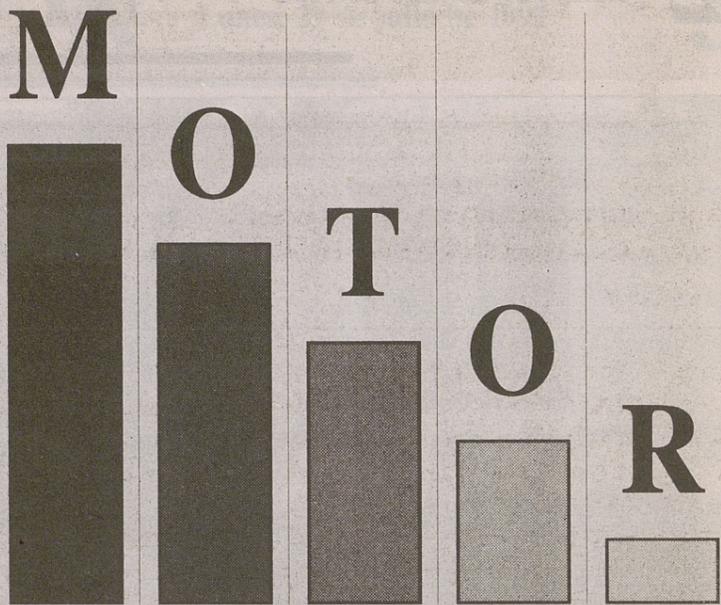


■ Alfa Romero ha comenzado la comercialización en nuestro país del Alfa 164 V6
Página 2

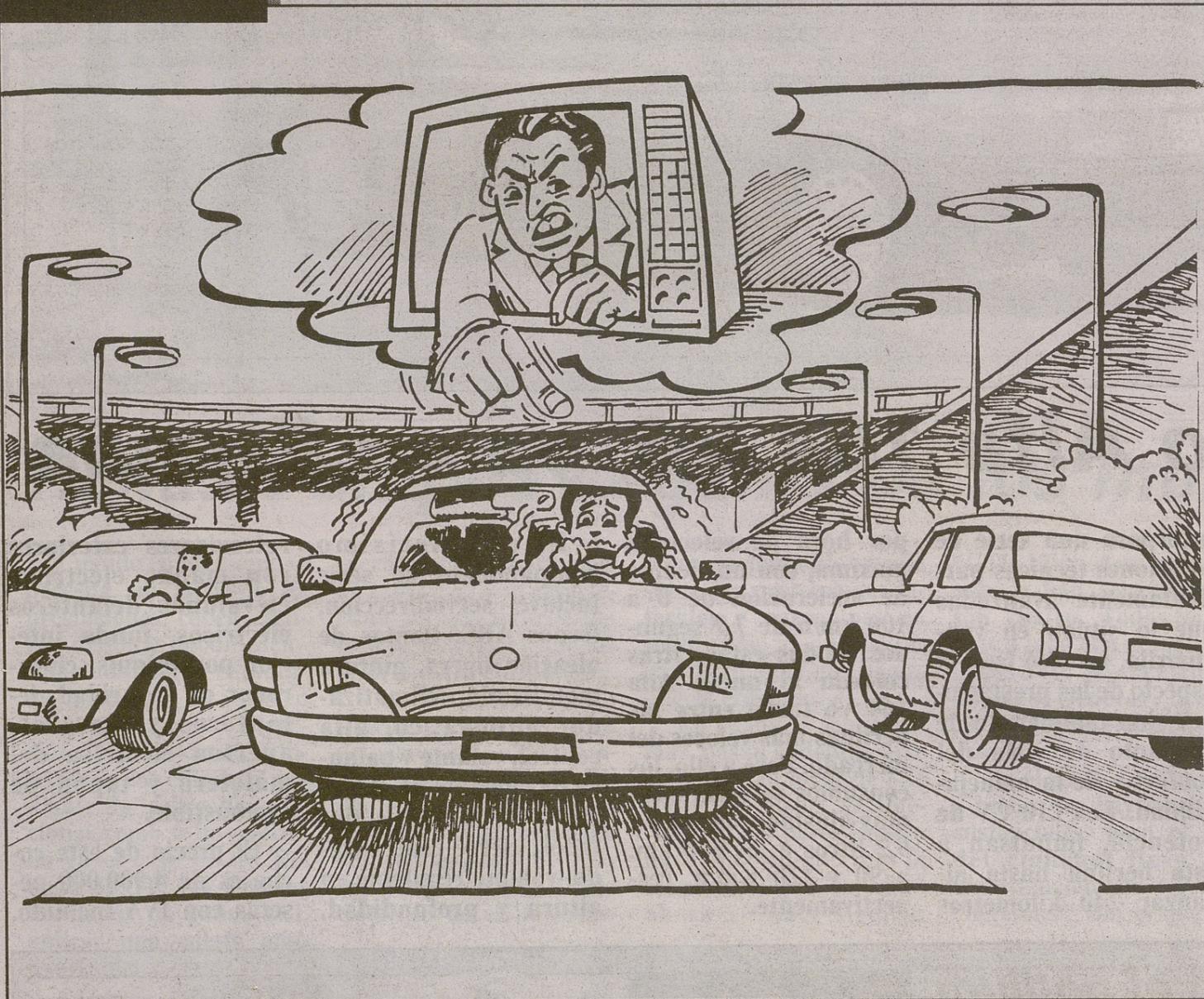
■ Fasa-Renault amplía la gama de los multiválvulas
Página 3

