

SOBRE RUEDAS

El segundo plan de carreteras costará unos 2,5 billones de pesetas

El Segundo Plan Nacional de Carreteras, que comenzará a desarrollarse en 1992 y tendrá una duración de ocho años, abarcará 4.000 kilómetros y su coste será de unos 2,5 billones de pesetas, dijo ayer en Santander el director general de Carreteras, Rafael Fernández Sánchez.

El director general de Carreteras intervino en el seminario «Autopistas: Ordenación del territorio y protección del medio ambiente» que se imparte en la Universidad Internacional Menéndez Pelayo.

Fernández Sánchez señaló que en el Segundo Plan Nacional de Carreteras será difícil poder utilizar las carreteras actuales como primera calzada de una futura autovía, por lo que, agregó, se tendrán que realizar trazados nuevos que serán autopistas.

El director general de Carreteras dijo que el MOPU estudia la posibilidad de una financiación mixta que exigiría establecer algún tipo de peaje «razonable», ya que se pretende que estas autopistas capten el mayor número de tráfico.

Según explicó Fernández Sánchez, estas autopistas serían explotadas por una empresa independiente de la Dirección General de Carreteras, pero que cuente con participación pública.

Respecto al Corredor del Cantábrico, Rafael Fernández afirmó que, tras considerar el conjunto de tráfico, es más viable abrir el Corredor por el Camino de Santiago que por el Cantábrico, aunque esto no significa, agregó, que no se realice.

Señaló que el Segundo Plan General de Carreteras completará la red radial actual y establecerá nuevas vías principales como la Ruta de la Plata y la penetración a Europa por el centro de los Pirineos, a través del túnel del Somport, desde Valencia con una derivación en Teruel para conectar con la autovía de Andalucía, pasando por Cuenca y Ciudad Real.

También se estudia, dijo Fernández, una autovía por el Camino de Santiago que además comunicará la zona gallega y el norte de Portugal, completar el eje norte-sur, que actualmente va desde Burgos a Bailén, para llegar por el norte a Santander y a Motril por el sur, así como cerrar el corredor del Mediterráneo.

“Carreteras, adherencia y electrónica” (II)

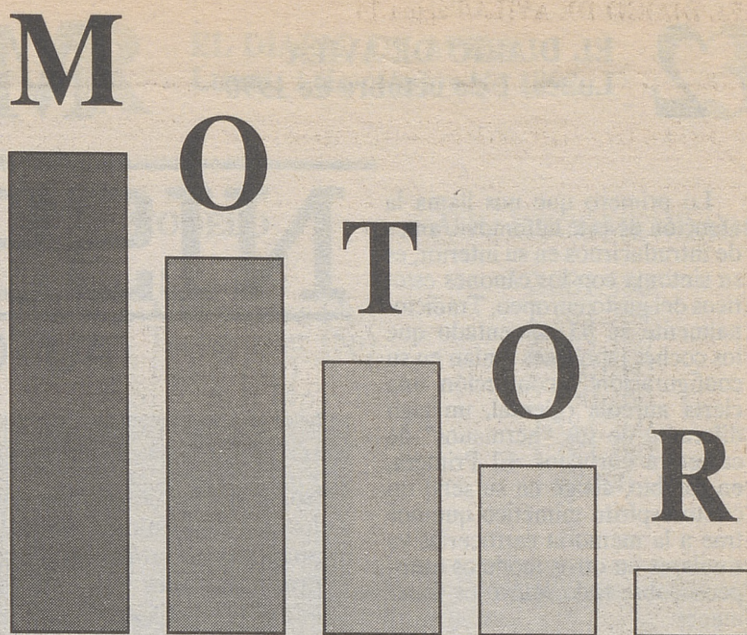
Si como decíamos en el artículo anterior, la seguridad de marcha de un automóvil depende en gran parte del estado del firme de la carretera y de la calidad y estado de los neumáticos, también los sistemas de amortiguación y tracción juegan un importante papel a la hora de plantear una buena estabilidad, eficacia y comodidad para los pasajeros.

En cualquier vehículo, al aumentar su velocidad, al frenar o cuando aborda una curva, las fuerzas que actúan sobre su

masa, en función de la velocidad, producen una inmediata transferencia de pesos sobre sus ruedas alternado su comportamiento y centro de gravedad.

