

Tráfico

AÑO 1 - NUMERO 6
DICIEMBRE 85



Abróchese a la vida

**Especial
Humor**

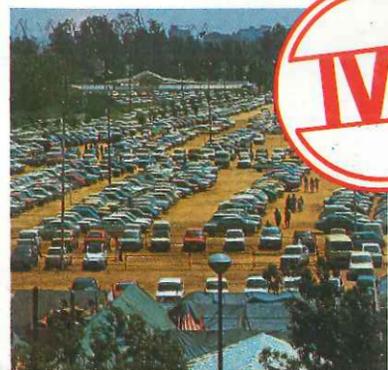
J. Cebría
el PERICH
gotitas
CHUMY GALLEGO OPS
CHUMEZ & REY
PERIDIS
Ramón
pallo
TUM-BLUE-STA.
matino

Mayra Gómez Kemp
"Nunca
me han
multado"

martinmorales



Especial
Humor



CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE	3
EDITORIAL	5
EN PORTADA: EL CINTURON DE SEGURIDAD .	6
AUTOESCUELAS: PROFESORES DE EDUCACION VIAL	13
ESPECIAL HUMOR	15

TRAFICO DEL MOTOR

Arranca el IVA	23
Así ven el Citroën BX 19 TRD	26
Viejas glorias	28
El parque automovilístico al día	29
Zanini, a todo gas	30

KILOMETRO A KILOMETRO: ANALISIS AL RECORRIDO SANTANDER-OVIEDO	31
CARTELES DE LA DGT: LAS «OTRAS» SEÑALES DE TRAFICO	37
EL CHALADO Y SU CACHARRO	43
CONducIR MEJOR	44
DE NORTE A SUR	46
VIP's SOBRE RUEDAS: MAYRA GOMEZ KEMP .	48
DESDE LA CUNETAS: FELIPE MELLIZO	50

Director: Jesús Soria.

Redactor jefe: Adrián Guerra.

Confección: José Bélamo. **Redactores:** José Ignacio Rodríguez, Pedro Aragón, Francisco Heras, Nono Hidalgo (Andalucía), Pedro Pablo San Martín (colaborador), Alejandro Molins (colaborador), Jorge Parrondo (colaborador). **Fotografía:** José Rubio, David González (colaborador). **Colaboración especial:** Antonio Zanini, Felipe Mellizo, Ramón, Sebastián, José Antonio Peñas y Carmela Rebolledo (test). **Redacción:** C/ Josefa Valcárcel, 28 (2.ª planta). 28027 Madrid. Teléfono directo: 742 83 53. Centralita: 742 31 12 (ext. 228, 243 y 285). Télex: 44510 DIREE.

Consejo Editorial: José María Altozano, José Benavides, Eduardo Berzosa, Carlos Corbacho, Joaquín Díaz Pardo, Juan Galbis, Adrián Guerra, Isabel Herrarte, Juan José Jauralde, José Luis Martín Palacín, Juan Luis Mayoral, Miguel Muñoz Medina, Carlos Muñoz Repiso, Caly Pedruelo, Carmen Pérez Palmero, Estrella Rivera, Jaime de la Serna y Jesús Soria. **Imprime:** ALTAMIRA. Ctra. Barcelona, km. 11,200. 28022 Madrid. **Depósito legal:** M-25.988-1985. **Distribución:** Direct Mail. Lagasca, 127. 28007 Madrid.

(La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores.)

Edita: Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior).

Tirada de este número:
200.000 ejemplares.

**CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...
CRITIQUE, SUGIERA, CENSURE...**

ESPERABA MAS IMAGINACION

Cuando el actual equipo se hizo cargo de la Dirección General de Tráfico, pensé que en lo referente a los exámenes de conducir tendrían más imaginación que las Administraciones anteriores, que aplicarían normas más racionales y objetivas. Aunque en algunos aspectos ha podido suceder así, en otros siguen siendo ustedes tan obsoletos e involucionistas como sus antecesores.

Y me baso en lo siguiente: dejan de examinar un día cada cierto tiempo, con la idea de unificar criterios, así como de comentar las incidencias ocurridas en los exámenes, pero no se dignan a invitar a estas reuniones a los profesores de autoescuelas. Por lo visto, piensan que no tenemos nada que decir. Y me pregunto cómo van a unificar criterios si no tienen testigos presenciales que les digan que unos califican con un criterio y otros con otro.

Cuando el alumno suspende, los profesores no podemos conocer el motivo exacto del suspenso en teórica. Deben pensar ustedes que los profesores no podemos ni debemos ver los «tests»; ya que si los viéramos podríamos decirles a nuestros alumnos lo que Tráfico pregunta y cómo lo pregunta. Dispongan ustedes de los «tests» que quieran, pero dejen que todos los alumnos suspendidos que lo deseen puedan ver su examen.

Ustedes son gobierno y no han tenido la vista suficiente para poner unas tarifas mínimas oficiales que eviten el destrozo de esta profesión, por la lógica competencia a la baja, debida a la masificación existente en el sector.

Espero que en la actualidad Tráfico sea lo bastante progresista como para admitir y publicar una crítica como ésta. **Juan A. Florido Luque.** Profesor de autoescuela (Málaga).

NORMA ILOGICA

A lo largo de mi experiencia como profesor de autoescuela siempre me ha chocado una norma que rige en los exámenes de conducir: si a los seis meses de aprobada la enseñanza teórica el alumno no ha aprobado la enseñanza práctica, tiene que volver a examinarse de nuevo de la prueba teórica.

La experiencia me dice que el alumno comienza a asimilar verdaderamente la enseñanza teórica a medida que va practicando con el vehículo y recibiendo los consejos del profesor. Cuando a un alumno se le suspende en circulación (a los dos, cuatro, seis meses), no es porque desconozca las normas y señales del Código de la Circulación, sino porque carece de destreza suficiente. Creo, por lo tanto, ilógica esta norma. Por esta regla, tendríamos que examinarnos todos cada seis meses o cada vez que estacionamos mal. ¿Se ampara para esta norma en algún fundamento básico—Manuel Adeliño Vélez (Barcelona).

Respuesta: El hecho de que la prueba teórica, una vez superada, tenga una validez de seis meses para el caso de que no se supere la siguiente, tiene su fundamento en el Orden del Ministerio del Interior de 18 de junio de 1979, en cuyo artículo quinto se establece que «la aptitud en una prueba eximirá de su realización, siempre que no transcurran seis meses sin superar la prueba siguiente».



PROHIBIDO ADELANTAR

Aprovechando su sección de cartas, quiero ofrecerles una sugerencia. Es evidente que entre los muchos accidentes automovilísticos que a diario se producen, uno de los más frecuentes es el de los adelantamientos inadecuados, que además implica exceso de velocidad. Pues bien: como observador experimental, pues soy conductor, veo con verdadera frecuencia adelantamientos en zonas con prohibición expresa, unas veces porque van lanzados y se «tragan» casi medio tramo de raya continua, y otras porque somos así de imprudentes.

A mi entender, se po-

drían evitar algunos accidentes si, siempre que sea posible por el Código Internacional de Circulación, la señal de prohibición de adelantamientos fuera más grande en su diámetro que las demás. De esta forma podría ser divisada desde bastante más distancia y podría el conductor hacer un análisis de valoración con más tiempo. No hay duda de que esta medida no iba a servir para los conductores temerarios, peroafortunadamente también circulan por la carretera conductores preocupados por hacerlo bien y con la máxima responsabilidad. **Eusebio Gómez (Madrid).**

GUARDIA CIVIL

Sólo unas letras para dar mi opinión sobre la labor que la Dirección General de Tráfico realiza.

Felicito a las fuerzas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, no siempre debidamente reconocidas. Estimo que tiene que ser el personal de la especialidad quien únicamente les dé las órdenes sobre la misión que tienen encomendada.

Creo que falta personal de la Agrupación de la G.C. para cubrir las necesidades de todo el país, para que se puedan cubrir las carreteras locales y comarcales, pues sin ellos se cometen en las mismas muchas infracciones graves.

No se debe dar boletines de denuncia a gente que no tiene un curso de Tráfico, como P.M. y otros, pues a la hora de denunciar no saben por dónde andan y dan lugar a muchas discusiones y follones, e incluso también a que no se paguen las multas y..., a esperar lo que sea.

Quiero felicitarles por su labor y espero que estas impresiones mías les puedan servir para algo. **Antonio Rigal (Lérida).**

CONTRA LA I.T.V. OBLIGATORIA

El trabajo dedicado en el número 4 de su revista a la revisión obligatoria de vehículos es de verdadero escándalo. Tráfico nos ha repetido infinitas veces que el 99 por 100 de los accidentes se deben al conductor, en cuyo caso queda un 1 por 100 para el vehículo. Un diez por mil o un cien por diez mil. Poca cosa.

Y digo que de escándalo porque no hay más que leer: facilidades económicas y tributarias para cambiar de coche, la iniciativa privada dispuesta a montar centros de revisión, los vendedores apreciando que cinco millones de coches no reúnen las condiciones mínimas, los fabricantes que la antigüedad del parque es alarmante, y los talleres de reparación que no habrá chapuzas.

Las facilidades económicas permitirán considerables beneficios a las entidades que las conceden; la iniciativa privada, además de montar los centros de revisión, a través de sociedades-pulpo, tendrá los talleres a los que habrán de ir los coches con los defectos que les encuentren; los vendedores, a vender más coches; de los fabricantes, no digamos su interés en el asunto, y los talleres chapuceros seguirán haciendo chapuzas en mayor cantidad, y, tal vez, con clientes recomendados.

Parece que falta nada menos que la opinión de los propietarios de vehículos con ciertos años, que contribuirán a sostener a todos los anteriores. Una máquina envejece por el trabajo realizado y no por los años que tenga, en cuyo caso pasará de moda simplemente. Un coche con dos años puede haber hecho 150.000 ó 200.000 kilómetros, y uno con diez, quizá 50.000 kilómetros.



Luego no es justa la distinción, ni práctica. De revisar, hay que revisar a todos o hacerlo por kilometraje.

Pero hay más. España es pobre y lo será por bastante tiempo más. ¿Quién podrá cambiar de coche si ya le hacen invendible el viejo? No creo que sea éste el camino de que las entidades de crédito ganen dinero, ni los vendedores, ni los fabricantes, ni los talleres.

Creo que esto es dejar los coches sólo para los potentados.

Me olvidaba decir también que soy propietario de un coche con dos años y que, como ustedes piden censuras y críticas, aquí la tienen. Espero poder ver mi carta en su revista.

Y les ruego que cuando hablen de homologación con el resto de Europa (Mercado Común), lo hagan cuando los sueldos y jornales estén también homologados. **J. Climent Aracil (Alicante).**

I.T.V.: RECARGO Y DESCUENTO

Estoy muy de acuerdo en que por las carreteras españolas hay casi tantas chatarras como coches, y que las inspecciones periódicas en las ITV es la mejor forma de remediar el mal. Acepto que las inspecciones sean obligatorias y que se cobren (todo trabajo debe ser remunerado), pero en lo que no estoy tan de acuerdo es que un ciudadano que mantiene su co-

che en perfecto estado tenga que abonar esa cuota.

Por lo tanto, vería más justo un recargo del 10 por 100 para quienes lo tengan defectuoso y que el 10 por 100 que los cuidan se vean exentos de pagar. **Jaime Manuel Freire (La Coruña).**

MALA REVISION GRATUITA

Les escribo para expresar mi disconformidad con respecto a la forma en que se pasan las revisiones gratuitas fomentadas por la DGT. Debido a la profesión de mi padre, varias veces he llevado el vehículo-escuela a la ITV. Como conocedor de la calidad de la revisión —en cuanto a turismo al menos— que allí se practica, decidí llevar mi vetusto «850» a revisión gratuita.

Yo no sé si la empresa particular me lo hizo a su libre albedrío o fue Tráfico quien le marcó las pautas, pero lo que me resul-

ta inconcebible es que el hombre encargado de la revisión se apoye en las esquinas del coche para saber cómo sube y baja el amortiguador; que de las luces lo único que me miraron es si se encendían; del freno, si se hundía el pedal, y de la dirección, si tenía juego tocando el volante.

Me parecería más correcto que en los reportajes y propaganda que hacen de la revisión gratuita no apareciesen elementos de reglaje demasiado sofisticados, puesto que a la hora de la verdad parecerá que nos toman el pelo.

Quisiera aprovechar para hacerles también una pregunta: ¿La luz de cruce debe iluminar 40 metros como máximo, como mínimo o eficazmente? **Carlos Vinyals. Reus (Tarragona).**

Respuesta: Recogemos con mucho gusto su crítica al modo en que le realizaron la inspección y, en cuanto a su pregunta, hemos de remitirle al artículo 146 del Código de la Circulación que, en su apartado II, referente al alumbrado de cruce, señala textualmente, entre otras cosas: «Estas luces, que serán de color blanco o amarillo selectivo, deben iluminar eficazmente la vía de noche, con tiempo claro, en una zona de 40 metros de longitud, como mínimo, por delante del vehículo».

Las cartas destinadas a esta sección no deberán exceder de 20 líneas a doble espacio. Irán firmadas y constando el nombre, domicilio, teléfono a ser posible y número de DNI. TRAFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas.

Los envíos deberán realizarse a:
TRAFICO
Josefa Valcárcel, 28, 2.ª planta.
Sección CARTAS
28027 MADRID

Editorial

CANTOS DE CISNE

CON un tono que lisa y llanamente no es de recibo, la revista «Velocidad» hace referencia, en un artículo editorial publicado en su número del 30 de noviembre, a una sentencia dictada contra el director general de Tráfico por el magistrado Gómez Chaparro. En el citado artículo, cuyo titular y contenido en general dan muestras de muy escasas dotes de elegancia —en ocasiones, tales carencias son de comprender—, comete el inadmisibles error de frivolarizar en torno a la denominación de este organismo de la Administración española que, por supuesto, siempre está y estará por encima de aquellas personas que llevan a cabo su gestión.

La referida revista, dejándose llevar, una vez más, por supuestas determinadas fobias, aprovecha una situación y unos hechos referidos a una persona en particular —y que, por otra parte, aún se encuentra subjúdice— para atacar a toda una institución abierta a la crítica, pero, eso sí, muy consciente de cuáles son sus derechos. El editorial, además, parece querer decir a sus lectores que la Dirección General de Tráfico emplea la mitad de sus horas de trabajo en defenderse de demandas por difamación. Por eso, esperamos que algún día pueda ofrecernos pruebas al respecto.

El autor del artículo confunde, sin duda, el orden penal con el civil, además de hacer un mal uso de otros términos legales que no vienen al caso. No es de extrañar, cuando ya hace algunas semanas tuvimos que contestar a otra opinión desafortunada de la misma publicación, en la que se mostraba una absoluta falta de rigor informativo, amén de una desinformación que a quienes más debe preocupar es a sus máximos responsables y a sus propios clientes.

NOS consta, por otra parte, que dentro de la casa en la que semanalmente se realiza «Velocidad» hay cierta inquietud por la forma en que se están tratando últimamente determinados temas y situaciones. Tal vez por eso se haya tomado en esta ocasión a la DGT como plataforma publicitaria, aunque mucho nos tememos que de la ofensa que se nos quiere hacer van a enterarse pocas personas...

A lo margen de estas consideraciones, que más bien parecen simples cantos de cisne, la Dirección General de Tráfico se reserva las posibles acciones legales que pudiera ejercer contra la citada publicación ante los Tribunales ordinarios de Justicia.

COLABORE

COMO puede observar, la revista de este mes lleva un suplemento especial que no es otra cosa que una encuesta en la que la DGT tiene un gran interés. Queremos saber su opinión antes que imaginárnosla, que lo que usted diga sirva para mejorar. Con los datos que de ella salgan desarrollaremos investigaciones y corregiremos defectos.

Entenderá lo importante que resulta una encuesta de este calibre, aunque para su realización necesitamos que usted dedique una parte de su precioso tiempo a contestar nuestro cuestionario que, como ya explicamos en el mismo, es totalmente anónimo.

¡CLIC-CLAC!

ALREDEDOR del setenta y dos por ciento de los españoles utilizamos habitualmente el cinturón de seguridad. No está mal la cifra si tenemos en cuenta lo que tardó en «calar» el tema en nuestro país pese a haberse implantado su obligatoriedad antes que en muchas otras naciones. Estamos, pues, cerca de alcanzar un nivel que se considera como óptimo: que se utilice por el 80 por 100 de los automovilistas. No obstante, y de un tiempo a esta parte, parece que de forma definitiva, los conductores nos hemos concienciado de la utilidad del mismo. Afortunadamente, cada vez son menos los que gustan de generalizar situaciones escasas y anecdóticas para decir que el cinturón no sólo no puede salvar vidas, sino que, incluso, puede agravar accidentes. Quizá desconozcan el libro «La mort inútil», de Gerondeau, en el que se define de forma tan espeluznante como real lo que ocurre dentro de un coche que choca a una velocidad de 80 Km/h. contra un objeto fijo: «Los ocupantes que no lleven abrochado el cinturón continuarán desplazándose a 80 Km/h. dentro del habitáculo... A las 50 décimas de segundo serán impulsados hacia adelante con una fuerza de ochenta veces su peso... A las 92, su cabeza chocará frontalmente contra el parabrisas y saldrá despedido, herido mortalmente en el cráneo...». Y eso, a 80 Km/h. Clic-clac. Abróchese. A ver si superamos el ochenta por ciento de utilización.