■ El nuevo Opel Astra, sucesor del Kadett, un coche espacioso y con grandes avances tecnológicos
Página 4



Textos:
Ramón Esteban

Fotos: archivo



Por Paco Costas

La normativa y el temor

La única forma de conseguir que los conductores antepongan la seguridad a cualquier otra consideración relacionada con el tráfico, consiste en conocer los problemas de orden técnico, fisiológico y psicológico que inciden en la verdadera práctica a la hora de conducir.

Cualquier otro sistema nos lleva a toda una serie de errores de planteamiento ineficaces y negativos. Frecuentemente, estos errores consisten en la inculcación del temor, las falsas llamadas a la prudencia y el estudio del Código de Circulación como

único sistema para dotar a los conductores de una instrucción teórica bastante. Ninguno de los tres sistemas ha demostrado jamás ser eficaz, por el contrario y como analizamos a continuación, la insistencia en demostrarlo es una forma de ocultar otras carencias.

En el primer caso, el temor, son conocidas de todos las campañas en las que el mensaje, bajo el pretexto de sensibilizar al conductor, trata de infundir en él el temor al accidente o la muerte.

El sistema es evidentemente exhibido por los

profanos en seguridad vial, sin darse cuenta que al hacerlo, con su actitud, están llevando el problema al terreno subjetivo del morbo.

La reacción inmediata por parte del conductor, que asocia el miedo a cierto complejo de culpabilidad traumático, es de total rechazo. En algunos individuos poseedores de una psiquis más vulnerable, el trama llega en ocasiones a agarrotar su voluntad en forma de angustia, temor y ansiedad sin aportar nada positivo.

El segundo sistema empleado también con

harta frecuencia, consiste en la pacata costumbre de invocar la prudencia como panacea total del problema.

Esta costumbre paternalista, es la más frecuentemente empleada por los medios de comunicación, en aquellas ocasiones, en las que el aumento de vehículos sobre las vías por motivo de fechas especiales produce un ostensible aumento de los accidentes y sus víctimas.

Siempre he mantenido, que ningún conductor en su sano juicio sale a la carretera a jugar deliberadamente con su vida o

con la de los demás y que, por tanto, aconsejarle prudencia con su dosis correspondiente de moralina, es automáticamente rechazado y puede asegurarse que ningún conductor tratado de este modo infantil, se da directamente por aludido.

El tercer error es el referido al Código como solución teórica y vademécum de conocimientos.

El Código contiene las reglas del juego imprescindibles, pero al mismo tiempo, sirve para establecer responsabilidades pecuniarias de los actores frente a las víctimas de los accidentes, así como, para castigar administrativamente a los infractores, pero, en ningún momento, el Código sirve como enseñanza y libro de la seguridad y exagerar su finalidad práctica, sólo conduce a confundir la forma de razonar de los conductores.

Conducir con seguridad, entre otras cosas, consiste en adaptarse, percibir, prever y decidir con eficacia. No es lo mismo decir no debo hacer esto porque es peligroso, que decir, no hago esto porque está prohibido y castigado. La lejanía, por otra parte, de las resoluciones jurídicas a largo plazo sin un árbitro que resuelva sobre la marcha los problemas del tráfico, insensibiliza de tal forma, que en ocasiones, los litigantes acaban tomándose la justicia por su propia mano.

Lo único que hace posible la vida en sociedad, es el sentido cívico y la moral social, y estas cualidades se adquieren sólo con la educación, en el seno de la familia y en la escuela.

