy poco pudo importar el día realmente desapacible (viento y lluvia), han tenido lugar el pasado fin de semana, la primera prueba correspondiente a la XXII Copa Nacional Renault, en la que venció Eduardo de Aysa. El Real Automóvil Club de España, propietario del trazado de la carretera de Burgos, ha invertido una fuerte suma en modificar el ya tradicional circuito madrileño. Para ello, han realizado importantes mejoras referentes a la anchura de la pista, en especial frente a las tribunas, curva del final de recta, zona de la hípica y bajada de Bugatti, entre otras. El nuevo trazado ofrece una cuerda superior a los 3.800 metros (pasando de 3.418 a 3.850), y según la opinión de la mayoría de los pilotos, es ahora más selectivo. En otro tiempo comentarista deportivo del mundo del motor en TV y el año pasado integrante del equipo español en la Renault Elf Europa Cup, Eduardo Aysa ha resultado

el vencedor de esta primera prueba. Y no lo ha tenido fácil. En las sesiones de entrenamientos del sábado 31 de abril, Nicolás Arribas de la federación castellano-leonesa, impuso su ley al obtener un crono de 2 minutos, 5 segundos y 828 milésimas o, lo que es lo mismo, una velocidad media superior a las 110 kms./h. A su lado se encontraban Eduardo de Aysa y Enrique de la Puente, piloto de Aranda de Duero (Burgos) y que ya resultara brillante ganador de la XVI Copa Nacional Iniciación. En la fila siguiente, Anselmo Llovera y Santiago Moya (con el vehículo que el año pasado diera el triunfo a su amigo Enrique Codony), tratarían de dar alcance al grupo de cabeza. En la carrera del domingo 1 de abril, en cuanto el director pulsó el semáforo en verde, 30 motores turbo alimentados comienzan a latir al unísono desplegando toda la potencia. Eduardo de Aysa gana la cuerda del primer viraje (curva de final de recta en ligera parabólica a derecha) para encarar el primer sector comprometido: "Los virajes de Le Mans".