COMO hemos «abrochado» para nuestros lectores a un puñado de geniales humoristas que nos dan su visión de todo lo relacionado con el tráfico. También se podrán hacer una idea de todo lo relacionado con el IVA y el automóvil con la información y opiniones que publicamos en este número. Lástima que Hacienda no nos haya «podido» hacer llegar su artículo de opinión.

QUIEN no nos ha fallado es Felipe Mellizo, nuestra firma invitada de este mes, que sin duda deleitará por la brillantez de su pluma.

Jesús SORIA

En España lo usa el 71,8 por 100 de los automovilistas

La tasa de utilización en España se acerca al 80 por 100, considerado como óptimo.

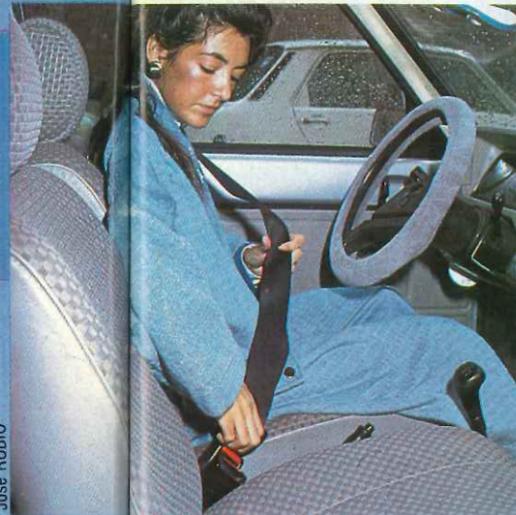
EL CINTURON COMO

SEGURO

Se ha afirmado —y no gratuitamente, sino apoyándose en estadísticas y análisis científicos— que el uso adecuado del cinturón de seguridad por parte de conductores y pasajeros de vehículos reduce a la mitad el riesgo de muerte en caso de choque y a la quinta parte en caso de vuelco, así como que impide salir proyectado del vehículo, circunstancia que entraña un peligro diez veces superior. Y esa afirmación bastaría por sí sola para justificar, recomendar y exigir el empleo de un elemento de seguridad extendido por casi todo el mundo y que en España, durante 1985 y según un recuento realizado por la Dirección General de Tráfico, alcanzó un nivel de utilización del 71,8 por 100, tanto en lo que se refiere a los conductores como a los pasajeros que ocupaban asientos delanteros.



DAVID GONZALEZ



JOSÉ RUBIO

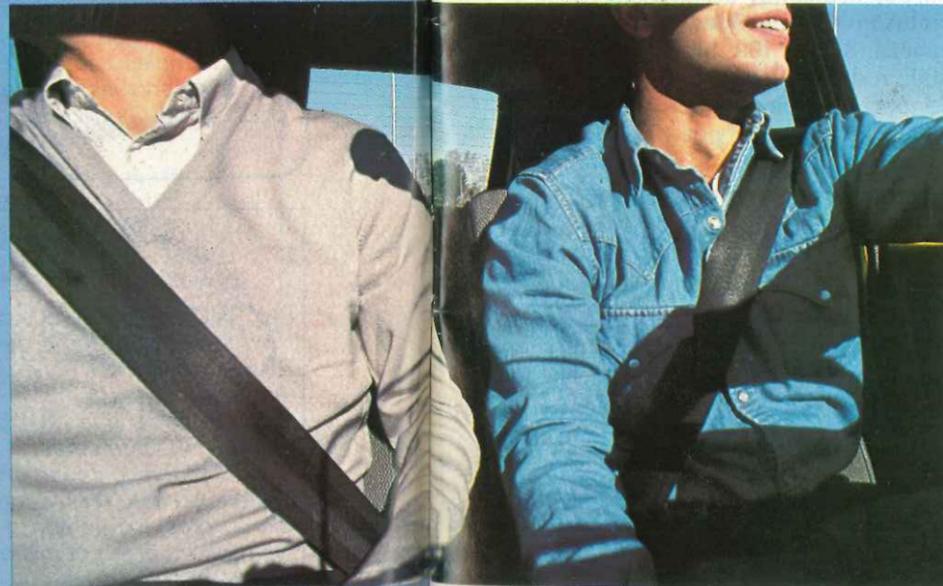


En nuestro país, el uso está obligado para los dos ocupantes de los asientos delanteros.

Abróchese...

¿Lista?

Puede partir.



DAVID GONZALEZ

¿Qué es el cinturón de seguridad? Ante todo, habrá que adelantar que no se trata de una medida destinada primordialmente a la prevención de accidentes —aunque en determinados casos sea así, de modo indirecto—, sino a la evitación de los daños físicos que el accidente, una vez producido, pueda causar a los ocupantes del vehículo siniestrado.

Pero antes de entrar en el análisis de su eficacia, hagamos un poco de historia, remontándonos a aquel 11 de mayo de 1903 en que un tal Gustave Désiré Lebeau presentó al Ministerio de Industria francés la idea de un sistema que retuviese a los ocupantes de los vehículos en sus asientos después de un choque. En 1951 —nada menos que cuarenta y ocho años más tarde—, el coronel médico

pea de Ministros de Transporte (CEMT). Pero el mayor espaldarazo había partido de Costa de Marfil y del estado australiano de Victoria, en 1970. Una ley hizo obligatorio su uso por aquellas latitudes, disponiendo un severo control del mismo por las fuerzas de policía, y el número de muertos en accidente descendió de forma brutal. Era lógico, porque a los cinco meses de entrar en vigor dicha primera ley en Australia, el 73,8 por 100 de los conductores de Melbourne usaban cinturón. En 1976, el índice era ya del 92,4 por 100.

A partir de entonces, numerosos países se fueron agregando a la lista de obligatoriedad del uso del cinturón mediante ley, en la que hoy se incluye una larga treintena de ellos, algunos sólo aplicada a

Stapp, del ejército americano, realizó un primer ensayo, atado por un doble cinturón sobre el tórax y la pelvis, para demostrar la necesidad de un sistema de retención. A partir de los años 50 comenzó a verse en coches americanos un cinturón sujeto por dos puntos al suelo de los mismos y denominado «subabdominal». En 1957 apareció el llamado «cinturón sueco», con una sola faja diagonal sobre el tórax, y en 1962, el laboratorio de Fisiología y Biomecánica creado por Renault inició estudios de los que salió una combinación de los sistemas sueco y americano, dando origen al cinturón con tres anclajes, conocido hoy en todo el mundo e incluso recomendado expresamente por la Conferencia Euro-

los asientos delanteros y otros, incluso también a los traseros.

Eficacia demostrada

Para comprender la auténtica eficacia del cinturón de seguridad en caso de accidente, quizá lo más práctico sea volver la oración por pasiva; es decir, explicar qué es lo que sucede con los ocupantes de un hipotético vehículo siniestrado que no van provistos de él. Está claro que cuando se produce un choque, la inercia hace que los ocupantes del vehículo sufran un segundo golpe contra los elementos fijos del mismo, en el que reside realmente la causa de las lesiones. Además, la brusquedad de es-

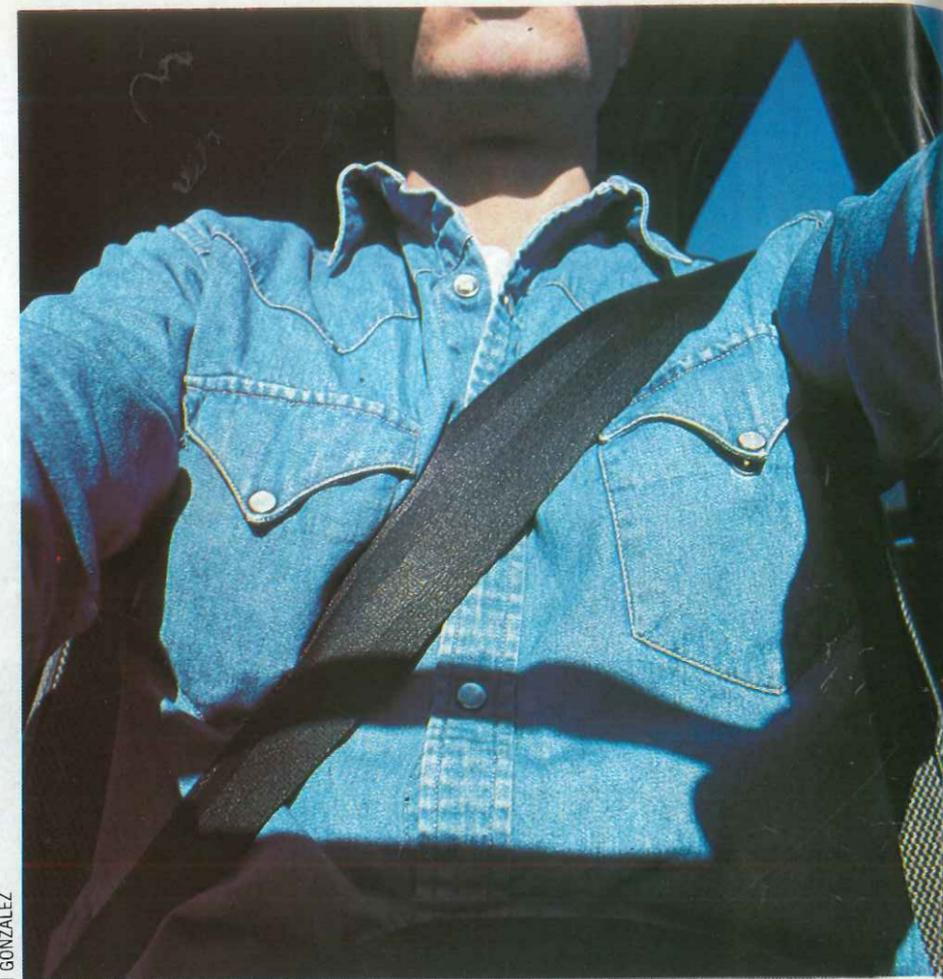
EL CINTURÓN COMO SEGURO

No debe apretar demasiado. Lo ideal es dejar dos o tres dedos de margen entre cinturón y pecho.

te segundo golpe depende directamente de la velocidad a que se circulaba (a mayor velocidad, mayor fuerza de inercia).

En este sentido, es muy gráfica la explicación que el francés Christian Gerondeau —ex delegado interministerial de Seguridad Vial en su país— daba en su libro «La mort inutile» («La muerte inútil»), al hablar de un supuesto choque de un automóvil a una velocidad de 80 km/h. contra un objeto fijo: «Los ocupantes que no lleven abrochado el cinturón —decía— continuarán desplazándose a 80 km/h., dentro del habitáculo; 39 milésimas de segundo después del choque, el conductor será proyectado 15 centímetros hacia adelante, junto con su asiento; a las 44 milésimas, romperá el volante con el tórax; a las 50, la deceleración hará que todos los ocupantes sean impulsados hacia adelante con una fuerza de ochenta veces su propio peso; a las 68, el chófer se aplastará con una fuerza de nueve toneladas sobre el salpicadero; a las 92, su cabeza chocará contra el parabrisas, al mismo tiempo que la del pasajero delantero, que saldrá despedido mortalmente herido en el cráneo. Una décima de segundo después del accidente, el conductor frenado por el volante rebotará hacia el interior del coche. Estará muerto».

Y añade: «A las 110 milésimas de segundo, el coche retrocederá



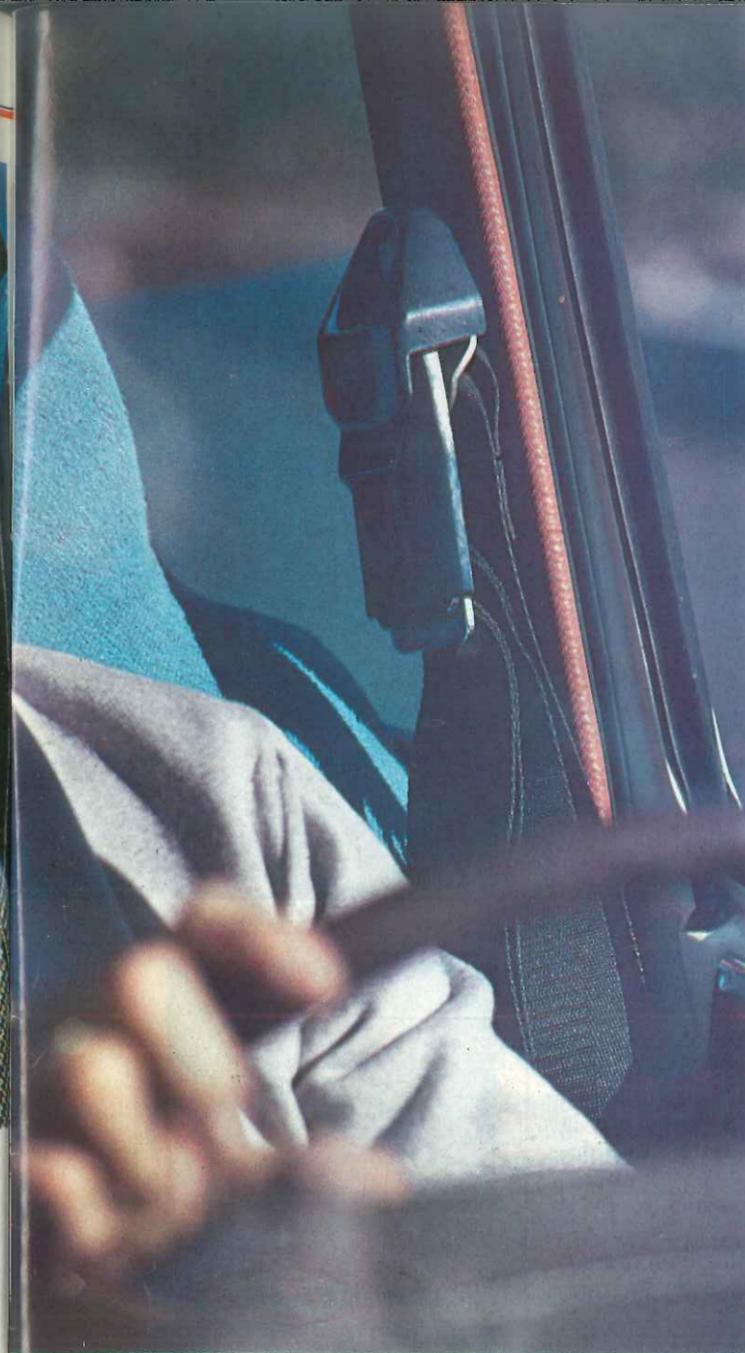
David GONZALEZ

ligeramente; a las 113, el pasajero sentado tras el conductor llegará a su altura y le dará un nuevo golpe, al tiempo que él se hiera mortalmente. A las 150 milésimas se hará el silencio. En menos de dos décimas de segundo, todo habrá terminado».

La lectura del relato es realmente estremecedora.

Por otra parte, según datos he-

chos públicos por la DGT con motivo de su primera Campaña del Plan Nacional de Seguridad Vial (1980), los porcentajes de lesiones sufridas en accidentes de automóvil por ocupantes desprovistos del cinturón de seguridad son éstos: cabeza, 81 por 100; brazos, 34 por 100; rodillas, 26 por 100; pecho, 25 por 100; piernas, 23 por 100; caderas y muslos, 8 por 100; cuello



David GONZALEZ

Así, recogido, no sirve para nada.

y abdomen, 7 por 100, y pies, 1 por 100.

Y he aquí nuestra pregunta: la sobrecogedora descripción de Gerondeau y la relación de porcentajes de heridas expuestas, ¿podrían haber sido bien diferentes gracias al uso del cinturón de seguridad? Habrá que contestar que sí, sin duda alguna. Al menos, así lo hacen deducir las investigaciones llevadas a cabo en diversos países, entre las que citaremos algunas. En Estados Unidos, el estudio Reinfurt, realizado sobre 13.000 accidentes en carretera, llegó a la conclusión de que el cinturón dividía por 2,5 el riesgo de muerte o de lesiones graves. Por su parte, el estudio

Huelke, sobre colisiones frontales y vuelcos, determinó divisiones del riesgo de lesiones graves y muerte entre el 1,45 y el 2 en las primeras, y entre el 2 y el 2,6 con respecto a los vuelcos.