Para contrarrestar estas alteraciones y controlarlas, están los sistemas de suspensión. Y para mejor comprender la misión y funcionamiento de este complejo mecanismo que actúa entre la carrocería y las ruedas, podríamos utilizar el ejemplo de la chca de un enorme crustáceo.

(Pasa a página 2)



Peugeot 405 GTX

El modelo a seguir

Las ya famosas siglas GTX han constituido y constituyen para la prestigiosa marca Peugeot, algo mucho más significativo que una simple aproximación a la fuerte personalidad de un producto automovilístico, son unas siglas ya casi clásicas que identifican una forma de hacer un coche, la forma de Peugeot.

Esas siglas se han convertido en una síntesis de definición, síntesis que presupone todo un comportamiento, todo un modo diferente de conseguir llevar las cosas hasta el mejor final, tanto en practicidad, como en economía, seguridad y belleza plástica. Desde el clásico y conocido por todos Peugeot 205, y, posteriormente también con el Peugeot 309, las siglas han venido a ampliar la gama de opciones y con ello la gama de posibilidades, siempre innovadoras y en la mayoría de los casos sorprendentes. A ellas, como parecía lo más lógico para seguir la serie, se añade ahora el Peugeot 405, basándose en

la enorme aceptación que el concepto ha tenido y sigue teniendo en el mercado, tanto nacional, como más allá de nuestras fronteras.

Siguiendo la mejoría de la serie, tarea ya normal en la casa Peugeot, el 405 GTX, ha acoplado una nueva motorización a inyección de 1905 c.c., ca-

paz de lograr hasta 125 C.V. DIN, así como el resto de elementos mecánicos del SRI, del que sigue manteniendo sus muy brillantes prestaciones.

Paralelamente, su aspecto externo e interior, impecable a todas luces y de una armoniosidad que llama la atención, así como su equipamiento, que intenta dar al usuario las mejores prestaciones, incluye algunas opciones del SRI que en el GTX son ya base, entre esas opciones cuenta con tapicería específica, ruedas de aleación ligera, elevalunas trasero, etc.

Externamente, esta nueva versión adquiere un aire deportivo, dinámico, se diría que alegre, además teniendo en cuenta la dotación de ciertos elementos que así lo definen, como son el alerón trasero, el volante de cuero y los paragolpes y bandas laterales con insertos en rojo.

Dotado también con dirección asistida y aire acondicionado en base, tiene opcionales entre otras prestaciones el sistema de frenos ABR, y el techo funcional techo corredizo.

Precio

Los precios recomendados previstos para la comercialización del 405 GTX, previstos por Red Peugeot son:

- ▶ Peugeot 405 GTX ... 2.761.500 pesetas
- ▶ Pintura metalizada bicapa ... 40.600 pesetas
- ▶ Sistema de frenos ABR ... 237.000 pesetas
- ▶ Techo corredizo ... 110.900
- ▶ Sistema ABR y techo corredizo ... 348.400 pesetas

En estos precios está incluido I.V.A. y transporte.

NISSAN PRIMERA

AUTOMOCIÓN JAPONESA... A LA ÚLTIMA

Lo primero que nos llama la atención de este automóvil, antes de intruducirnos en su interior, es su sintonía con los cánones estéticos del gusto europeo. Tradicionalmente se ha comentado que los coches japoneses tenían en su configuración y confección una cierta aureola oriental, un algo diferente de sus "hermanos" de carretera europeos. El Primera, en cambio, acoge en su seno un cierto espíritu mimético que nos trae a la memoria carrocerías ya similares en otros modelos europeos, sobre todo franceses y alemanes.

El Primera se va a ofrecer a sus compradores en cuatro versiones; la más alta de la gama es la representada por el modelo GT (4 puertas Sedan-2.0 E), después vienen el SLX (de 4 puertas y con dos motorizaciones, de 1.6 y 2.0i), el SLX (de cuatro puertas Diesel 2.0) y el SLX (de cinco puertas y con dos motorizaciones de 1.6 y 2.0i).

Salvo el Diesel, que no tuvo ocasión de probar, la impresión global que produce la conducción de estos automóviles es de un gran confort. El cuadro de controles proporciona una información de fácil lectura, aunque algo parca. La curva de potencia no pasa una considerable factura a nivel de ruido. Se trata de un automóvil silencioso, que propicia una conducción relajada y sobre todo ruterá.