El comportamiento en el tráfico no escapa a estas reglas y por consiguiente, la educación vial debe estar integrada en la educación general de cada individuo.



El nuevo Alfa 164 V6, ya en España

Alfa Romeo ha iniciado la comercialización en nuestro país del Alfa 164 2.0 V6 turbo. Este nuevo modelo viene a completar la ya amplia gama 164, situándose entre el Quadrifoglio y el 3.0 V6.

El inédito propulsor de esta versión, un seis cilindros en V, de 1.996 c.c. y turbocompresor,

incorpora una serie de soluciones técnicas particularmente avanzadas que lo sitúan en vanguardia, no sólo bajo el aspecto de las prestaciones sino también desde el punto de vista del confort y de la manejabilidad. Los 210 CV de potencia, impulsan a esta berlina hasta alcanzar 240 kilómetros

por hora de velocidad máxima, con un tiempo de aceleración de 0 a 100 km/h de 7,7 segundos. Todas estas cifras colocan al nuevo Alfa 164 V6 turbo entre las berlinas más veloces del mercado. Pese a ello, los consumos se mantienen muy ajustados con 7,1 y 9,2 litros a los 100 km. a 90 y 120 Km/h. respectivamente.

El completísimo equipamiento de serie incluye: servodirección, frenos ABS, llantas de aleación ligera, pintura metalizada, climatizador automático, alfa control, volante y palanca de cambios de cuero, cristales atérmicos tintados, cierre centralizado, volante regulable en altura y profundidad,

retrovisores exteriores con mando eléctrico, elevalunas delanteros eléctricos, funda interior portaesquís, cinturones de seguridad delanteros y traseros, apertura eléctrica del maletero y tapón de combustible.

El precio de este coche es de 4.900.000 pesetas con IVA incluido.

El Toledo, en el podium

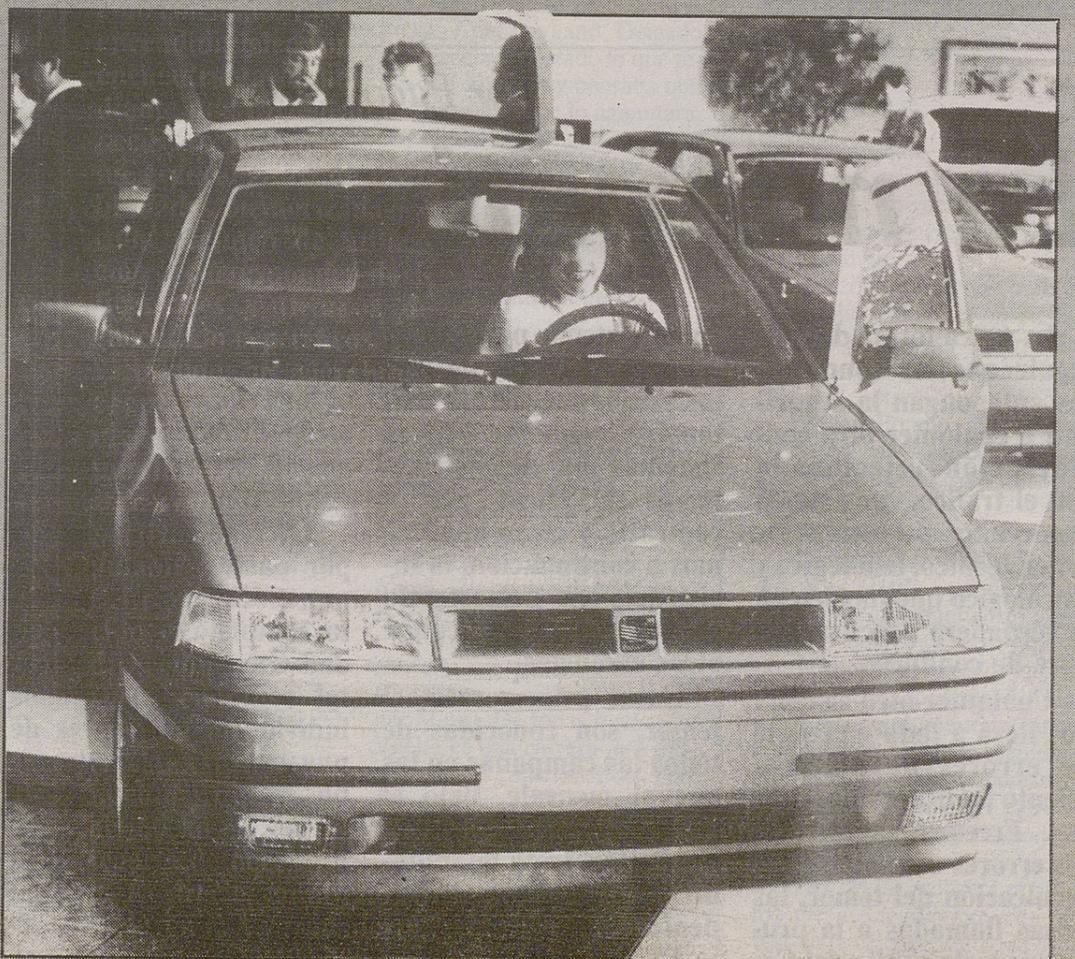
La marca Seat se ha estrenado en el segmento de las berlinas familiares de clase media-alta con el Seat Toledo, y en tan sólo dos meses ha alcanzado una situación privilegiada entre sus directos competidores con la venta de 2.655 unidades.