En Gran Bretaña, el estudio Sabey hablaba de una división de las posibilidades de lesiones más graves a muerte por 1,8. En Suecia, el Bohlin concluyó una división de dichos riesgos por 3,1, después de estudiar 6.000 accidentes. En la República Federal Alemana, el estudio Langwieder hablaba de una división por 2 de los referidos riesgos para los automovilistas con cinturón.

Pero quizá el análisis más conocido y extendido sea el realizado

Para un uso correcto

- Nadie debe iniciar un viaje sin antes aprender a ponerse y quitarse el cinturón de seguridad.

- El cinturón debe ajustarse con una holgura no superior a dos o tres dedos.

- El cinturón debe pasar cerca del cuerpo, pero sin apretar. Un cinturón flojo no proporciona la eficacia necesaria.

- La parte inferior del cinturón debe encontrarse entre la pelvis y los muslos, y no sobre el vientre.

- La parte superior debe pasar a media distancia entre el cuello y el hombro y no estar retorcido ni enganchado en ningún sitio. Para lograr un buen ajuste, es preciso no llevar abrigo, ropa gruesa o similar.

- Un cinturón no usado debe permanecer siempre correctamente colgado, para que no se enganche en la puerta, en el asiento, etc. No debe estar roto ni sucio, ni tampoco retorcido.

- Los cinturones automáticos (enrollables) son recomendables porque se ajustan al cuerpo, son cómodos y no ofrecen dificultades.

- Después de un accidente, es conveniente hacer que se revise el cinturón y, si es preciso, cambiarlo. Se tratará, sin duda, de una magnífica inversión.

Accidentes con/sin cinturón en España (1983-84)

Conductores accidentados		Resultados	Grupo con cinturón		Grupo sin cinturón	
1983	1984		1983	1984	1983	1984
37.095	38.737	Muertos	2,22 %	2,32 %	6,61 %	6,74 %
Con cint.: 78 %	Con cint.: 76,4 %	Heridos graves	15,54 %	15,40 %	21,96 %	23,12 %
Sin cint.: 20,5 %	Sin cint.: 22,1 %	Heridos leves	37,73 %	35,95 %	32,72 %	32,72 %
No consta: 1,5 %	No consta: 1,5 %	llesos	46,51 %	46,32 %	38,71 %	37,39 %

en 1979 por la Asociación Peugeot-Renault, en colaboración con el Instituto de Investigaciones Ortopédicas del Hospital Raymond Poincaré, de Garches (Francia). El estudio se practicó sobre 3.138 accidentes, con otros tantos conductores, 1.756 acompañantes en asientos delanteros y 1.495 pasajeros en asientos traseros. Las conclusiones, en síntesis, fueron las siguientes:

— Entre los 1.032 conductores que llevaban cinturón, la proporción de muertos fue 2,11 veces inferior a la de quienes no lo llevaban.

— La proporción de muertos entre ocupantes de asientos delan-

El cinturón evita que el conductor se estrelle contra el volante.

teros con cinturón se dividió por 3,10.

— En choques frontales, las lesiones en la cabeza (graves o mortales) de los que llevaban cinturón se dividieron por nueve.

— En vuelcos, el riesgo de muerte se dividió por 5, gracias al cinturón.

— En choques laterales, el riesgo de muerte se dividió por 1,74, también gracias al cinturón.

Y un dato más todavía, que constataba Gerondeau en su obra citada: «En junio de 1976, en Francia, tras una simple llamada por televisión, más de mil automovilistas testimoniaron espontáneamente por escrito que habían salvado su vida gracias al cinturón de seguridad».

David GONZALEZ



El caso de España

Pero vayamos al caso concreto de la utilización del cinturón de seguridad en España, en la que comenzó a ser obligatorio en 1974, únicamente en los asientos delanteros y siguiendo las recomendaciones que en tal sentido había hecho un año antes la CEMT.

En una encuesta hecha por la DGT en 1979 —obsérvese que la obligatoriedad regía desde cinco

años antes—, el 80 por 100 de los conductores consultados declaró que utilizaba siempre el cinturón, mientras el 14 por 100 afirmó hacerlo casi siempre. Sin embargo, curiosamente —y este contrasentido no es privativo de nuestro país—, un recuento hecho por la propia DGT aquel mismo año demostró que el índice de utilización real no iba más allá del ¡51,4 por 100!

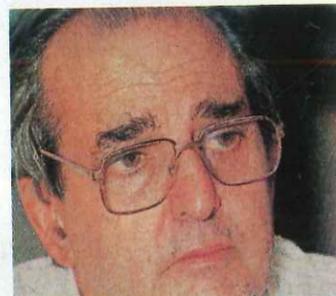
No obstante, la situación cambió de raíz a consecuencia de que,

Lo que dice nuestro Código

El Código de la Circulación vigente en España dice lo siguiente respecto al cinturón de seguridad:

Artículo 16. III. «En vías interurbanas, será obligatoria la utilización de los cinturones de seguridad a que se refiere el apartado VI del artículo 216 de este Código.»

Artículo 216. VI. «Los automóviles de turismo, así como los vehículos comerciales derivados de los mismos con peso total máximo de dos mil kilogramos, capaces de sobrepasar en llano la velocidad de cuarenta kilómetros por hora, deberán estar provistos de cinturones de seguridad en sus asientos delanteros. A estos efectos, se entenderá por "vehículo comercial derivado de otro turismo" el que conserve de éste sus características esenciales y esté dispuesto para el transporte de viajeros o mercancías, exclusiva o conjuntamente.»



Morán, tras su accidente

«El cinturón me salvó»

La de Fernando Morán, ex ministro de Asuntos Exteriores y nuevo embajador de España ante la ONU, es una experiencia bien reciente. Su coche chocó frontalmente contra un camión en Redondela (Pontevedra), el pasado 22 de noviembre, y quedó totalmente destrozado. El viajaba en el asiento del acompañante delantero y quizás gracias al un cinturón salvó la vida.

—No sé si realmente puede decirse que el cinturón me salvó la vida —afirmó a TRAFICO—, pero de lo que estoy seguro es de que me evitó gravísimas heridas. Si no lo hubiese llevado abrochado, hubiera salido disparado por el parabrisas. Creo que su uso es esencial. Y no hace falta que le diga que lo afirmo por propia experiencia...



David GONZALEZ

Cuando no es usado, debe estar recogido y nunca tirado sobre el asiento o enganchado en cualquier lugar.

El cinturón y los niños

● A causa de su desarrollo corporal, los niños —que siempre deben viajar en los asientos traseros— no deben utilizar el cinturón de seguridad para adultos hasta los catorce años de edad, aproximadamente. Para ellos existen arneses especiales, que son los realmente indicados.

● En cuanto a los bebés, si no se dispone de otros acondicionamientos realmente seguros, la mejor protección es un cesto, colocado transversalmente en el suelo, en la parte posterior del coche.

dentro del primer Plan de Seguridad Vial, se realizara una Campaña de Utilización del Cinturón de Seguridad, con dos acciones preferentes y concretas: una amplia difusión informativa y un esfuerzo superior en cuanto a vigilancia y sanción. Así, de aquel índice de utilización del 51,4 por 100 en 1979, se pasó al 67 por 100 de 1980; al 65,8 por 100 de 1981, al 76 por 100 de 1982, al 75,17 por 100 de 1983 y al 71 de 1984. Y en el año que está a punto de finalizar, los resultados de una muestra reciente, independiente de los estudios que se realizan tomando como base el análisis de los accidentes, han detectado un índice de

utilización del 71,8 por 100 por parte de conductores y acompañantes. Un porcentaje que se acerca a ese «ochenta» considerado como óptimo por los técnicos internacionales en el estudio de la seguridad vial y que, al mismo tiempo, refleja que aún debemos mejorar en este campo.

Por provincias, las de Albacete, Avila, Badajoz, Cáceres, Córdoba, La Coruña, Cuenca, Gerona, Guadalajara, Huesca, Jaén, Lugo, Sevilla, Soria, Tarragona y Toledo rebasan esa «media ideal», mientras las de Castellón, Huelva, Madrid, Las Palmas, Pontevedra, Tenerife y Vizcaya se encuentran entre las más alejadas de ella. Y, en

Los detractores

Desde la entrada en vigor de la obligatoriedad de su uso, el cinturón de seguridad no ha dejado de tener detractores en España, al igual que en otros países. Sus argumentos principales suelen ser éstos:

- Que sólo merece la pena usarlo a altas velocidades y nunca en ciudad.
- Que puede ser contraproducente en caso de incendio o caída al agua del vehículo.
- Que puede producir lesiones.

Pero la realidad que puede oponerse a tales argumentos es la siguiente:

a) Que la mayoría de los accidentes tienen lugar en trayectos que se cubren a velocidades no muy elevadas, y que, en caso de un choque frontal entre dos vehículos, la fuerza del golpe es igual a la suma de las velocidades de ambos (un choque entre dos coches a 40 km/h. es igual al de uno a 80 km/h. contra un obstáculo fijo. Ver la descripción de Gerondeau que incluimos en nuestro informe).

b) Las estadísticas dicen que sólo se incendia el 1,6 por 1.000 de los vehículos. Y si el incendio se produce a causa de un choque, es más probable que los ocupantes pierdan el conocimiento a causa del golpe en el supuesto de que no lleven cinturón. Lo mismo podría decirse respecto a la posible inmersión.

c) Según una encuesta suiza, el riesgo de lesiones por el cinturón representa sólo el 0,56 por 100. Y siempre han de ser más leves que las que pudieran producirse en caso de no llevarlo.

Los cinturones automáticos están especialmente recomendados por la Conferencia Europea de Ministros de Transporte.



cuanto a comunidades autónomas, los índices más elevados de utilización corresponden a Extremadura, Castilla-La Mancha, Cataluña, Castilla-León, Baleares y Navarra.

Y, ¿qué ha supuesto para la seguridad vial ese incremento en el uso del cinturón de seguridad por parte de los españoles? Para no ir demasiado lejos en el manejo de las estadísticas, trabajaremos sólo con datos comparativos referidos al bienio 1983-84, respecto a conductores con/sin cinturón que fueron víctimas de accidentes, con diversos resultados (muertos, heridos graves, heridos leves e ilesos), para lo que remitimos a nuestros lectores al cuadro correspondiente (pág. 8). De él se deduce que el riesgo de muerte para quienes no llevaban cinturón se multiplicó casi por 3 en ambos años, y el de heridas graves, por 1,4 en 1983 y por 1,5 en 1984. Por el contrario, la probabilidad de resultar ileso para quienes utilizaban tal protección aumentó alrededor del 20 por 100 en 1983, y del 24 por 100 en 1984.

Abrocharse parece que vale la pena...

Adrián GUERRA

El cinturón en Europa y Estados Unidos

Países	Asientos delanteros		Asientos traseros	
	Montaje	Uso	Montaje	Uso
Austria	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Bélgica	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Bulgaria	Obl.	Obl.	—	Fac.
Checoslovaquia	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Dinamarca	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
España	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Estados Unidos	Obl.	Fac.	Obl.	Fac.
Finlandia	Obl.	Obl.	Obl.	Fac.
Francia	Obl.	Obl.	Obl.	Fac.
Gran Bretaña	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Holanda	Obl.	Obl.	Fac.	—
Hungría	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Italia	Obl.	Fac.	Fac.	Fac.
Luxemburgo	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Noruega	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
Polonia	Obl.	Obl.	—	—
Portugal	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
R.D. Alemana	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
R.F. Alemana	Obl.	Obl.	Obl.	Fac.
Rumania	Fac.	Fac.	Fac.	Fac.
Suecia	Obl.	Obl.	Obl.	Fac.
Suiza	Obl.	Obl.	Obl.	Fac.
Turquía	Obl.	Obl.	Fac.	Fac.
URSS	Obl.	Obl.	Fac.	Obl.
Yugoslavia	Obl.	Fac.	Obl.	Fac.

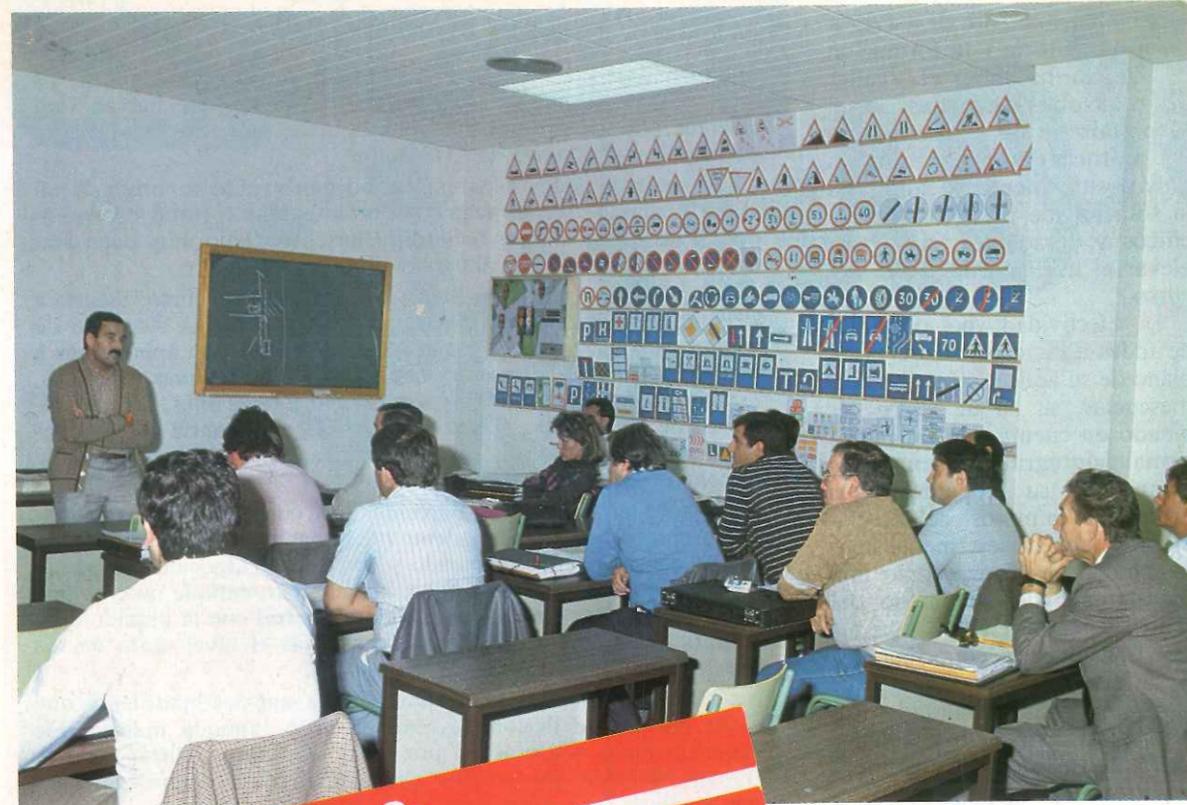
Obl.: obligatorio.
Fac.: facultativo.

No atenta contra la libertad

No han faltado quienes afirmasen que el hecho de que un Estado obligase a sus ciudadanos al uso del cinturón atentaba contra la libertad individual de éstos, y que lo deseable sería un simple «consejo» y no una obligatoriedad con fines de protección «paternalista».

A ello puede contestarse con realidades comparativas bien tangibles. Nadie cuestiona, por ejemplo, la dotación de medidas contra incendios en grandes almacenes, o el uso del propio cinturón en los aviones. Entre los deberes de los Estados está, además, el de atender a la seguridad de sus ciudadanos. Nuestra Constitución señala en su artículo 43.2: «Compete a los poderes públicos organizar y tutelar la salud pública a través de medidas preventivas y de las prestaciones y servicios necesarios».

Digamos, finalmente, que en Suiza, donde por razones de forma jurídica se anuló en julio de 1977 la obligatoriedad del uso del cinturón por los automovilistas (en 1981 volvió a imponerse definitivamente, tras un referéndum), la tasa de utilización cayó en vertical —85 por 100 en 1976 y 42,3 en 1979—, al tiempo que se disparaba el índice de muertes en accidente, que subió en un 16 por 100 durante los cuatro años de derogación. En 1983, con una tasa de uso del cinturón del 70 por 100, el índice de muertes había bajado en un 23 por 100 respecto a 1981.



AUTOESCUELAS: PRIMER CURSO DE RECICLAJE

Cinco «profesores-alumnos», elegidos por sus propios compañeros, han participado en las Juntas de Evaluación para garantizar unos resultados justos.

Ya hay profesores de Formación Vial

El primer Curso de Reciclaje, de carácter experimental, para personal docente de Autoescuelas, al que han asistido 168 profesionales de toda España, fue clausurado en Madrid el pasado 29 de noviembre. Estos cursos, impartidos gratuitamente por la Dirección General de Tráfico, pretenden elevar el nivel de la enseñanza que se ofrece a los aspirantes al Permiso de Conducción, a través de los nuevos «profesores de Formación Vial».