El GT, como era de esperar, personifica el nervio y el temperamento. Es rápido, posee una potente aceleración y se trata de un coche muy seguro, cualesquiera que sean las condiciones de conducción. Incluso en carreteras muy bacheadas y viradas, como lo eran algunas de las malagueñas, se comporta de manera irreprochable y sus frenos con sistema de ABS son, sin lugar a dudas, una garantía en la que se puede confiar.

A cerca de 200 kilómetros por hora y ante la eventual necesidad de reducir drásticamente la velocidad de marcha, consigue una disminución eficaz y no se desvía de la trayectoria marcada por el volante, distribuyendo la intensidad de frenada independiente a las ruedas. Informáticamente, además, se consigue que los neumáticos permanezcan siempre en un ángulo de 90 grados con respecto al suelo, sean cuales sean la trayectoria y el estado de la carretera, fruto de un sistema de suspensión delantera, denominada "Multi Link". Los motores, son en general muy elásticos. Quizás, al modelo SLX, le falte algo de empuje en las velocidades cortas, pero ello queda compensado con una excelente velocidad de marcha en grandes recorridos.

El aire acondicionado, que como es previsible se va a convertir pronto en una de las necesidades del equipamiento automovilístico de las que a corto plazo va a resultar difícil que los fabricantes se sustraigan, es eficaz y contrariamente a los que se dice, al menos con NISSAN, su funcionamiento no pasa factura a las prestaciones y potencia del coche.

En el interior, el acabado es aceptable, pero sin concesiones al sibaritismo. Los asientos pueden ser regulados para adaptarse a la región lumbar (GT) y tanto el tapizado como la ubicación, facilitan una buena posición de conducción, algo que si bien es fácilmente observable en el asiento de conductor, no parece tan claro en el del acompañante delantero, que tropieza con sus rodillas con la portezuela del portaobjetos que tiene ante sí cuando ésta necesita abrirse.

Próximamente los usuarios de la automoción española contarán con otra nueva posibilidad para abastecer sus necesidades automovilísticas.

Esta vez es Nissan quien respalda el nuevo modelo y coherentes con sus postulados de marketing y publicidad, el ya conocido slogan "Sólo hay un camino... ser los primeros", han elegido

como patronímico de su nueva creación un nombre que a la vez puede ser usado como adjetivo: EL PRIMERA.

Este vehículo fue presentado a la prensa en tierras andaluzas, concretamente en las carreteras malagueñas y sevillanas. Sus fabricantes esperan vender 7.500 unidades de este modelo en el mercado español, ya a partir de este

ALFREDO BLASCO

mes de octubre, pues la puesta a la venta de los diferentes modelos y motorizaciones coincidirá con la presentación en el Salón del Automóvil de París y la venta en los concesionarios europeos, a primeros de este mes de octubre.

Las prestaciones del Nissan Primera tendrán que hacer frente a sus competidores más directos del segmento, sus

rivales serán en este terreno, principalmente el Mercedes 190-E y el Peugeot 405 Mi-16. En cuanto al mercado, los fabricantes del Primera creen que la pelea por las ventas se librará fundamentalmente con el Opel Vectra, el Ford Sierra, el Peugeot 405, el Renault 21 y el Mazda 626.