A finales de julio está previsto que la línea de montaje del Toledo esté a pleno rendimiento con un total de 650 unidades al día, en dos turnos, por lo que se podrá normalizar el suministro a la red de acuerdo con la fuerte demanda existente en este momento.

El grupo Seat ha vendido en el primer semestre de este año 89.655 unidades, en la línea con lo que está sucediendo en el mercado nacional.

También en el mercado exterior, Seat ha incrementado una vez más el volumen de ventas con respecto al primer semestre del año anterior.

En estos primeros seis meses se han vendido 211.162 unidades superando en 14.028 la cantidad de coches vendidos, lo que supone un aumento de las ventas del 7,1 por ciento con respecto al mismo período del año 90.





Renault amplía la gama de los multiválvulas

Cuando en un motor se necesita un aumento de prestaciones, caben realizar distintas modificaciones: aumentar la cilindrada, aumentar el régimen de giro, aumentar la presión de la mezcla en el interior de los cilindros mediante la sobrealimentación o, como se ha realizado en el caso de los Renault 21 GTI 12V y en sus hermanos de gama TXI, aplicar una culata multiválvulas.

En los motores de inyección de 1.995 cc de la gama Renault 21, ya Fasa presentó a los medios especializados en Información del motor los Renault 21 TXI con motor de 12V durante la primavera del pasado año 1990. En el recorrido que se efectuó aquella prueba, con un tramo especialmente virado, se pudo poner de manifiesto claramente el potencial del nuevo propulsor.

Ahora Fasa incide nuevamente en motores con culatas multi-válvulas presentando los nuevos Renault 21 GTI 12V que, en carrocería de 4 y 5 puertas, correspondientes a lo que se ha venido en llamar como dos y tres volúmenes, respectivamente, completan la extensa gama Renault 21.

Estos nuevos coches re-

cuerdan a sus hermanos de gama TXI y se caracterizan por una serie de elementos exteriores que los diferencian claramente. Un spoiler delantero, ensanchadores de los bajos de carrocería, alerón trasero, spoiler trasero, faldón trasero aerodinámico y ruedas con embellecedores pentagonales de muy agradable diseño. Como elemento de estilo incor-

poran un junquillo en rojo sobre las protecciones laterales y paragolpes en sustitución al que llevan sus hermanos de gama, que es cromado.

En cuanto a monogramas, pasan a identificarse como 12V en lugar de TXI sobre las aletas delanteras y, en la parte trasera derecha, donde iba la mención "Injection ABS" ahora se hace figurar:

"GTI 12V". Los colores que se han seleccionado son cuatro. Todos ellos muy a tono con el espíritu deportivo del vehículo: Blanco Glaciar, Rojo Vivo, Negro Nacarado y Tungsteno.

En el tema de pistones y bielas, no hay cambios sustanciales, pero el eje del cigüeñal lleva un amortiguador de torsión "detuner" con el que se

consigue deshacer el ciclo crítico de resonancia y se evitan vibraciones. Se han reducido la altura de segmentación y el engrase, además del clásico por barboteo, se realiza por rociadores en la falda interior de los pistones.

En este tipo de motores, la gestión electrónica se ha revelado como una herramienta insustituible a la hora de rendir altas prestaciones con un reducido consumo. Inyección y encendido electrónico se encuentran acoplados mediante una cartografía específica "microplex" con un gran abanico de posibilidades memorizadas. A cada régimen de utilización le corresponden dosificaciones y tiempos de encendido específicos.