A lo largo de cuatro semanas de duración, especialistas en pedagogía, así como el equipo de profesores de la Escuela de Formación de Examinadores de Segovia y de la Escuela de Automovilismo del Ejército impartieron un extenso programa diseñado con la colaboración de representantes del sector.

La organización del curso se planteó, desde el principio, intentando romper con los esquemas tradicionales de la enseñanza. Las materias se han impartido utilizando métodos de la Pedagogía activa (participa-

ción directa de los alumnos) y con un sistema de evaluación continua que han permitido, tras repasar si era necesario con el profesor las materias suspendidas, superarlas en dos nuevas oportunidades. La ausencia de un examen final y la participación de cinco alumnos elegidos por sus propios compañeros en las Juntas de Evaluación han garantizado, sin duda, la coherencia y la justicia de los resultados.

El planteamiento dinámico del curso contempló la realización de actividades diversas

complementarias de carácter voluntario, para lo cual se contó con la colaboración del Cuerpo de Bomberos en el manejo de mercancías peligrosas, con un simulacro de incendio y su control, así como el manejo del tacógrafo y de los alcoholímetros que formaron parte de las prácticas realizadas. No faltó una visita a la Escuela de Automovilismo del Ejército de Villaverde, donde se exhibió material didáctico, como un simulador de conducción en un carro de combate. Otra clase práctica, de simulación, consistió en que los cursillistas encarnaran los papeles del conductor, examinador y profesor, con la presencia de de observadores, que registraban los distintos comportamientos para su estudio y trabajo posterior en el aula. La existencia de un

servicio permanente de asesoramiento o tutoría y la formación de seminarios como el «Taller de relaciones humanas» o el «Aprendizaje de la conducción de motocicletas» han servido muy positivamente no sólo para la solución de problemas específicos y personales, sino para elevar el nivel participativo del curso.

La efectividad, no obstante, de todas estas enseñanzas, en el plano de su aplicación en las Autoescuelas, se ha de lograr teniendo en cuenta que un profesional «integral», además de cumplir en su preparación los preceptos mínimos del Reglamento, debe honestamente contemplar la enseñanza como una parcela más del fenómeno del tráfico, ahondar en ella, superarse y transmitir sus conocimientos de la forma más adecuada.

Es una responsabilidad y un reto para estos profesionales que han asistido a esta primera experiencia durante la cual, como norma general, no han percibido sus emolumentos. A partir de este momento, se está estudiando la forma idónea de descentralizar los próximos cursos a las distintas regiones españolas con el fin de compatibilizarlos al máximo con su actividad laboral habitual.

Los profesores también aprenden

Apenas en el ecuador del curso, dialogamos con algunos de los asistentes al mismo, precisamente con aquellos que habían sido elegidos por sus propios compañeros para representarlos y para participar en las Juntas de Evaluación.

El decir de todos ellos es que no han venido a conseguir un «título», aunque sea un factor importante, sino a tratar de aprender, si las había, nuevas técnicas. Han encontrado muy buen ambiente en los grupos y realmente «están aprendiendo».

Para Angel Agudo, de Madrid, se trata de un curso distinto a los que él ha conocido hasta ahora, pero opina que «cuando de verdad va a ser válido es cuando lo terminemos y lo apliquemos a nuestros alumnos». Considera que las clases de Normas y Señales, junto a las de Seguridad Vial, son las más interesantes, «sin desdeñar las de Pedagogía y Psicología, sobre las que habría que profundizar más y, de hecho, ya he comenzado a comprar textos de Psicología para ayudarme».

A Carmen Neira, de Barcelona, le encantan, sin embargo, esas últimas «asignaturas», dentro del contexto general del curso, que lo considera bien planteado y con buena intención. Se quedó sin trabajo como profesora por venir al curso, aunque no cree que tenga dificultades a su regreso. Vino a Madrid con la inquietud de adquirir nuevos conocimientos y contrastar el nivel tanto de sus compañeros como el de los examinadores.

Valeriano Manzanero y Rafael García son dos madrileños que están igualmente ilusionados con el curso, aunque indican que están un tanto «estresados» por tratar de compatibilizar curso y trabajo. Señalan que «habría que mentalizar al empresario para que facilitase a los profesores la asistencia a los cursos».

Ramón Villaverde, de Valencia, opina que en la mayoría de los casos sí se da esa facilidad y no está de acuerdo con el resto de sus compañeros de que los cursos se deberían prolongar durante más tiempo y con un horario más reducido. El los prefiere intensivos.

Concluyen el diálogo recomendando a sus compañeros «realizar los cursos, aunque no sean obligatorios».

EL SUPREMO DESESTIMA UN RECURSO DE FENAE

La Sala Cuarta del Tribunal Supremo ha desestimado, mediante sentencia de 23 de mayo de 1985, el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la Federación Nacional de Autoescuelas (FENAE), contra la Orden del Ministerio del Interior de 21 de enero de 1983, que anulaba otra anterior de 4 de mayo de 1982, modificadora de determinados artículos del Reglamento de Autoescuelas, entonces vigente.

La anulación de dicha Orden la hizo el Ministerio en base a varios recursos de reposición presentados por titulares de Escuelas de Conductores, considerados por FENAE como personas carentes de legitimación activa.

Además de desestimar el recurso de la FENAE, la sentencia del Tribunal Supremo confirma y declara la validez de la Orden recurrida «por ser conforme a Derecho».

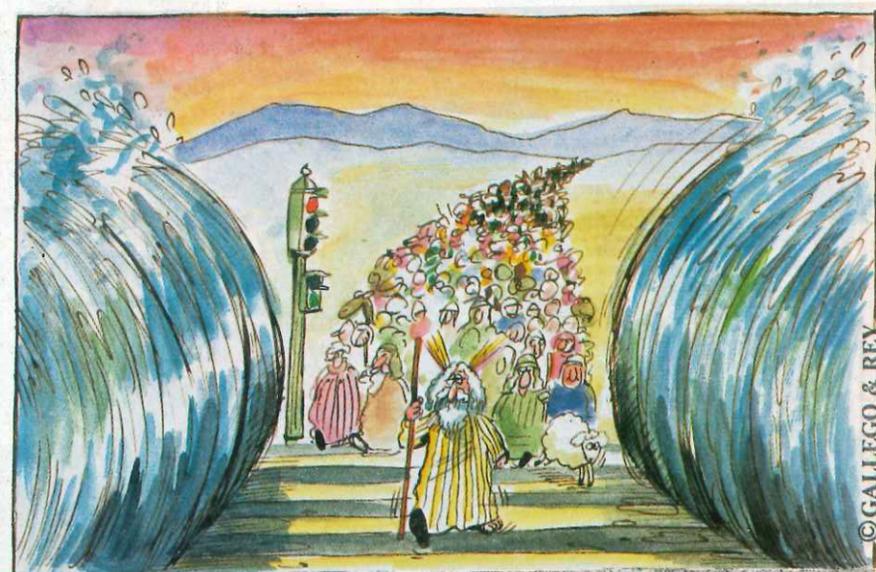
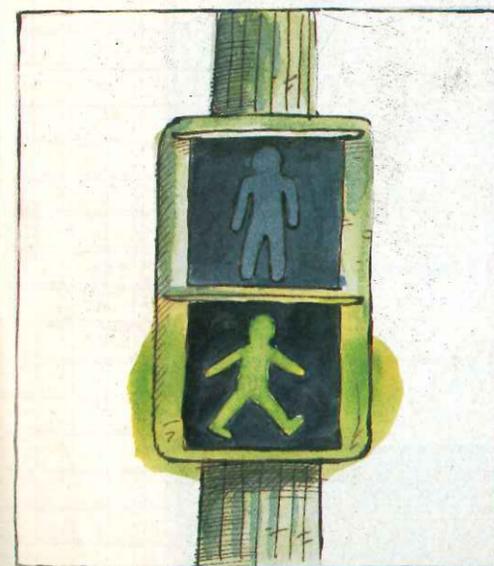
Especial Humor

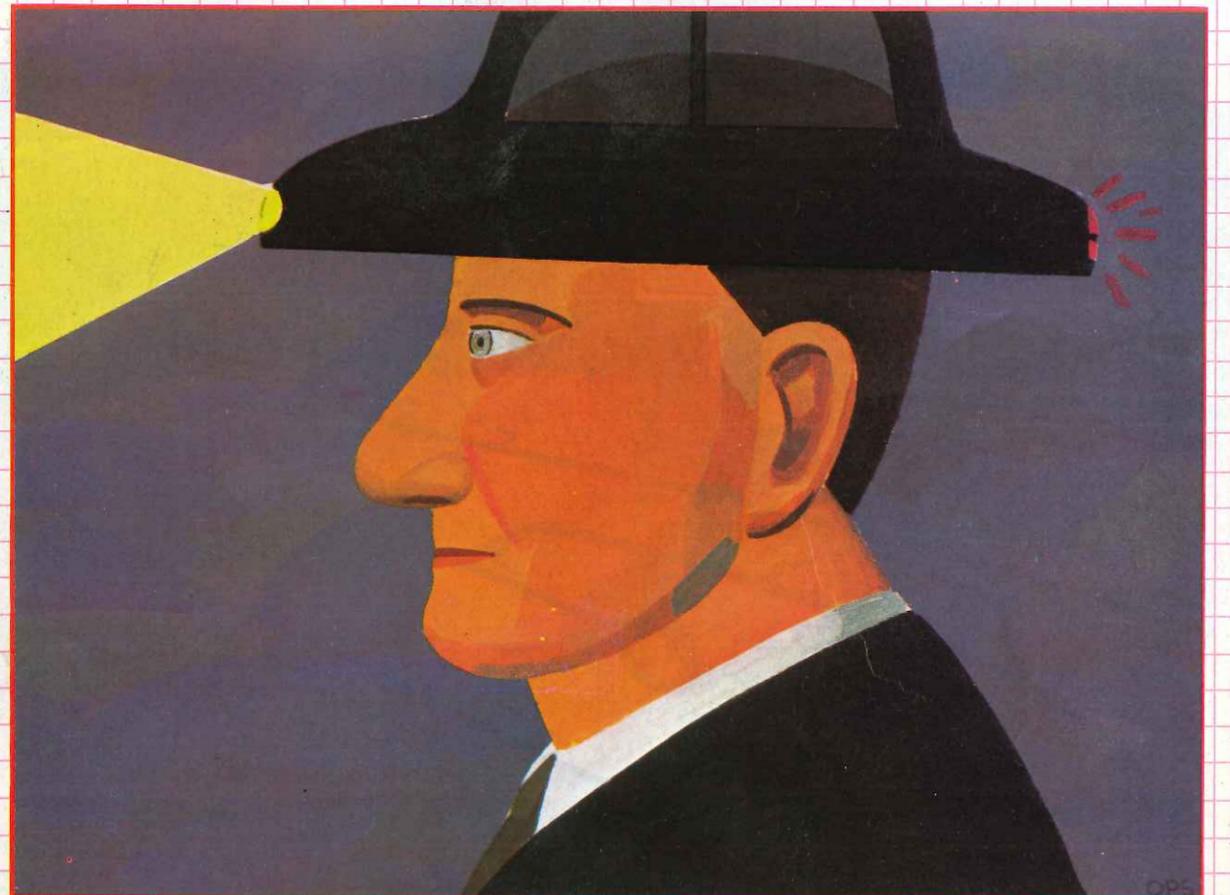
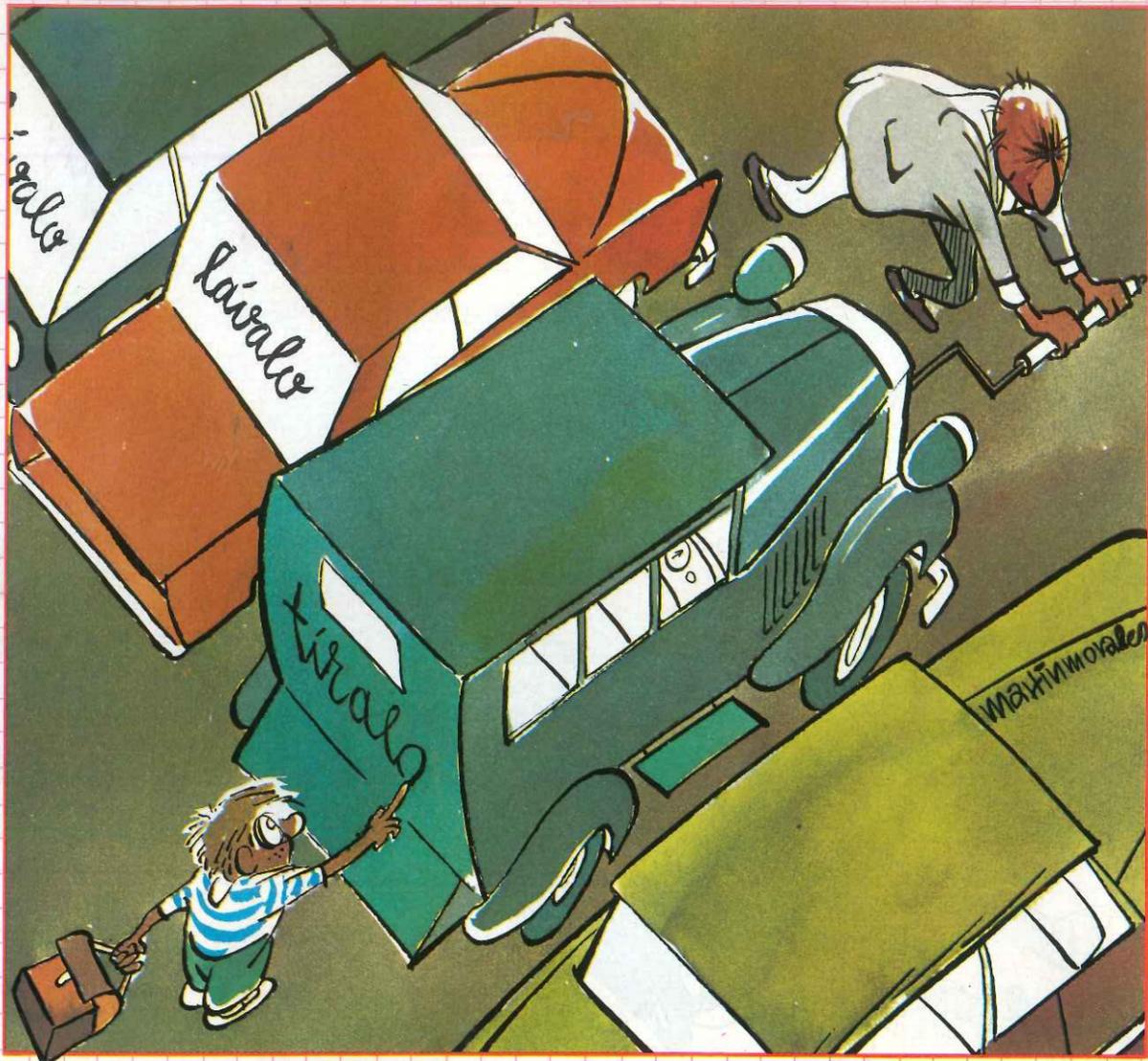
12
UVAS

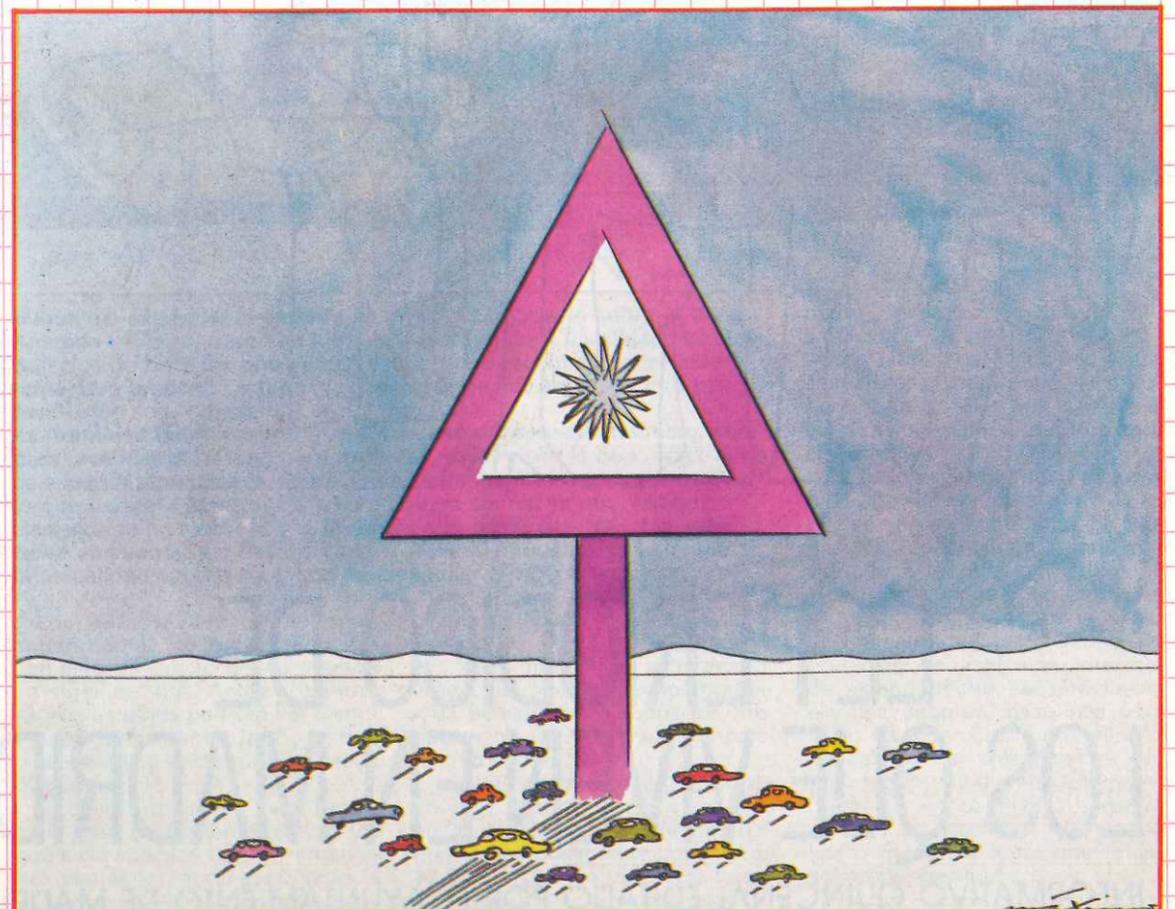
Es Navidad. Fechas especialmente entrañables. Días en los que algunas cosas se ven de distinta manera. Desde luego, jornadas especiales. Por ello, los que realizamos esta su revista no hemos querido ser menos. Verán que este número es también algo especial. Además de las informaciones habituales, les ofrecemos otro tráfico: el de los atascos, la conducción o el automóvil, visto por doce humoristas de excepción. Una idea que pretende divertir. Es nuestro modesto regalo de Navidad. Un obsequio en el que participan —y hay que agradecerse— una docena de conductores muy particulares; algunos, con lógica mala uva.