En suma, para salir airoso de ambas contiendas

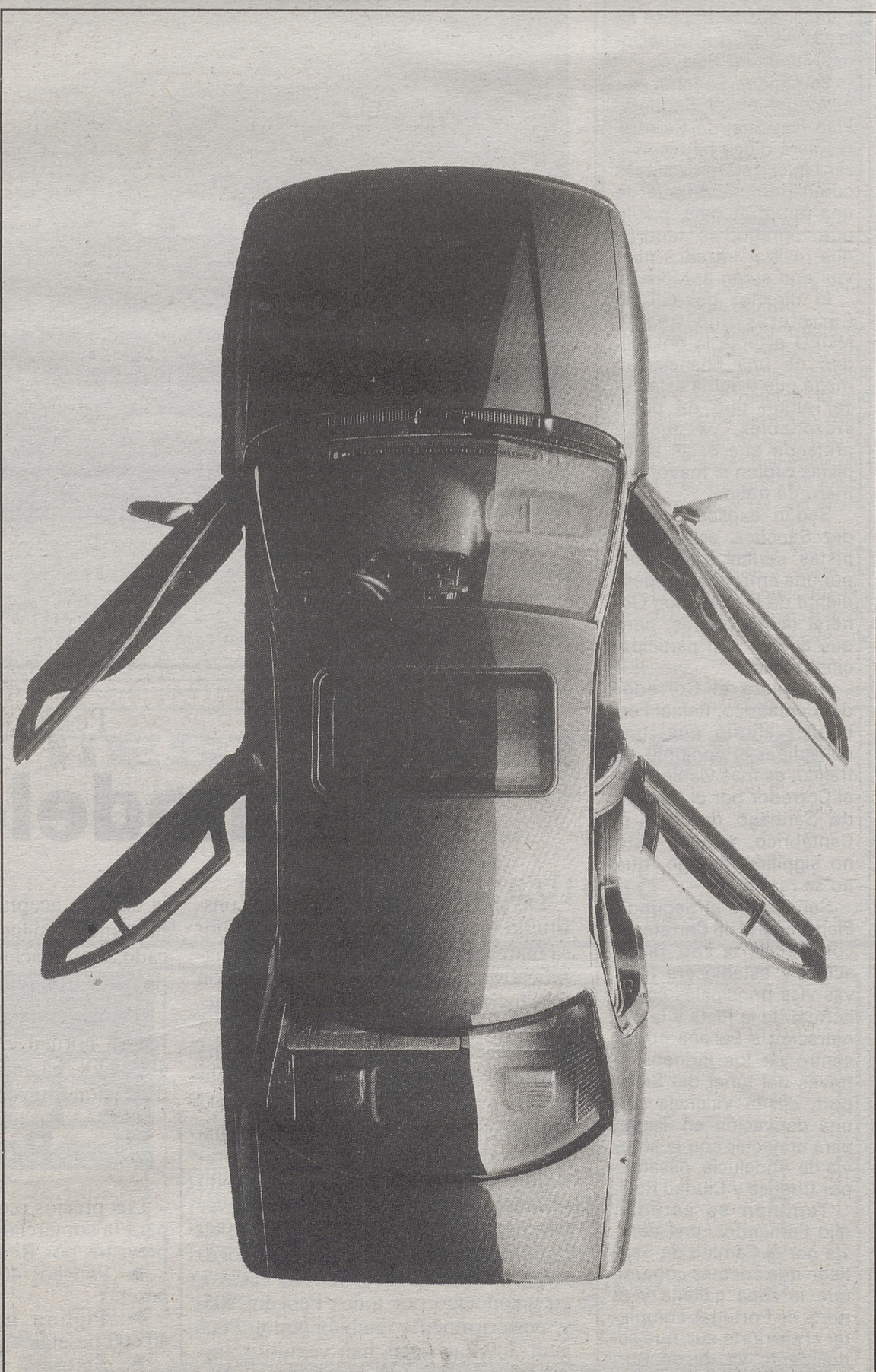
comerciales se ofrece al usuario un modelo de automóvil en el que por primera vez, valga la expresión del adjetivo, los japoneses conciben un turismo para los europeos con la tecnología nipona (desarrollada y producida en Europa) y que en función de las motorizaciones y equipamientos, se pondrá a la venta a un precio que oscilará entre los algo más de dos millones de pesetas y los casi 3 millones cuatrocientos mil.

■ CONFORT.- El Primera es un coche confortable, con asientos envolventes tapizados con un buen acabado y calidad. El conductor dispone de un tablero de mandos suficiente y claro. Los interruptores para accionar los elevalunas están ubicados en una consola central, entre los asientos delanteros, si bien el conductor puede manipular el de su puerta desde un control colocado en el asidero de la misma. La palanca de cambios, con cinco velocidades, es accesible y está bien sincronizada. Por contra, el acompañante tropieza con sus rodillas con la portezuela del habitáculo portaobjetos cada vez que ésta precisa ser abierta. El cenicero podría haber sido ubicado en un lugar menos engorroso ya que al tratar de echar la ceniza en su interior, la trayectoria de la mano se encuentra frecuentemente con la palanca de cambios. Por otro lado, la pequeña bandeja para depositar objetos que se halla localizada bajo la palanca del freno de mano, no sirve siquiera para depositar una cajetilla de cigarrillos ya que sólo este pequeño volumen impide que la palanca del freno de mano desarrolle todo su recorrido hasta la posición de descanso.

El maletero es uno de los de mayor capacidad dentro de los coches de este segmento, y el acceso de grandes bultos a su interior es muy fácil gracias al diseño del portón trasero que se abre con un grado también inusual en otros modelos.