Dispone de elevelunas eléctrico delanteros, cierre centralizado de puertas con telemando de infrarrojos, volante deportivo de tres brazos regulable en altura, asiento del conductor con regulación en altura y lumbar, dirección asistida y, en suma cuantos elementos hoy día ofrece la técnica en este escalón de equipamiento y que la demanda actual ha elevado a la categoría de necesarios.

El precio, en el que se incluyen IVA y transporte, asciende a 2.490.000 pesetas.



LA RED RENAULT DE CASTILLA Y LEON EN EL DEPORTE

La I Concentración Olímpica de la Juventud, "Príncipe de Asturias" también ha depositado su confianza en la Red Renault de Castilla y León para cubrir, en orden al transporte, las necesidades de la Organización. Por eso, Renault, a través de sus concesionarios de Castilla y León, ha sido elegido Vehículo Oficial de este acontecimiento deportivo. Por ello la red Renault de Castilla y León felicita a todos los deportistas participantes.

Espacioso y con grandes avances tecnológicos

Nuevo Opel Astra, sucesor del Kadett

Con el nuevo Opel Astra, General Motors Europe introduce el sucesor del Kadett E, del cual se fabricaron más de cuatro millones de unidades, convirtiéndolo en uno de los automóviles más vendidos de Europa.

El Astra es un automóvil totalmente nuevo, con un gran número de características técnicas distintas y refinadas, nunca vista anteriormente en un vehículo de este segmento. El objetivo era específicamente mejorar más los siguientes apartados: seguridad activa y pasiva, calidad, confort, economía y compatibilidad ambiental. El nuevo Astra debe ser un automóvil que satisfaga las demandas de un público cada vez más crítico y está diseñado para ajustarse a unas situaciones de tráfico rápidamente cambiantes en Europa.

Durante el desarrollo del Astra, Opel se centró en los elementos anteriores para proporcionar a los clientes un habitáculo generoso, un mayor nivel



de confort y un extenso paquete de seguridad, cuyos elementos más importantes son las barras de protección de impacto lateral en las puertas y un sistema tensor del cinturón de seguridad para los pasajeros de los asientos delanteros.

De esta manera, Opel ha aumentado de modo importante la seguridad de los ocupantes y es el

primer fabricante en proporcionar un sistema integrado de seguridad como equipo de serie en este segmento del mercado.

El Astra se ofrecerá en versión dos volúmenes con portón trasero, de tres y cinco puertas, o por último, en una variante familiar de cinco puertas. Los modelos dos y tres volúmenes se ofrecen en especificaciones GL, GLS,

CD y GT. Las versiones familiares tienen una selección GL, GLS, CD y Club. El puesto exclusivo de la gama es para el deportivo Astra GSi, con tres puertas, que está equipado -por primera vez en este sector del mercado- con un sistema electrónico de control de tracción.

Como resultado de su moderna carrocería, el

nuevo Astra se encuentra -como otros modelos Opel- aerodinámicamente entre los mejores de su clase, lo que contribuye a su bajo consumo de combustible, mayor seguridad y bajos niveles acústicos.

El Astra se ofrece en una gama de nueve motores de cuatro cilindros equipados con catalizador. Estos incluyen un nuevo turbo diesel con intercooler de 1.7 litros, que desarrolla una potencia de 42 kw/57 CV hasta 110/150 CV.

El nuevo Astra es una prueba reciente de que Opel se encuentra entre los pocos fabricantes de automóviles que ofrecen una gama verdaderamente completa de modelos con catalizador para el control de la emisión de humos.

Otro ejemplo de las pioneras iniciativas de protección ambiental de Opel: el nuevo Astra contiene sólo productos sintéticos para los que se han desarrollado y probado métodos de reciclado ambientalmente compatibles. Esto convierte al Astra en uno de los pocos vehículos fabricados a partir de materiales que pueden reciclarse prácticamente al cien por cien.

En comparación con el Kadett, el parabrisas del Astra se ha movido hacia adelante y el techo se ha subido, permitiendo unas posiciones verticales a los asientos que son más cómodas y proporcionando hasta 50 mm más de espacio para las rodillas de los ocupantes de los asientos traseros.

Entre las características especiales del Astra se encuentra la Pantalla de Información Múltiple, así como un nuevo sistema de filtrado de aire limpio.

El nuevo Astra ha sido diseñado y desarrollado para ofrecer un tipo de conducción que anteriormente sólo estaba disponible en un escalón superior, en el segmento del mercado medio, ocupado por vehículos como el Vectra.

El Astra está diseñado y desarrollado por el Centro de Desarrollo Técnico de GM Europe en Rüsselheim (Alemania).