Los aspirantes al Permiso de Conducción serán los receptores últimos y principales de los Cursos de Reciclaje a través de los nuevos profesores de Formación Vial.







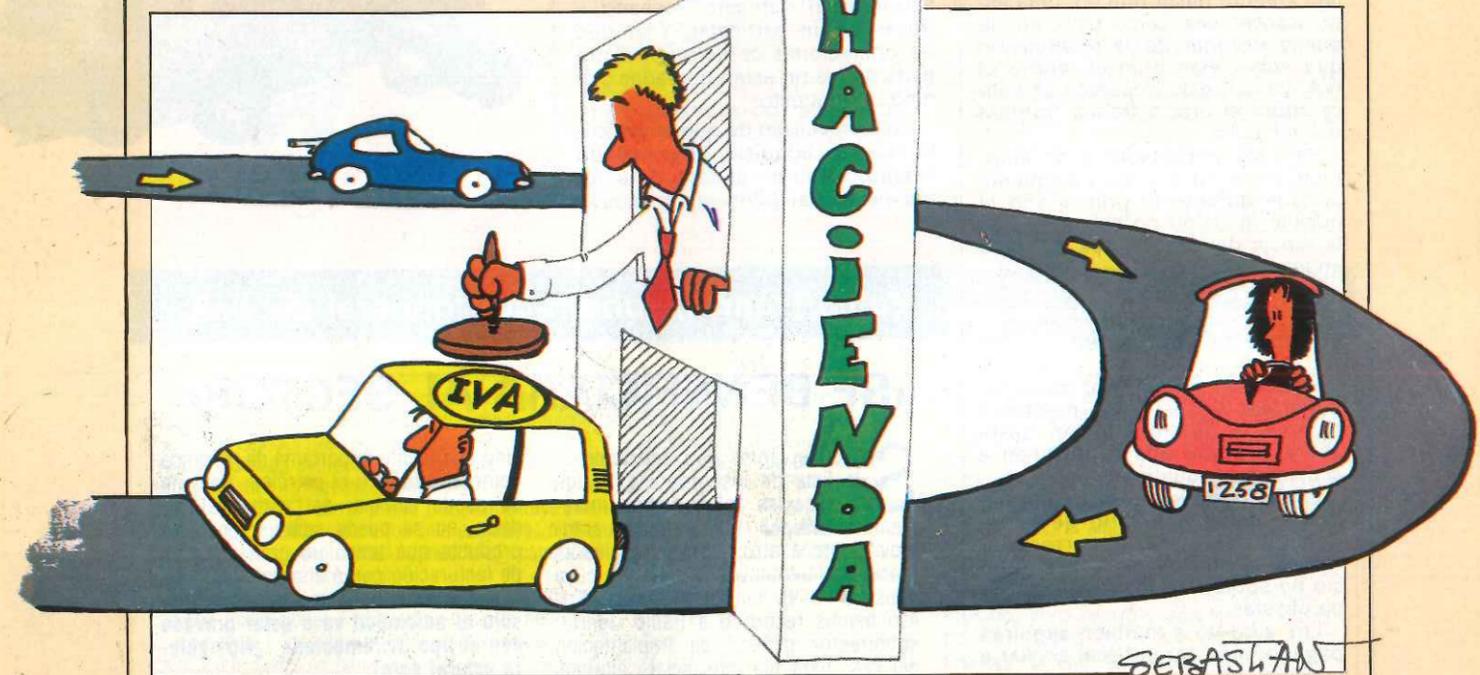
INFORMATIVO VILLA DE **Madrid**



EL PERIODICO DE LOS QUE VIVEN EN MADRID

INFORMATIVO QUINCENAL EDITADO POR EL AYUNTAMIENTO DE MADRID

ARRANCA EL IVA



SEBASTIAN

Según los expertos, la entrada en vigor del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) supondrá un hito en la historia de la fiscalidad española. Son ríos de tinta los que se han escrito y se escribirán sobre este tema, que preocupa a todos los sectores de influencia, ya que sus resultados son todavía una incógnita. La Administración asegura que el IVA es un impuesto indirecto, «no para recaudar más, sino para recaudar mejor», por lo que —dice— no se esperan alteraciones significativas en el índice de los precios. Por lo que respecta al automóvil, esto deberá ser así ya que, aunque Hacienda le ha reservado el tipo más alto (el 33 por 100), hay que tener en cuenta que desaparecen el ITE y el impuesto de lujo, que en la actualidad suponen un gravamen similar o incluso superior.

Los automóviles no deberían experimentar necesariamente un aumento de precio por la entrada en vigor del IVA. Antes al contrario, los usuarios podrían ver disminuida ligeramente la fiscalidad que se aplica sobre precio franco fábrica. Si observamos con detenimiento la lista de los productos a los que se le aplica el tipo incrementado, vemos al automóvil junto a

productos como las piedras preciosas, las joyas, las aeronaves, etc., cuya difusión no está generalizada, por lo que muchos podríamos pensar que a todos los productos no los han medido por el mismo rasero. La Administración es optimista en este aspecto y piensa que al evitar el efecto cascada del ITE, que aproximadamente suponía un 12,5 por 100 en el producto termi-

nado, y el impuesto de lujo, que se eleva al 24 por 100 del precio franco fábrica del vehículo, la presión fiscal bajará esos dos o tres puntos de los que nos hablaba el subdirector general de Implantación del IVA. El sector del automóvil está formado por un sinfín de subsectores que se van a ver influidos de muy distintas maneras con la implantación de este nuevo impuesto el 1 de enero. Desde el automóvil en sí mismo, pasando por el sector de los componentes: talleres, importación de vehículos, mercado de segunda mano, automóviles de alquiler, seguros, gasolinas y un largo etcétera. Con todos ellos se pueden formar tres grandes grupos, según la influencia del nuevo impuesto sea positiva o negativa; es decir, su fiscalidad va a ser mayor o menor, o igual que la que soportaba hasta ahora.

ARRANCA EL IVA

Los que pueden bajar

Ya hemos hablado del automóvil como producto terminado que mejorará su fiscalidad con la implantación del IVA.

Por supuesto que los fabricantes no están de acuerdo con esta apreciación de los estamentos oficiales y lo han hecho saber a través de su órgano oficial, que es ANFAC, reclamando una menor fiscalidad y así aprovechar la ocasión para sacar al automóvil de la crisis por la que atraviesa.

La importación de turismos es otro de los sectores privilegiados, ya que verá cómo los aranceles aduaneros se irán reduciendo paulatinamente hasta que en 1993 este arancel sea cero. Esto no se puede desligar de la repercusión que sobre este arancel tendrá el IVA, ya que este impuesto se aplica sobre el precio franco frontera del vehículo.

Para los importadores de automóviles el futuro es halagüeño, aunque durante el primer año la posible inflación no permitirá que la rebaja del arancel sea reflejada en los vehículos.

Los que se mantienen

Parece ser que los vehículos todo-terreno (jeeps) van a mantener el estatus que mantenían hasta ahora, siempre que se destinen a actividades industriales.

Los importados gozarán del beneficio complementario de la reducción arancelaria correspondiente, siempre y cuando su precio no sobrepase los tres millones de pesetas.

Los auto-taxis también seguirán pagando una carga fiscal similar a la actual, ya que la Administración les ha gravado con el tipo normal (12 por 100), que en términos generales iguala al efecto cascada del ITE, que hasta el momento venían soportando.

Los turismos comerciales y las furgonetas también se benefician del tipo normal y no parece que éste les vaya a influir de una forma negativa. Si examinamos con detenimiento los subsectores de este apartado que, en principio, no se van a ver afectados por la implantación del IVA, vemos, a poco observadores que seamos, que todos ellos están exentos del impuesto de lujo, que es precisamente lo que permite que éstos mantengan un estatus parecido al anterior.

Los productos derivados del petróleo, como las gasolinas y los gasóleos, también mantienen la fiscalidad inalterada, ya que como todos sabemos son, junto al automóvil, la panacea de la Administración a la hora de llenar las arcas

del erario público. Aparte del IVA que se les va a aplicar, está en estudio un impuesto especial que los equipará a la situación actual. No obstante, hasta 1992, seguiremos teniendo que comprar gasolinas españolas.

Los que pueden subir

El nuevo reglamento del IVA prevé una curiosa situación respecto a la compra-venta de vehículos usados.

Nos explicaremos: si un usuario adquiere un vehículo de este tipo, a un concesionario o a un compra-venta, le resultará algo más caro que si este mismo usuario adquiere el vehículo deseado a través de un particular. Y es que las operaciones de este tipo entre particulares no están gravadas con ningún impuesto.

Sólo en el caso de que el vehículo que se adquiera haya estado exento, como en el caso de automóviles de alquiler, etc, el nuevo



propietario deberá abonar un 33 por 100 del precio de compra del vehículo usado en concepto de IVA.

A los automóviles dedicados a la enseñanza (autoescuelas) también se les aplicará el IVA incrementado, por lo que la situación se verá agravada respecto a la actual, ya que, hasta ahora estaban exentos del impuesto de lujo. Luego tendrán la posibilidad de deducirlo del IVA repercutido. También los vehículos de alquiler sin conductor verán cómo el IVA influye de una forma negativa respecto a la situación anterior. Los usuarios, por su parte, verán encarecer de forma perceptible las facturas a la hora de llevar a reparar su automóvil, ya que al IVA normal tenemos que sumar el incremento de los costes financieros.

Los seguros, en principio, no se verán afectados por el nuevo impuesto, aunque a la larga podrían sustituir a algunos de los impuestos que en estos momentos embrollan los recibos. No obstante,

los seguros sufrirán un incremento que oscilará entre el 10 y el 15 por 100, en el primer año. A cambio de esta subida, las compañías ampliarán de una forma muy sustancial las garantías a sus usuarios.

El seguro obligatorio, que en estos momentos cubre daños corporales a terceros por un importe de un millón de pesetas, en 1988 y según la nueva legislación deberá hacer frente a un mínimo obligatorio de ocho millones de pesetas.

La Administración, a través de la Dirección General de Seguros, está elaborando a marchas forzadas las disposiciones necesarias para el adecuamiento de las normas actuales a las que rigen en la CEE.

A la vista de lo aquí expuesto, vemos que no todo va a ser pagar. También vamos a recibir. Se gana en unas cosas y se pierde en otras. En cualquier caso, es parte del pago por pertenecer a Europa.

Alejandro MOLINS

Pablo Ugarte, subdirector general del IVA:

«SE BENEFICIARA AL SECTOR»

Si observamos con detenimiento la lista de los productos a los que se les aplica el tipo incrementado (33 por 100), vemos al automóvil junto a otros como las piedras preciosas, aeronaves y barcos, cuya difusión no es tan generalizada. Por eso hemos recurrido a Pablo Ugarte, subdirector general de Implantación del IVA, para que nos aclare algunos puntos.

—Bueno, esa afirmación puede resultar chocante al lector poco informado, pero al fabricante de automóviles esto no le choca. Esto no quiere decir que en declaraciones públicas traten de descargar la carga fiscal que tenía y tendrá el automóvil. Pero ahora, con la implantación del IVA, se va a beneficiar al sector, ya que la carga impositiva acumulada, a efectos conjunto del ITE y el impuesto de lujo, era mayor antes que lo será ahora con el IVA.

—¿Se ha tenido en cuenta la crisis por la que atraviesa el sector a la hora de gravar el automóvil con el tipo incrementado?

—Evidentemente que se ha tenido en cuenta; lo que ocurre es que cuando se estudia el problema desde el punto de vista de los ingresos públicos, la tendencia es la de asegurar los ingresos impositivos. No cabe duda que el automóvil, tradicionalmente, ha

sido una fuente importante de recursos como el tabaco o el petróleo. Pero no se puede cambiar así como así; es decir, no se puede sustituir por otro producto que tenga un gran volumen de facturación como el automóvil.

—Dentro del sector que nos ocupa, sólo el automóvil va a estar gravado con el tipo incrementado. ¿Nos quiere aclarar esto?

—Sí, por supuesto, esto es un tema claro. El automóvil es un producto final que ha pasado por una serie de procesos hasta llegar a una exposición donde el usuario puede adquirirlo. Este producto final, con muchos o pocos extras, dependiendo de lo que el usuario haya solicitado, es lo que la Administración ha gravado con el tipo incrementado.

—Tal y como el reglamento del IVA plantea la nueva normativa, un papel que hasta ahora no era nada más que un mero comprobante, pasa a ser un documento de suma importancia, que dará fe de todas y cada una de las operaciones comerciales, así como del pago del IVA. A este respecto, Pablo Ugarte nos comenta: «La factura es el documento básico, una especie de documento de crédito que permitirá la devolución, en su caso, de las cantidades adeudadas por Hacienda. La factura, en estos casos, es dinero».

A. M.

EL AUTOMOVIL, MUY PENALIZADO

Enrique Fernández-Laguilhoat (*)

El pasado 31 de octubre se publicó el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, completando de esta manera el marco normativo de este nuevo impuesto, cuya implantación tuvo lugar mediante Ley 30/1985, y culminando básicamente la modificación de la imposición indirecta proyectada en la reforma de 1977. Mucho se ha insistido, y hay que convenir en ello, en que el IVA, exigido tanto por el GATT como por la CEE, constituye una mejora sustancial sobre los impuestos a los que sustituye, distinguiéndose técnicamente por su neutralidad, generalidad, capacidad recaudatoria y posible estímulo a la inversión.

Aun aceptando en general estos argumentos, es indudable que cabrían matizaciones importantes. Así, la neutralidad, cierta en lo que respecta a los intercambios internacionales y a la no discriminación según fases de fabricación, no lo es tanto cuando se trata de su incidencia sobre bienes sustitutivos que quedan gravados con tipos diferentes. La capacidad recaudatoria dependerá de la gestión del tributo y, en última instancia, sólo tiene interés en relación con el gasto. El estímulo a la inversión es más bien teórico, y en cuanto a la urgencia de su implantación, no faltan ejemplos en la propia CEE de países que o se han mostrado remisos (Italia), o aún no lo aplican (Grecia).