También en el interior hay otros detalles que son de agradecer, por ejemplo en los modelos que fueron sometidos a la prueba, el sólo accionamiento del interruptor del aparato de radio, activaba un dispositivo que desplegaba la antena en el exterior del vehículo, volviendo a replegarla cuando la radio era apagada. El cinturón de seguridad es cómodo tanto en la parte delantera como en la trasera. El dispositivo de regulación de temperatura es rápido y garantiza una climatización confortable, escasos momentos después de ser activado.

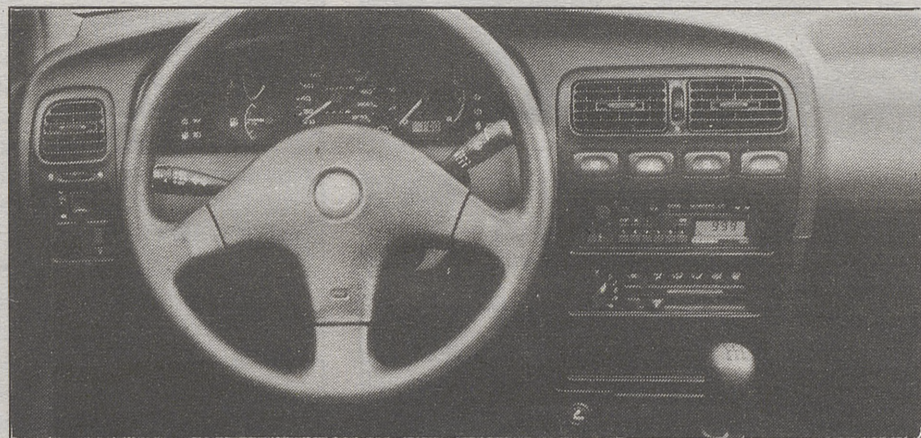
En cambio los dispositivos para manipular los espejos retrovisores, se nos antojan un tanto rudimentarios y lentos.



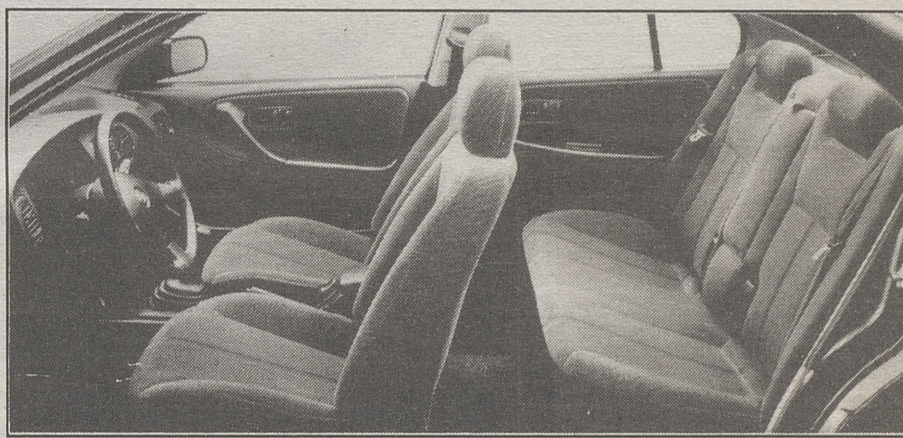
■ CARROCERÍA.- Todas las superficies de la carrocería están enrasadas, con lo cual se consiguen unas buenas condiciones aerodinámicas de penetración. Todas las piezas principales del bastidor han sido reforzadas y el saliente del capó y las barras y soportes delanteros y traseros han recibido aumentos del 20 por ciento en el ancho de la sección transversal en comparación con los modelos anteriores. Todo ello influye en un mejor manejo y proporciona una base firme para suspensión delantera que logra de esta forma disminuir el ruido de la carretera y elimina crujiidos y vibraciones.