Sin embargo, no se trata aquí de discutir estos extremos, sino de abordar concretamente el tratamiento que en el IVA se hace del automóvil. A este respecto hay que señalar, como comentario general, que en todo aquello que toca a los automóviles de turismo, la Ley y el Reglamento mantienen un criterio de absoluta rigidez, estrechando el cerco fiscal alrededor de este producto y penalizando de manera peculiar cualquiera de sus formas de consumo. Si atendemos los tipos impositivos, el automóvil es el único bien de gran consumo, y cabe perfectamente decir de consumo popular, que se grava al tipo incrementado del 33 por 100, soportando por consiguiente una carga fiscal casi tres veces superior a la que incidirá sobre los demás, incluidos aquellos que más directamente compiten con el automóvil, como son los electrodomésticos altamente sofisticados o las segundas viviendas. Contrasta además fuertemente la elección de un tipo general del 12 por 100, que la propia Ley considera «notablemente moderado» en comparación con la media CEE, con la de un 33 por 100 para el tipo superior, que claramente se pone a la cabeza de la imposición media europea sobre el automóvil, excediendo largamente de la que existe en aquellos países que, como España, cuentan con una industria fabri-

cante de vehículos de gran envergadura. La dureza fiscal se agrava aún más ante la realidad de una demanda española de automóviles que ha sufrido en los últimos siete años una recesión mucho más profunda que cualquier otro país europeo, y ello a pesar de nuestro bajísimo índice de motorización.

Pero la penalización del automóvil por el IVA no se agota con la determinación de los tipos. La imposibilidad de deducir las cuotas soportadas es prácticamente total, el alquiler y el «leasing» se ven severamente castigados so pretexto de evitar cualquier posible elusión fiscal; los vehículos usados se ven sometidos a un régimen complicado, rígido y netamente desfavorable en relación con el actual; el régimen transitorio, poco generoso con los automóviles nuevos, a los que devuelve menos de lo que pagaron, resulta inexistente para los usados, etcétera. Cabría decir, en resumen, que siempre que la norma individualiza al automóvil, lo hace para privarle de algún beneficio o para someterlo a alguna regla exclusiva de mayor severidad, continuando así una larga tradición tributaria española que ha venido considerando tanto a este producto como a aquellos que requiere para su uso (combustibles, lubricantes, suelo urbano, etc.), elementos clave de la imposición indirecta. El fácil control de los tributos relacionados con el automóvil, junto con la dispersión de los contribuyentes y la elevada magnitud de la base imponible, han generado una voracidad fiscal que raya con lo insoportable. Hora es ya de que también Hacienda se entere de que el sector no cuenta con un mercado en expansión, y que su fiscalidad debe ser revisada en profundidad. Entendemos en ANFAC que ni la pretendida reducción de carga fiscal, que según la Administración supone el IVA, ni los problemas de déficit público constituyen argumentos suficientes para la persistencia en una fiscalidad tan excesiva. Ya que no se ha hecho a través de la Ley del IVA, esperamos, por el bien de la industria del automóvil en particular, y por el de la economía en general, que las próximas Leyes de Presupuesto corrijan significativamente esta situación.

(*) Director general de ANFAC (Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles).

N. de la R.: Esta revista solicitó a Luis Fernando Alemani, subdirector general de Impuestos Indirectos, un artículo —que aceptó remitir— sobre el IVA en la misma fecha que lo hacíamos con los responsables de ANFAC. Un mes después, a la hora de cerrar esta edición, el artículo no nos había sido remitido pese a nuestra reiterada insistencia.

ASÍ VEN

EL

CITROËN BX 19 TRD



autopista

Estética	8
Acabado	6
Habitabilidad	7,5
Comodidad	8
Instrumentación	5
Maletero	7
Accesorios	7
Luces	8
Estabilidad	9
Suspensión	9
Ruedas	7,5
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	7
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	8,5
Seguridad	8
NOTA:	7,7

Comentario: El BX está configurado por dos excelentes conjuntos: un bastidor en el que se reúne una línea personal y agradable, junto con unos frenos y suspensiones de primera línea, y una mecánica —común a todo el grupo PSA—, de excelente rendimiento y muy bajos consumos, que se acopla perfectamente a este vehículo, proporcionando unas prestaciones y unos consumos muy destacables.

Si no fuera por su elevado precio y su escasa climatización, el coche sería un éxito rotundo.

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

auto

Estética	8
Acabado	7
Habitabilidad	8
Comodidad	9
Instrumentación	7
Maletero	8
Accesorios	7
Luces	8
Estabilidad	8
Suspensión	9
Ruedas	6
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	9
Cambio	7
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	9
Seguridad	9
NOTA:	8

Comentario: El BX Diesel, en su versión mejor equipada, es un automóvil con muchas virtudes y pocos defectos. Destaca en él un motor rápido y potente que, combinado con una suspensión muy cómoda y unos frenos supereficaces, ofrecen un conjunto atractivo, con un precio elevado y una dirección lenta. Estos dos últimos aspectos son sus principales pegas.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

POR FAVOR, NO LO FIRME. UNA VEZ CONTESTADO, DOBLELO E INTRODUZCALO EN EL SOBRE ADJUNTO

QUÉ PIENSA USTED SOBRE EL TRÁFICO

El objeto del presente cuestionario es conocer sus opiniones, creencias y actitudes sobre el tráfico en general y sobre una serie de aspectos particulares relacionados con la seguridad, los accidentes, la formación de conductores, las sanciones, la educación vial, etc.

Intente contestar teniendo en cuenta su propia forma de comportarse cuando circule por las vías públicas, y trate de reflejar lo más fielmente posible sus propios puntos de vista.

Si nunca condujo un vehículo, indique lo que haría en tal supuesto, salvo en aquellas preguntas en las que expresamente se dice «conteste sólo si conduce algún vehículo».

En algunas preguntas no encontrará la respuesta exacta que usted daría. En estos casos se trata de que elija la que más se aproxime a lo que hubiese contestado usted en una pregunta abierta.

Este es un cuestionario anónimo

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

ENCUADRE SOCIO-ECONOMICO

1 SEXO Hombre 1 Mujer 2

2 EDAD (Consignar cifra)

3 NUCLEO DE RESIDENCIA

De menos de 20.000 habitantes 1
 De 20.001 a 50.000 habitantes 2
 De 50.001 a 100.000 habitantes 3
 De 100.001 a 250.000 habitantes 4
 De 250.001 a 500.000 habitantes 5
 De más de 500.000 habitantes 6

4 PROVINCIA

5 COMUNIDAD AUTONOMA

Galicia, Asturias, Cantabria 1
 País Vasco, Rioja, Navarra y Aragón 2
 Cataluña 3
 Valencia y Murcia 4
 Andalucía 5
 Castilla-La Mancha, Extremadura 6
 Castilla-León 7
 Madrid 8
 Comunidades Insulares 9

6 ESTADO CIVIL

Soltero 1
 Casado 2
 Viudo 3
 Separado o divorciado 4

7 OCUPACION

SEÑALE, DE LOS SIGUIENTES GRUPOS PROFESIONALES, EL QUE MEJOR SE AJUSTE AL QUE LE CORRESPONDE A USTED. (En el caso de poder encuadrarse simultáneamente en los GRUPOS I y II, señale preferentemente la opción del GRUPO II.)

GRUPO I

Propietarios agrícolas 01
 Asalariados agrícolas 02
 Profesiones liberales 03
 Directivos de la Administración Pública y Cuadros superiores de la Docencia 04
 Directores y gerentes de Empresas 05
 Niveles medios de la Función Pública y Empresas 06
 Personal de Servicios Administrativos y similares 07
 Pequeños empresarios, comerciantes y trabajadores independientes 08
 Asalariados industriales 09
 Vendedores y similares 10
 Personal de hostelería, servicios domésticos, de protección y seguridad y similares 11
 Profesionales de las Fuerzas Armadas 12
 Amas de casa 13
 Pensionistas 14
 Estudiantes 15

GRUPO II

Profesores o directores de Auto-Escuelas 16
 Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil 17
 Agentes Municipales de Tráfico 18
 Funcionarios de Policía, Guardia Civil, etc., no especialmente vinculados al tráfico 19
 Examinadores de la Dirección General de Tráfico 20
 Otros funcionarios de la Dirección General de Tráfico 21
 Taxistas 22
 Otros conductores profesionales de vehículos ligeros 23
 Conductores de vehículos pesados 24

8 ACTUALMENTE SE HALLA USTED

En servicio activo 1
 En paro 2
 Jubilado 3
 Estudiando 4
 Dedicado a sus labores 5

9 ¿PERCIBE USTED ALGUN TIPO DE INGRESOS?

SI 1 NO 2

10 SEÑALE ENTRE QUE CANTIDADES SE ENCUENTRAN SUS INGRESOS MENSUALES. SI NO PERCIBE UNA REMUNERACION DIRECTAMENTE, INDIQUE QUE INGRESOS MENSUALES ENTRAN EN SU HOGAR.

Ingresos mensuales

Más de 300.000 1
 De 200 a 300.000 2
 De 150 a 200.000 3
 De 100 a 150.000 4
 De 80 a 100.000 5
 De 60 a 80.000 6
 De 40 a 60.000 7
 Menos de 40.000 8

11 INDIQUE, SEÑALANDO CON UNA X, CUAL ES SU NIVEL DE ESTUDIOS.

Nivel de estudios

Leer y escribir o menos 1
 Primarios 2
 EGB 3
 BUP 4
 Formación Profesional 5
 Título de Grado Medio 6
 Título de Grado Superior 7

12 ¿EN QUE CATEGORIA SOCIAL SE CONSIDERA USTED UBICADO?

Clase Alta 1
 Media Alta 2
 Media 3
 Media Baja 4
 Baja 5

13/22 SI ES TITULAR DE ALGUN PERMISO DE CONDUCCION O LICENCIA DE CICLOMOTORES, INDIQUE LA CLASE O CLASES DE PERMISOS QUE POSEE Y EL AÑO DE EXPEDICION DE CADA UNO DE ELLOS.

	Clase	Año de Expedición
Licencia Ciclomotores	<input type="checkbox"/> 1	<input type="text"/> <input type="text"/>
A1-Motocicletas hasta 75 c.c.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="text"/> <input type="text"/>
A2-Motocicletas de más de 75 c.c.	<input type="checkbox"/> 1	<input type="text"/> <input type="text"/>
B1-Turismos	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3	<input type="text"/> <input type="text"/>
B2-Turismos de Servicio Público	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3	<input type="text"/> <input type="text"/>
C1-Camiones hasta 16.000 Kg.	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3	<input type="text"/> <input type="text"/>
C2-Camiones de más de 16.000 Kg.	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3	<input type="text"/> <input type="text"/>
D-Autobuses	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 3	<input type="text"/> <input type="text"/>

(Consignar solamente las dos últimas cifras.)

E-Remolques pesados (de más de 750 Kg.).
 (Señalar con cuál o cuáles de los permisos anteriores se ha obtenido el de clase «E»).

BTA-Tractores agrícolas 1

23 ¿SI NO TIENE PERMISO DE CONDUCIR, TIENE USTED INTENCION DE OBTENER ALGUNO EN EL FUTURO?

SI 1 NO 2

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

24/31 INDEPENDIEMENTE DE QUE TENGA O NO PERMISO DE CONDUCCION, INDIQUE, MARCANDO CON UNA X EN EL RECUADRO CORRESPONDIENTE, SI CONDUCE ALGUN VEHICULO, QUE CLASE DE VEHICULO, Y SI CONDUCE DE FORMA HABITUAL U OCASIONAL.

	NO CONDUZCO	CONDUZCO HABITUALMENTE	CONDUZCO OCASIONALMENTE
Bicicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ciclomotor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Motocicleta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Turismo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Furgoneta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Camión	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Autobús	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tractor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

32/39 INDIQUE EN LA CASILLA CORRESPONDIENTE SI ES PROPIETARIO DE ALGUN VEHICULO, INDICANDO EL NUMERO SI FUESEN VARIOS.

	Propietario		Indicar n.º vehículos
	SI	NO	
Bicicletas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Ciclomotores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Motocicletas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Turismos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Furgonetas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Camiones	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Autobuses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>
Tractores	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="text"/>

40/41 ¿EN QUE CONDICIONES CREE QUE ES MAS PELIGROSO CONducir?
(Elija una alternativa en cada uno de los apartados A y B.)

A) De día 1
De noche 2
No contesta 0

B) En situaciones de aglomeración de tráfico 1
Con una intensidad de tráfico normal 2
En situaciones de tráfico reducido 3
No contesta 0

42 SI OBSERVA QUE EL «MUÑECO VERDE» DEL SEMAFORO PEATONAL EMPIEZA A PARPADEAR, HALLANDOSE USTED EN EL BORDE DE LA ACERA CON INTENCION DE CRUZAR, ¿QUE HACE?

— Cruzar la calle, sin tener en cuenta el color del semáforo, ya que lo único que me sirve es ver si viene o no algún vehículo 1
— Cruzar la calle, porque aún tengo preferencia. Además, todavía tiene que aparecer el «muñeco rojo» y hay tiempo suficiente 2
— Cruzar la calle, pero corriendo 3
— Esperar hasta el próximo ciclo del semáforo 4

43 ¿QUE SENSACION GREE USTED QUE EXPERIMENTA MAS FRECUENTEMENTE LA GENTE CUANDO CONDUCE?
(Elija solamente una de las opciones.)

— Agresividad 1
— Ansiedad, tensión, nerviosismo 2
— Cansancio, sueño 3
— Inseguridad, miedo 4
— Tranquilidad, relajación 5
— Placer, disfrute, libertad 6
— Dominio, fuerza, superioridad, potencia 7

44/45 ¿QUE MULTAS PAGA O PAGARIA USTED?
(Si no conduce, imagínese lo que haría en esa situación.)

	Siempre	Casi siempre	Pocas veces	Nunca
Las de carretera	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
Las de ciudad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

46/50 ¿QUE OPINION TIENE SOBRE LOS AGENTES DE TRAFICO EN SU TRATO CON LOS USUARIOS?

Para contestar a esta pregunta, marcar con una X en uno de los 7 espacios que se encuentran entre cada par de adjetivos opuestos, entendiéndose que cuanto más próximo esté a uno de los adjetivos, más usted cree que esa característica se aplica a la pregunta.

Vea el siguiente ejemplo, si se dice:

España es un país:
Caluroso 1 2 3 4 5 6 7 Frío

Usted marcará aquí una X si cree que es extremadamente caluroso.

Marcará una X en este espacio cuando crea que es muy caluroso, pero no en un grado máximo.

Marcará aquí una X si cree que no es ni caluroso ni frío.

Marcará aquí una X si cree que es extremadamente frío

Caluroso 1 2 3 4 5 6 7 Frío

Visto el ejemplo anterior, pase ahora a contestar la cuestión sobre los Agentes de Tráfico.

Los Agentes de Tráfico son:

Educados 1 2 3 4 5 6 7 Groseros

Fríos-Distantes 1 2 3 4 5 6 7 Simpáticos

Comprensivos 1 2 3 4 5 6 7 Inflexibles

Tienen mala apariencia física 1 2 3 4 5 6 7 Tienen buena apariencia física

Tienen un criterio claro y equitativo 1 2 3 4 5 6 7 Tienen un criterio arbitrario

51 SEÑALE, DE LOS TEMAS INDICADOS A CONTINUACION, CUALES CREE USTED QUE HAN SIDO MAS DIVULGADOS POR LA DIRECCION GENERAL DE TRAFICO A TRAVES DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE COMUNICACION SOCIAL.
(Marque con una X los tres temas que crea que recibieron mayor difusión.)

— Circulación urbana 1
— Alcohol y conducción 2
— Vacaciones y fines de semana 3
— Seguridad del peatón 4
— Cinturón de seguridad 5
— Velocidad 6
— Condiciones de seguridad de los vehículos, tales como el estado del alumbrado y los neumáticos 7
— Concienciación cívica en general 8

52 ¿HA SUFRIDO USTED ALGUN ACCIDENTE DE TRAFICO?

NO 1
SI 2 ¿Cuántos?

53 INDIQUE, SI ES POSIBLE, A QUE EDADES HA SUFRIDO CADA UNO DE ELLOS.

(Utilizar un recuadro para cada accidente. Dentro de cada recuadro consignar la edad, y si no la recuerda con exactitud, indique la cifra que crea más aproximada.)

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

54/57 SEÑALE, INDICANDO CON UNA X EN CADA RENGLON, CON QUE CANTIDAD DE LAS BEBIDAS QUE SE INDICAN (considerando cada bebida por separado) PODRIA USTED CONducir SIN TEMOR A UN ACCIDENTE.

(Si no conduce, indique la cantidad de bebidas con que usted cree que el promedio de las personas podrían conducir.)

	0	1	2	3	4	5	6	7 o más
54 Cerveza (Botellines)	<input type="checkbox"/>							
55 Vino (Vasos)	<input type="checkbox"/>							
56 Coñac o Anís (Copas)	<input type="checkbox"/>							
57 Cuba-libre o similares	<input type="checkbox"/>							

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

58 ¿SI VA USTED CONDUCIENDO, Y ADVIERTE QUE UN VEHICULO DE LA GUARDIA CIVIL SE HALLA ESTACIONADO EN EL MARGEN DERECHO DE LA CARRETERA, QUE HACE? (o qué haría).

- Sigo mi marcha, independientemente de la velocidad que lleve 1
- Reduzco la velocidad sólo si voy circulando por encima del límite permitido 2
- Reduzco siempre la velocidad, aunque vaya circulando dentro de los límites legales 3
- Aumento la velocidad 4

59 (Conteste sólo si conduce.) ANTE UN PASO DE CEBRA VE USTED UN PEATON CON INTENCION DE CRUZAR. ¿QUE HACE?

- Me paro hasta que termine de cruzar la calle 1
- Me paro y arranco en cuanto tengo espacio suficiente 2
- Reduzco la velocidad y hago alguna maniobra para que podamos pasar los dos 3
- Sigo mi marcha aunque el peatón tenga que esperar 4
- Sigo mi marcha aunque el peatón tenga que correr 5

60 SEÑALE LAS CUATRO CARACTERISTICAS QUE MAS ADMIRA DE LOS COCHES QUE CONOCE:

- La comodidad 01
- La calidad del equipamiento interior 02
- La robustez y potencia 03
- La estabilidad 04
- La línea deportiva 05
- La elegancia 06
- El que sean manejables en ciudad 07
- El gran tamaño 08
- El bajo consumo 09
- El que sean de importación 10
- La originalidad 11

61 ¿CREE USTED QUE DEBEN ESTABLECERSE LIMITES DE VELOCIDAD?

SI 1 NO 2

62/64 EN CASO AFIRMATIVO, ¿QUE LIMITES ESTABLECERIA SEGUN EL TIPO DE VIA? (Indicar el número utilizando una casilla para cada cifra. Si el número es de dos cifras, deje libre la casilla de la izquierda.)

Autopistas km/h.
 Carreteras en general km/h.
 Vías urbanas km/h.

65 SI SUPIERA QUE UN AMIGO O UN FAMILIAR ACABA DE FUMARSE «UN PORRO» Y SE DISPONE A CONDUCCIR, ¿QUE HARIA USTED?

- No le diría nada, porque pienso que el hachís no supone un peligro especial 1
- Aunque pienso que realmente no debería conducir por el riesgo que supone, no le diría nada porque cada uno es dueño de sí mismo 2
- Le diría simplemente que tuviese cuidado 3
- Le recriminaría duramente, advirtiéndole del grave peligro a que se expone 4
- Trataría de impedirle que condujese. (Quitándole las llaves, por ejemplo.) 5

66 SI LA SEMANA PROXIMA SALIERA UNA NORMA POR LA QUE NO FUERA OBLIGATORIA LA UTILIZACION DEL CINTURON DE SEGURIDAD. ¿QUE HARIA USTED?

- Lo utilizaría tanto en carretera como en ciudad 1
- Lo utilizaría siempre en carretera 2
- Lo utilizaría de vez en cuando en carretera 3
- No lo utilizaría nunca 4

67/68 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) ¿CUANTAS VECES APROXIMADAMENTE HA SIDO DENUNCIADO POR INFRACCIONES DE TRAFICO? (Indicar en la casilla el n.º aproximado.)

67 Desde que empezó a conducir
 68 Dentro de los dos últimos años

69/74 PUNTUE EN CADA UNA DE LAS ESCALAS SIGUIENTES LOS CALIFICATIVOS QUE SE APLICAN A LAS SANCIONES DE TRAFICO.

Las sanciones son:

Agradables	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Desagradables
Justas	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Arbitrarias
Severas	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Débiles
Eficaces	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Ineficaces
Revocables	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Irrevocables
Cuestan mucho dinero	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> 4 <input type="checkbox"/> 5 <input type="checkbox"/> 6 <input type="checkbox"/> 7	Cuestan poco dinero

75 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) EN LOS DESPLAZAMIENTOS QUE REALIZA USTED CUANDO CONDUCE UN VEHICULO.

- Se encuentra con frecuentes atascos de circulación 1
- No suele encontrarse con grandes retenciones, sino más bien, un tráfico normal 2
- Suele circular a horas de escasa circulación 3

76 SUPONGA QUE ADVIERTE LA PRESENCIA DE UN COCHE ACCIDENTADO EN LA CARRETERA. ¿QUE HACE USTED?

- Sigo mi marcha 1
- Paro 2

77/83 SI HA CONTESTADO LA SEGUNDA ALTERNATIVA, ¿QUE HACE ENTONCES? (De las siguientes acciones, señale cuáles de ellas realiza usted.)

	SI	NO
— Aviso a algún tipo de servicio de asistencia sanitaria	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Aviso a la Guardia Civil, Policía Municipal o Nacional	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Traslado a los heridos	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Les presto yo mismo auxilio sanitario	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Advierto a los demás usuarios de la vía del peligro existente, señalizándolo debidamente	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Retiro el vehículo accidentado de la vía	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2
— Me presto a declarar sobre lo que he visto en un posible juicio	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2

84/86 ¿CON QUE FRECUENCIA CONDUCE USTED UN VEHICULO PARTICULAR? (Coche, moto, etc. Señale con una X en cada renglón.)

COMO MAXIMO

	Nunca	1 vez Año	2 veces Año	4 veces Año	1 vez Mes	4 veces Mes	2 veces Semana	1 vez Día	2 o más veces Día
84 En recorrido URBANO.									
85 En recorrido INTERURBANO CORTO (Máx. 100 km.).									
86 En recorrido INTERURBANO LARGO (Mín. 100 km.).									

87/94 PUNTUE DE 1 A 5 (1 MINIMO Y 5 MAXIMO) EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS DE TRAFICO POR CADA UNO DE LOS SIGUIENTES GRUPOS DE PERSONAS: (Señale con una X.)

	Grado de cumplimiento					
	Mínimo				Máximo	
		1	2	3	4	5
a) Los conductores	<input type="checkbox"/>					
Los peatones	<input type="checkbox"/>					
b) Los jóvenes	<input type="checkbox"/>					
Los adultos	<input type="checkbox"/>					
c) Los más novatos	<input type="checkbox"/>					
Los que tienen más experiencia	<input type="checkbox"/>					
d) Los hombres	<input type="checkbox"/>					
Las mujeres	<input type="checkbox"/>					

95/102 PUNTUE DE 1 A 5 (5 MAXIMO Y 1 MINIMO) EL RIESGO DE VIAJAR EN CADA UNO DE LOS SIGUIENTES MEDIOS DE TRANSPORTE: (Señale con una X.)

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

	Mínimo Riesgo	1	2	3	4	5	Máximo Riesgo
Turismo							
Moto							
Ciclomotor							
Bicicleta							
Autobús							
Barco							
Tren							
Avión							

103 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.)
¿CUANTAS VECES CREE QUE LE HAN DENUNCIADO INJUSTAMENTE?
 (Indicar en la casilla el n.º aproximado)

104/111 CALIFIQUE EN LAS SIGUIENTES ESCALAS EL COMPORTAMIENTO DE LOS EXAMINADORES DE LA D.G. DE TRAFICO.

Si ha tenido usted la experiencia personal del examen de conducir, conteste en base al comportamiento del examinador o examinadores que tuvieron contacto directo con usted, y si no ha vivido esa situación, conteste en base a la idea general que usted tiene de cómo actúan los examinadores en los exámenes de conducción. Marcar con una X en uno de los 7 espacios que se encuentran entre cada par de calificativos. Se entiende que cuanto más próximo esté el aspa a uno de los extremos de cada escala, quiere decir que usted cree que esa característica se aplica en mayor grado al comportamiento de los examinadores. Debe marcar solamente una X en cada una de las escalas.

El examinador es:

Cumplidor	1 2 3 4 5 6 7	Irresponsable
Frío y Distante	1 2 3 4 5 6 7	Cálido y Amable
Correcto, Educado	1 2 3 4 5 6 7	Incorrecto, Grosero
Relajado	1 2 3 4 5 6 7	Nervioso

Justo	1 2 3 4 5 6 7	Arbitrario
Fraudulento	1 2 3 4 5 6 7	Honrado
Estricto	1 2 3 4 5 6 7	Benévolo
Influenciable	1 2 3 4 5 6 7	Independiente en su juicio

112 ¿QUE PARTE DEL EXAMEN CONSIDERA MAS DIFICIL?
 — La prueba teórica 1
 — La prueba práctica 2
 — No contesta 3

113/116 ¿COMO CONSIDERA USTED LA LABOR DE LOS AGENTES DE LA GUARDIA CIVIL DE TRAFICO?

Para contestar a esta pregunta, marcar con una X en uno de los 7 espacios que se encuentran entre cada par de adjetivos opuestos, entendiéndose que cuanto más próximo esté a uno de los adjetivos, usted cree más que esa característica se aplica a la pregunta.

La labor de los Agentes de la Guardia Civil es:

Justa	1 2 3 4 5 6 7	Injusta
Sacrificada	1 2 3 4 5 6 7	Cómoda
Util	1 2 3 4 5 6 7	Innecesaria
Muy eficiente	1 2 3 4 5 6 7	Poco eficiente

117/122 ¿QUE CAMPAÑAS DE DIVULGACION CREE USTED QUE HAN SIDO MAS EFICACES, LOGRANDO UN CAMBIO EN EL COMPORTAMIENTO DE LOS USUARIOS DE LAS VIAS PUBLICAS?

Indique, marcando con una X, cómo valora el cambio producido en cada una de las siguientes áreas:

El cambio producido en los usuarios ha sido:

	Muy Negativo	Negativo	Nulo	Positivo	Muy Positivo
Circulación urbana					
Alcohol y Conducción					
Vacaciones y fines de semana					
Uso del cinturón de seguridad					
Velocidad					
Condiciones de seguridad de los vehículos, tales como estado del alumbrado y neumáticos					

123 LOS CONDUCTORES JOVENES SUFREN, EN PROPORCION, MAS ACCIDENTES DE TRAFICO QUE EL RESTO DE LA POBLACION DE CONDUCTORES.

Señale de los siguientes factores, los tres que crea que explican en mayor medida este hecho:

- Los jóvenes conducen más kilómetros y por lo tanto están más expuestos al riesgo 1
- Los jóvenes suelen correr más 2
- Los jóvenes suelen ser conductores «novatos» 3
- Los jóvenes suelen ser más irresponsables 4
- Los jóvenes consumen más alcohol y conducen bajo el efecto de bebidas o drogas 5
- Los jóvenes, como generalmente tienen menos dinero, suelen conducir vehículos más viejos y en peor estado 6
- Los jóvenes suelen viajar más de noche 7
- Los jóvenes respetan menos las normas de tráfico 8
- Los jóvenes tienen «peor suerte» que los demás 9

124 ¿CUAL DE LAS SIGUIENTES AFIRMACIONES SE APROXIMA MAS A SU OPINION SOBRE LAS SANCCIONES?

- Las sanciones tal vez no sean el método ideal, pero son necesarias para que las normas se cumplan mínimamente 1
- Las sanciones no guardan relación alguna con el cumplimiento de las normas ni con la seguridad, y son básicamente un medio más de recaudación de fondos para la Administración 2

125 ¿CUAL DE LAS SIGUIENTES FRASES DEFINE MEJOR EL RESPETO DE LAS NORMAS DEL CODIGO DE LA CIRCULACION POR LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES?

- En general, se respetan bastante las normas 1
- En general, hay una falta de respeto por la mayoría de las normas 2
- Sólo algunos infringen las normas, y suelen ser siempre los mismos 3
- En general, todos infringen, pero sólo algunas normas de menor importancia. Las normas fundamentales se respetan 4

126 PARA REALIZAR UN VIAJE, ¿A QUE HORAS PREFERE CIRCULAR?

- Por la mañana 1
- Por la tarde 2
- Por la noche 3

127 ¿APOYA LA MEDIDA DE QUE SE INCLUYA LA ENSEÑANZA DE LA CONDUCCION COMO UNA OPCION MAS A LO LARGO DE LOS CURSOS DE BUP Y COU? (Elija la respuesta que mejor refleje su opinión.)

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

- Sí, me parece positivo en todos los aspectos 1
- Sí, pero sólo si el coste es inferior al de una Auto-Escuela como término medio 2
- Sí, pero sólo si se mejora francamente la enseñanza, aunque no sea más económico 3
- No, porque no me parece conveniente que los jóvenes aprendan a conducir tan temprano 4
- No la apoyo, aunque por otras razones 5

128 EN LA EDAD ESCOLAR, ¿HA RECIBIDO USTED ALGUN TIPO DE EDUCACION VIAL, AUNQUE FUESE A UN NIVEL DE NORMAS ELEMENTALES SOBRE LA CIRCULACION?

- No, en absoluto 1
- Sí, dentro de la familia, pero no en la escuela 2
- Sí, en la escuela, pero no en la familia 3
- Sí, en ambas 4

129 SI TIENE O TUVIERA HIJOS, ¿QUE HACE O QUE HARIA AL IR CONDUciendo UN VEHICULO ACOMPAÑADO DE SU FAMILIA? (Elija una sola respuesta.)

- Conducir igual que cuando voy solo 1
- Ser más escrupuloso en el cumplimiento del Código 2
- Aprovechar las situaciones del tráfico para enseñarles las normas de circulación y darles ejemplo con mi propio comportamiento 3

130/140 PUNTUE DE 1 A 5 (1 MINIMO Y 5 MAXIMO) LA IMPORTANCIA DE CADA UNA DE LAS SIGUIENTES CONDICIONES DEL CONDUCTOR EN RELACION CON LA SEGURIDAD VIAL.

	Poco importante					Muy importante				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
— Agudeza visual										
— Buena audición										
— Rapidez de reflejos										
— Atención										
— Resistencia a la fatiga										
— Inteligencia										
— Capacidad de anticipación o previsión										
— Rapidez de decisión										
— Sangre fría										
— Memoria										
— Buena apreciación de distancias										

141/147 ALGUNAS PERSONAS OPINAN QUE LAS SANCIONES SON POCO EFICACES PARA LOGRAR QUE SE RESPETE EL CODIGO DE LA CIRCULACION Y QUE HABRIA QUE RECURRIR A OTROS SISTEMAS.

A continuación señalamos algunas alternativas propuestas en relación con el tema del cumplimiento de normas. Puntúe de 1 a 5 (1 mínimo, 5 máximo) la eficacia de cada una de las siguientes medidas.

	Nada Eficaz					Muy Eficaz				
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
— Eliminar las sanciones										
— Aumentar la cuantía de las multas										
— Ablandar la severidad de las sanciones										
— Hacer las multas más ejecutivas, obligando a pagarlas en el acto, por ejemplo										
— Sustituir las sanciones económicas por otras medidas como la suspensión del permiso de conducir por un cierto tiempo, en función de la gravedad de la infracción										
— Crear incentivos para los que tuviesen el expediente limpio de sanciones durante un cierto tiempo, como reducciones en ciertas tasas, impuestos o primas de seguros										
— Incrementar simplemente la vigilancia de las vías públicas										

148 ¿QUE PIENSA USTED SOBRE LA TASA DE ALCOHOL EN SANGRE PERMITIDA POR LA LEGISLACION ESPAÑOLA?

- No debería haber ningún límite, porque cada uno sabe hasta qué punto puede conducir 1
- Se debería permitir un nivel más alto 2
- El nivel actual permitido está bien 3
- El límite debería ser más bajo 4
- Si el alcohol perjudica en alguna medida, no debería permitirse nada de alcohol en absoluto 5

149/154 ¿QUE OPINION LE MERECE LA LABOR DE LA AGRUPACION DE TRAFICO DE LA GUARDIA CIVIL EN LAS SIGUIENTES TAREAS? (Calificar de 1 a 5.)

	Muy mala	Mala	Regular	Buena	Muy buena
	1	2	3	4	5
Vigilancia y control					
Auxilio en carretera					
Ordenación y regulación del tráfico en carretera					
Control de alcoholemia					
Prevención de accidentes					
Información al conductor					

155 (Conteste sólo si es propietario de algún vehículo.) ¿PARA QUE UTILIZA MAS EL VEHICULO PARTICULAR?

- A) Motivos profesionales (trabajo, estudios).
 - B) Hacer gestiones personales, compras, etc.
 - C) Motivos de placer.
- Ponga por orden cada uno de los motivos: 1.º 2.º 3.º
-

156 LA VELOCIDAD ES LA PRINCIPAL CAUSA DE:

- Más del 90 % de los accidentes 1
- Entre el 70 y 90 % 2
- Entre el 50 y el 70 % 3
- Entre el 30 y el 50 % 4
- Menos del 30 % 5

157/159 ¿CON QUE FRECUENCIA UTILIZA USTED LOS TRANSPORTES PUBLICOS? (Señale con una X en cada renglón.)