EQUIPAMIENTO	1.6 SLX	2.0i SLX	2.0e GT	2.0D SLX	MODELO	P.V.P. RECOMENDADO
Cambio 5 velocidades	STD	STD	STD	STD	1.6 SLX (4p)	2.081.580
Frenos delanteros discos vent.	●	●	●	●	1.6 SLX Techo solar (4p)	2.181.580
Frenos traseros disco	●	●	●	●	1.6 SLX Techo solar (5p)	2.265.580
Frenos traseros tambor	●	●	●	●	2.0 i SLX (4p)	2.320.260
Dirección asistida	●	●	●	●	2.0i SLX A.A (4p)	2.500.260
Elevallunas electricos del/tras.	●	●	●	●	2.0i SLX A.A (5p)	2.584.260
Cierre centralizado	●	●	●	●	2.0 E GT A.A (4p)	3.383.380
Retrovisores mando eléctrico	●	●	●	●	Pintura metalizada	40.000
Cinturones de seguridad traser.	●	●	●	●		
Preinstalación de radio	●	●	●	●		
Llantas de aleación		●	●	●		
Frenos ABS		●	●	●		
Kit Aerodinámico		●	●	●		
Techo solar	Opc.			Opc		
Aire acondicionado		●	●			

Todos los precios reseñados en el cuadro que figura sobre estas líneas incluyen el IVA y el Transporte.



Vista frontal del salpicadero del Nissan Primera



Vista lateral de los asientos con las puertas laterales abiertas

LO MEJOR

Entre los aspectos que merecen especial mención de este vehículo se encuentran, el confort de marcha, su seguridad y manejabilidad. En concreto la eficacia de su frenada constituye un argumento de Primera, valga la expresión.

Al ser como dicen sus creadores, un coche pensado para el mercado europeo, no es de extrañar que una de sus mejores cualidades sea también el comportamiento rutero e incansable, que brinda además en una conducción que se revela cómoda y relajada.

En cuanto al interior de estos coches, tienen un buen equipamiento, que hay que considerar claro y suficiente, aunque no hubiera estado de más un pequeño esfuerzo adicional de imaginación. Su maletero es otra de las grandes virtudes, en él prácticamente cabe de todo...



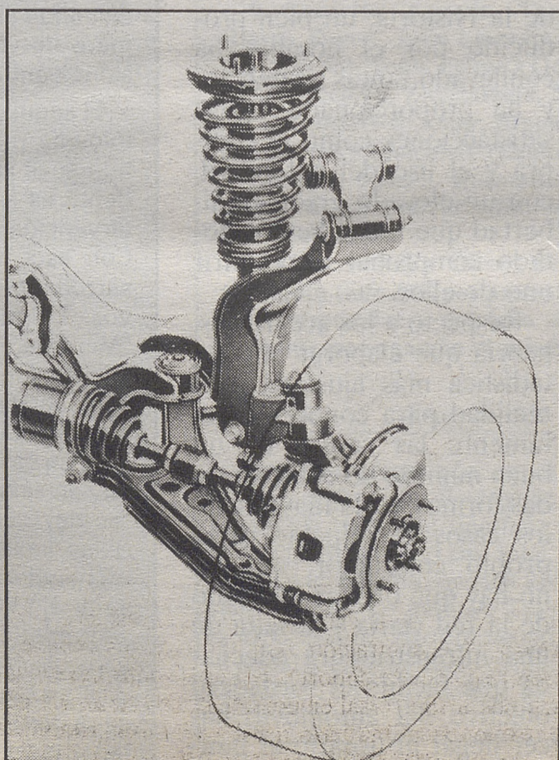
El Nissan Primera GT Hatchback

LO PEOR

Quizá hablar de lo peor sea una expresión que no hace justicia a la realidad, conviene decir mejor que hay aspectos que se revelan parcos y mejorables. Por ejemplo la respuesta en las velocidades cortas de los modelos SLX, con ser elástica está un tanto mermada de reflejos y le cuesta ponerse a tono, por ejemplo, en salidas de semáforos. En cuanto al interior del coche, la ubicación de ciertos compartimentos, pudiera haberse pensado con otros criterios, por ejemplo la del cenicero es tal que cuando el conductor fuma encuentra serias dificultades para echar la ceniza en su interior sin tropezar con la palanca de cambios y esto le obliga a distraer su atención de la carretera robándole un tiempo que es de gran importancia para la seguridad en carretera.

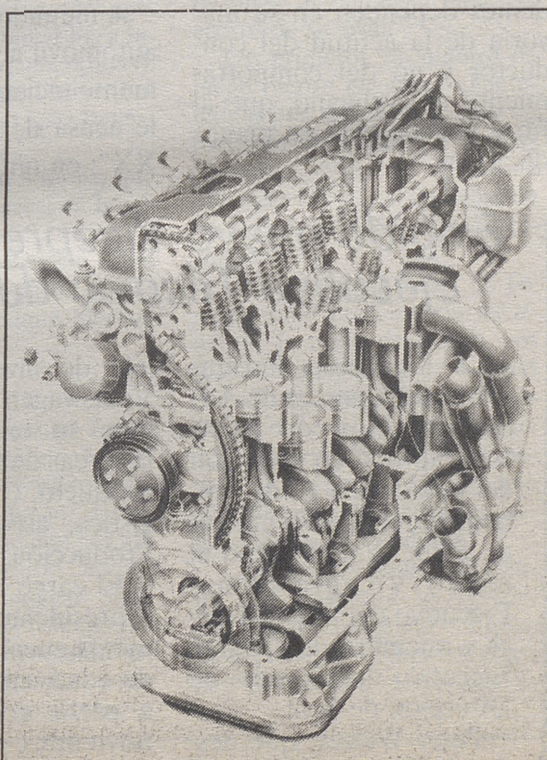
Una buena estabilidad con la suspensión Multilink

Con la suspensión Multilink y los frenos ABS la estabilidad del Primera es muy eficaz. Esta suspensión en la parte delantera del coche se compone de un brazo superior elevado un brazo inferior y un tercer brazo extra. Con este dispositivo las ruedas siempre están respecto del suelo en un ángulo de 90 grados.



Propulsión y fuerza en cuatro potencias

Nissan, con su primera, ofrece cuatro potencias que van desde los 75 CV a 4800 r.p.m del CD 20 hasta los 150 CV a 6400 r.p.m del SR 20 DE que consiguen alcanzar una velocidad de 220 kilómetros por hora. Los motores de 1.6 y 2.0i son de 16 válvulas con doble árbol de levas en cabeza y el bloque y el cárter son de aluminio.



Un detalle divertido

Los responsables de Nissan nos anunciaron que dentro del programa contemplaban la celebración de un pequeño concurso del que nosotros íbamos a ser los concursantes. Horas más tarde nos vimos sugiriendo a los organizadores de la prueba, eslóganes comerciales para promocionar este coche; Posteriormente, durante la cena, se dieron a conocer las frases más ingeniosas: "Nissan Primera: el futuro ya está aquí"; "Con el Primera Nissan Pedro te para" y "Estos nipones son de cojones, con cuatro hierros y dos tapones han hecho un coche que va como los aviones". Hubo premios. Uno de ellos se llevó un pato de peluche que no cabía por la puerta del avión.

Proteger mejor a los ocupantes

Asegurar una protección eficaz de los ocupantes en caso de accidente es, desde hace largo tiempo, un objetivo primordial de los fabricantes de automóviles que, generalmente, se atienen a severas normas internas que cubren las distintas configuraciones de colisión.

En ese ámbito, la filosofía de PSA se basa en tres principios directores:

- Permitir la absorción de la energía del impacto en la estructura delantera o trasera.
- Construir un habitáculo indeformable, que constituya una verdadera célula de supervivencia.
- Solidarizar los ocupantes con el habitáculo mediante sistemas de sujeción eficaces.

Para comprobar la conformidad de cada modelo con estos principios y las normas internas, se recurre al cálculo con ordenador confirmado por la experimentación de colisiones en "tamaño natural".

PSA va aún más lejos y desarrolla programas de investigación específicos, tendentes a aumentar el potencial de absorción de energía mediante el uso de nuevos materiales, desarrollar nuevos medios de sujeción cada vez más eficaces y definir condiciones que aseguren una mayor protección de los niños transportados.

Al margen de estas disposiciones, tomadas por los fabricantes desde el momento en que diseñan sus futuros vehículos, hay dos factores determinantes para la reducción del número de víctimas de la circulación.

El primero es el uso del cinturón de seguridad, tanto en los asientos delanteros como traseros. Por sí sola, la aplicación efectiva y sistemática de esta obligación permitiría disminuir en un 20% el número de víctimas de colisiones entre vehículos.

El segundo factor determinante para salvar vidas humanas en caso de accidente es la rapidez de intervención de los auxilios. Con este fin PSA ha desarrollado dos dispositivos. El primero, llamado "Mercure", elaborado con la colaboración de Thomson, consiste en equipar los vehículos con balizas que, en caso de accidente, envían señales a los puestos de socorro permitiéndoles localizar inmediatamente el siniestro, e intervenir sin tardanza. Con el segundo, "Pegase", es el vehículo mismo el que indica su localización precisa a los equipos de intervención.



El nuevo Ford Escort Cosworth gana en su debut

El nuevo Ford Escort Cosworth resultó vencedor el día de su presentación mundial en el I Rally Race Talavera "Ciudad de la Cerámica", puntuable para el Campeonato de España de Rallies de Tierra. El Escort Cosworth 4x4, conducido por el piloto oficial de Ford España, José María Bardolet, fue primero en seis de los ocho tramos de la carrera, y obtuvo una diferencia final de 51 segundos sobre el siguiente clasificado.

El Departamento de Competición de Ford en Boreham fue el encargado de preparar este prototipo que montaba un motor Cosworth de cuatro cilindros en línea, con 295 caballos de potencia, tracción integral a las cuatro ruedas y la nueva caja de cambios MS

90 de siete velocidades. El chasis también se ha diseñado específicamente para este coche, cuyo objetivo es presentarlo para su homologación en el Grupo A para el Campeonato del Mundo de Rallies.

John Wheeler, ingeniero responsable de desarrollo de este nuevo Escort de competición, se desplazó a España al frente del equipo oficial de Boreham encargado de este programa. Al término del rally, John Wheeler comentó: "Vinimos con la idea de realizar una serie de pruebas en la semana previa a esta carrera y, dado tanto el buen funcionamiento del coche como la excelente adaptación de José María Bardolet, decidimos culminar nuestro traba-

jo con una participación real en un rally".

"Me ha sorprendido el excelente nivel mecánico y de pilotaje de los pilotos habituales en este certamen, algo que sin duda da más mérito a nuestro victorioso debut. Pero en cualquier caso este coche ha de progresar mucho aún antes de su homologación definitiva y, de momento, lo único importante ha sido demostrar que la nueva gama Escort/Orion tiene un excelente potencial para continuar con su tradición de éxitos en el mundo de los rallies".

El triunfo de este coche coincide con la presentación de las nuevas gamas de Escort y Orion, previas a su lanzamiento comercial en España, que dará comienzo el próximo 4 de octubre.

Seat colabora con la CEE en el "día sin accidentes"

Se celebrará el próximo día 7 de octubre

La Comunidad Económica Europea (CEE) ha declarado recientemente los días del 1 al 7 de octubre del presente año como la Semana de la Seguridad Vial, que culminará el domingo 7 con la celebración del "Día sin accidentes", en el que Seat tomará parte activa.

Bajo el lema "Bandera Blanca", dicho día los usuarios que estén de acuerdo en expresar su adhesión al objetivo de evitar los accidentes, utilizarán un tejido blanco visible que deberá ser colocado en el vehículo o en el antebrazo del conductor, en caso de que estos sean motoristas o incluso peatones.

Desde Seat celebran esta feliz iniciativa de concienciación del ciudadano, de la cual se deduce que los acci-

dentes dependen en su mayoría de la actitud del conductor y no del comportamiento del vehículo, que al fin y al cabo está en manos de aquel.

A menudo recaen sobre el automóvil acusaciones totalmente inciertas. Una de ellas le acusa de "azote del siglo XX": en ninguna otra época

de la Historia, un bien producido por el hombre ha conllevado tantas apetencias y ha proporcionado tantas satisfacciones como la compra y el uso del automóvil, con un elevado grado de libertad que todos hemos podido comprobar al adquirir uno de ellos.

Respecto a los accidentes, habría que elaborar una estadística más ajustada a la realidad para conocer exactamente las causas de un buen número de ellos; de todas formas, en la mayoría de los casos el culpable es el propio conductor, aunque no hay que olvidar el estado de la red viaria y la falta de una infraestructura adecuada que facilite el verdadero objetivo del automóvil: hacer llegar al usuario al punto de destino.

Elegido nuevo Vicepresidente Ejecutivo Técnico de Seat

La Comisión Permanente del Consejo de Administración de Seat, S.A., aprobó en su sesión del pasado día 16 de septiembre, el nombramiento de Peter Walzer como el nuevo Vicepresidente Ejecutivo del Área Técnica y miembro del Comité Ejecutivo del Consejo de Dirección de Seat.

Peter Walzer, que desde octubre de 1987 era el

jefe de investigación de Volkswagen AG, tendrá bajo su responsabilidad las áreas de Ingeniería del Producto, Compras y Logística, así como las de Producción y Calidad.

El cargo del nuevo Vicepresidente, que actualmente cuenta con 53 años de edad, entrará en vigor a partir del primero de noviembre del presente año.