	COMO MAXIMO								
	Nunca	1 vez Año	2 veces Año	4 veces Año	1 vez Mes	4 veces Mes	2 veces Semana	1 vez Día	2 o más veces Día
157 En recorrido URBANO.									
158 En recorrido INTERURBANO CORTO (Máx. 100 km.)									
159 En recorrido INTERURBANO LARGO (Mín. 100 km.)									

160/161 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) ¿A QUE VELOCIDAD CONDUCE USTED HABITUALMENTE?

(Utilice una casilla para cada cifra. Si el número es de dos cifras, deje libre la casilla de la izquierda.)

	En autopista	En carretera	En ciudad
Un turismo	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.
Una moto	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.	<input type="text"/> <input type="text"/> km/h.

162 ¿QUE OPINA SOBRE EL DEBER DE CUMPLIR LAS NORMAS DE TRAFICO?

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

Se deben cumplir todas las normas de la circulación, aunque no se esté totalmente de acuerdo con ellas 1

Hay normas que son absurdas. Sólo se deben cumplir aquellas que tienen una explicación clara y lógica de acuerdo con la seguridad vial 2

Cumplir las normas tiene muy poco que ver con la seguridad. Cada uno debe buscar la forma de adaptarse al tráfico lo mejor posible en cada circunstancia 3

163 SI PROXIMAMENTE SE PROPUSIESE ADQUIRIR UN COCHE, ¿QUE ASPECTOS TENDRIA MAS EN CUENTA A LA HORA DE COMPRARLO? (Señale los cuatro más importantes.)

- 1. Que tenga un diseño aerodinámico 01
- 2. Que sea de una gran marca 02
- 3. Que sea de gran capacidad para viajeros y equipajes 03
- 4. Que tenga motor potente 04
- 5. Que sea pequeño 05
- 6. Que tenga un buen equipo de música 06
- 7. Que consuma poco 07
- 8. Que sea elegante 08
- 9. Que sea confortable 09
- 10. Que sea un coche seguro 10
- 11. Su precio 11
- 12. Que sea un modelo poco visto 12

164 SOBRE LA RELACION ENTRE RIESGO Y VELOCIDAD, ¿QUE CREE USTED? (Señale con una X una de las dos opciones.)

- Que el riesgo aumenta gradualmente a medida que aumenta la velocidad 1
- Que el riesgo se mantiene relativamente constante por debajo de una cierta velocidad, y que existe un límite a partir del cual la conducción se vuelve francamente peligrosa 2

165 DE LAS POSIBLES CAUSAS ATRIBUIBLES A LA VIA, SEÑALE LAS TRES QUE CONSIDERE QUE TIENEN MAYOR INCIDENCIA EN LA PRODUCCION DE ACCIDENTES:

- Peralte de curva invertido 1
- Irregularidades en la superficie de la calzada como baches, grietas, etc. 2
- Pavimento deslizante 3
- Obstáculos en la calzada 4
- Señalización inadecuada o inexistente 5
- Deficiente iluminación de la vía 6
- Mal diseño de la vía 7

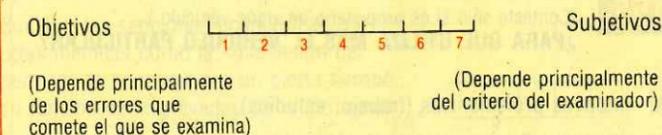
166 ¿QUE CRITERIO SIGUE NORMALMENTE PARA DECIDIR SOBRE EL PAGO DE LAS MULTAS POR INFRACCIONES DE TRAFICO? (Si no conduce, indique qué criterio seguiría si lo hiciese.)

- Siempre las pago 1
- Sólo si creo que realmente he cometido una «infracción» 2
- Sólo cuando temo las mayores consecuencias de no hacerlo 3
- Generalmente no las pago 4
- Nunca me pusieron multa por infracción de tráfico 5

167 EN QUE MEDIDA CREE USTED QUE EL RESULTADO DEL EXAMEN DE CONDUCIR DEPENDE DE LA APLICACION DE UNOS CRITERIOS DE CALIFICACION CLAROS Y OBJETIVOS, O POR EL CONTRARIO DE UNA APRECIACION SUBJETIVA DEL EXAMINADOR. (Conteste señalando con una X uno de los 7 espacios de la escala.)

Cuanto más hacia un extremo sitúe su elección, indica que cree que esa característica se aplica a los exámenes en mayor grado.

El resultado del examen depende de criterios:



168/169 ¿CUANDO USA USTED EL CINTURON DE SEGURIDAD? SEÑALE CON UNA CRUZ LO QUE HACE CUANDO VIAJA COMO CONDUCTOR Y CUANDO VIAJA COMO ACOMPAÑANTE. SI USTED NO SUELE CONDUCIR, DIGA LO QUE HARIA.

- | | | |
|------------------------------|--------------------------------|---|
| 168
Como conductor | 169
Como acompañante | |
| <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 1 | Siempre en ciudad y en carretera. |
| <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 2 | Sólo en carretera. |
| <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 3 | Sólo cuando pienso que me pueden multar. |
| <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 4 | Lo llevo echado por encima sin enganchar. |
| <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 5 | Nunca lo llevo. |

170/192 ALGUNAS DE LAS SIGUIENTES EXPRESIONES SE HAN UTILIZADO COMO «SLOGANS» DIVULGATIVOS EN CAMPAÑAS DE SEGURIDAD VIAL. SEÑALE CUALES RECUERDA USTED.

- | | SI | NO |
|--|--------------------------|--------------------------|
| «Clic-clac... seguridad» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Hazte ver» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Conductor, ayúdanos a restar» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El cinturón puede salvar una vida» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «También en ciudad conducir es conducirse» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El casco, la única prenda obligatoria» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El retrovisor, ventana de seguridad» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Respeto a la fase en rojo del semáforo, espere su turno» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «No se la juegue a copas» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Peatón: respeta las normas de circulación si quieres ser respetado» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El sueño es mala compañía» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El fin de semana es para volver» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «No deje que le fallen los frenos» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Si bebes, no conduzcas» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «También ellos tienen derecho a circular» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Coche + copa = Ambulancia» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Los excesos se pagan» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Velocidad... la justa ni más ni menos» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Conductor: sea amable, hace ganar tiempo» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Lo importante es llegar» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «El tráfico también se estudia» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Primero mirar, después cruzar» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| «Respeto y te respetarán» | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

193/194 ANTES DE REALIZAR UN RECORRIDO, QUE CRITERIO SE APROXIMA MAS AL QUE UTILIZARA USTED PARA ELEGIR EL ITINERARIO EN CADA UNA DE ESTAS SITUACIONES: PARA IR AL TRABAJO Y PARA SALIR UN FIN DE SEMANA.

- | | 193
Para ir al trabajo | 194
Para salir un fin de semana |
|--|----------------------------------|---|
| — El del camino más corto | <input type="checkbox"/> 1 | <input type="checkbox"/> 1 |
| — El del camino más rápido | <input type="checkbox"/> 2 | <input type="checkbox"/> 2 |
| — El del camino que conoce mejor | <input type="checkbox"/> 3 | <input type="checkbox"/> 3 |
| — El del camino que cree es más seguro | <input type="checkbox"/> 4 | <input type="checkbox"/> 4 |
| — El del camino más agradable | <input type="checkbox"/> 5 | <input type="checkbox"/> 5 |

195 ESTA USTED EN UNA FIESTA O REUNION DONDE PUEDE BEBER CUANTO USTED QUIERA Y DESPUES TIENE QUE CONDUCIR PARA VOLVER A SU CASA, ¿QUE HACE?

- Bebo porque me estimula para conducir mejor 1
- Bebo cuanto quiero, porque no me afecta en lo más mínimo para conducir 2
- En cuanto me siento un poco «tocado» dejo de beber 3
- Sólo tomo una o dos copas 4
- No bebo nada 5

196/197 IMAGINESE QUE ESTA USTED EN UNA FILA DE VEHICULOS Y QUE ALGUIEN SE INTENTA «COLAR» DELANTE DE USTED.

196 ¿Qué piensa sobre su comportamiento? (Elija la alternativa más próxima a su opinión, y sólo una.)

- Pienso que me está agrediendo y que trata de avasallarme 1
- Pienso que carece de la debida conciencia cívica 2
- Pienso que tiene prisa 3
- Pienso que no se da cuenta de lo que hace 4
- No pienso nada especial 5

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

197 ¿Qué hace?
(Elija la respuesta que se aproxime más a su propia conducta.)

- Trato de evitar que lo logre impidiéndoselo físicamente con mi propio vehículo 1
- Le advierto de que no debe hacerlo con un toque de claxon, pero permito que realice la maniobra si insiste 2
- Le dejo pasar porque pienso que «hoy por él, mañana por mí» 3
- Le cedo el paso sin que ello me ocasione una molestia 4

198 SEÑALE LAS 3 CONDICIONES DEL VEHICULO QUE CREE QUE INTERVIENEN MAS EN LA OCURRENCIA DE ACCIDENTES ENTRE LAS QUE SE INDICAN:

- Estado general del motor 01
- Estado de los frenos 02
- Estado de la suspensión 03
- Estado de los neumáticos 04
- Presión de los neumáticos 05
- Correcto funcionamiento del alumbrado 06
- Estado de la dirección 07
- Equilibrado de las ruedas 08
- Limpieza de los cristales 09
- Distribución adecuada del peso en el vehículo 10

199/202 ¿COMO CONSIDERA USTED LA LABOR DE LOS AGENTES DE LA POLICIA MUNICIPAL EN CUANTO AL TRAFICO?

Para contestar a esta pregunta, marcar con una X en uno de los 7 espacios que se encuentran entre cada par de adjetivos opuestos, entendiéndose que cuanto más próximo esté a uno de los adjetivos, más usted cree que esa característica se aplica a la pregunta.

La labor de los Agentes de la Policía Municipal de Tráfico es:

- Justa 1 2 3 4 5 6 7 Injusta
- Sacrificada 1 2 3 4 5 6 7 Cómoda
- Util 1 2 3 4 5 6 7 Innecesaria
- Muy eficiente 1 2 3 4 5 6 7 Poco eficiente

203/208 ¿CUAL ES SU OPINION SOBRE LA TAREA DE LA CONDUCCION?

Califique esta actividad en las seis escalas de adjetivos que siguen a continuación señalando con una X en alguno de los 7 espacios que se hallan entre cada par de adjetivos opuestos. Cuanto más próxima a un extremo de una escala esté su elección, indica que usted cree que esa característica se aplica en mayor grado.

- Conducir es una actividad
 - Fácil 1 2 3 4 5 6 7 Dificil
 - Placentera 1 2 3 4 5 6 7 Agobiante
 - Arriesgada 1 2 3 4 5 6 7 Segura
 - Exige gran esfuerzo mental 1 2 3 4 5 6 7 Es básicamente automática y exige poco esfuerzo mental
 - Monótona 1 2 3 4 5 6 7 Variada
 - Exige gran esfuerzo físico 1 2 3 4 5 6 7 Exige poco esfuerzo físico

209 ¿CONOCE USTED LOS DISTINTOS SERVICIOS DE INFORMACION TELEFONICA SOBRE EL ESTADO DE LAS CARRETERAS, AUXILIO MECANICO Y SANITARIO, ETC.?

- SI 1 NO 2

210 ¿LOS UTILIZA ANTES O DURANTE LA REALIZACION DE UN VIAJE?

- SI 1 NO 2

211/213 RELLENE EL SIGUIENTE CUADRO, INDICANDO EN CADA CASILLA EL NUMERO DE ACCIDENTES QUE HA TENIDO USTED, SEGUN LA GRAVEDAD Y SEGUN HAYA SIDO USTED CONDUCTOR, PASAJERO O PEATON. COMO PUEDE VER EN EL CUADRO, LAS CASILLAS SE INTERPRETAN LEYENDO LAS FILAS Y COLUMNAS CORRESPONDIENTES.

	Cuántos como conductor	Cuántos como pasajero	Cuántos como peatón	TOTAL
Accidentes MORTALES (Si ha fallecido alguna persona en las 24 horas siguientes al accidente)				
Sólo HERIDOS				
Sólo DAÑOS MATERIALES				
TOTAL				

214/216 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) ¿COMO APRENDIO A CONducIR? (Señale con una X el sistema que utilizó para cada tipo de vehículo que conduzca. Si en algún caso utilizó varios métodos a la vez, señale los que ha empleado.)

	214 MOTO	215 COCHE	216 CAMION o AUTOBUS	
En una AUTO-ESCUELA				1
En el EJERCITO				2
Me enseñó un FAMILIAR				3
Me enseñó un AMIGO				4
Aprendí SOLO				5
No conduzco este vehículo				6

217 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) ¿CUANTO TIEMPO TRANSCURRIO DESDE EL INICIO DEL APRENDIZAJE DE LA CONDUCCION HASTA LA OBTENCION DEL PERMISO DE CONducIR? (Si es titular de varios permisos, refiérase al que obtuvo en primer lugar.)

- A) Indicar aproximadamente n.º de meses
- B) Indique cuántas veces se examinó

218 (Conteste sólo si tiene permiso de conducción.) ¿CUANTO DINERO LE COSTO SU PERMISO DE CONDUCCION?

Aproximadamente Ptas.

219/220 (Conteste sólo si conduce algún vehículo.) ¿A QUE VELOCIDAD MAXIMA CREE USTED QUE ES CAPAZ DE CONducIR CON UN NIVEL ACEPTABLE DE SEGURIDAD? (Utilice una casilla para cada cifra. Si el número es de dos cifras, deje libre la casilla de la izquierda.)

- En autopista En carretera En ciudad
- Un turismo km/h. km/h. km/h.
- Una moto km/h. km/h. km/h.

221/224 SEÑALE, MARCANDO CON UNA X EN CADA UNA DE LAS SIGUIENTES ESCALAS, EL GRADO DE CULPABILIDAD QUE ATRIBUYE A CADA COLECTIVO DE PERSONAS COMO CAUSANTES DE ACCIDENTES.

Cuanto más sitúe su elección hacia un extremo de cada escala, significa que usted considera ese grupo como más responsable de la ocurrencia de accidentes.

¿Quiénes provocan más accidentes?

- Los jóvenes 1 2 3 4 5 6 7 Los adultos
- Las mujeres 1 2 3 4 5 6 7 Los hombres
- Los expertos 1 2 3 4 5 6 7 Los principiantes
- Los conductores 1 2 3 4 5 6 7 Los peatones

225 A CONTINUACION SE REFLEJAN CUATRO POSTURAS BASICAS RELATIVAS AL TEMA DE LOS «CERTIFICADOS MEDICOS O PSICOTECNICOS» PARA LA OBTENCION O REVISION DEL PERMISO DE CONDUCCION. SEÑALE AQUELLA QUE SE ENCUENTRE MAS PROXIMA A SU OPINION.

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

- La selección de conductores a través de los exámenes psicofísicos, debe hacerse escrupulosamente, ya que hay conductores que no deberían tener permiso, y que sin embargo han aprobado el examen de conducir ... 1
- La selección previa de conductores debe hacerse, pero solamente el examen médico. Las pruebas psicológicas no son válidas ni objetivas ... 2
- La selección ha de hacerse precisamente dándole más peso a las pruebas psicológicas ya que son las que verdaderamente pueden detectar quiénes no van a respetar las normas ni conducir con un cierto grado de seguridad ... 3
- La selección previa no debe de hacerse en absoluto, ya que al fin y al cabo, el examen de conducir es la única prueba válida. Si uno no reúne los requisitos, tampoco podrá aprobar el examen ... 4
- Mi postura es otra ... 5
- No conozco el tema ... 6

226 ¿SI TUVIESE QUE DECIDIR SOBRE LA UTILIZACION DE UN PRESUPUESTO PARA MEJORAR EL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO, ELIJIENDO ENTRE DOS ALTERNATIVAS, CUAL DE ELLAS ELIGIRIA?

- Aplicarlo en mejorar la red de transportes públicos y limitar en algún grado la utilización del transporte privado para favorecer el tráfico de los autobuses, etc. ... 1
- Aplicarlo en ampliar la red viaria y mejorar los sistemas de regulación de tráfico para dar más fluidez a la circulación en general ... 2

227/234 (Conteste sólo si conduce.)
SI HA CONDUCIDO ALGUNA VEZ BAJO EL EFECTO DE ALGUNA DE LAS DROGAS QUE SE INDICAN, SEÑALE EN LA CASILLA CORRESPONDIENTE, CUAL O CUALES HA CONSUMIDO.

	SI	NO
Alcohol	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hachís	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Marihuana	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

	SI	NO
Anfetaminas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Somníferos (barbitúricos)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cocaína	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Heroína	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Otras	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

235 LA FORMACION DE CONDUCTORES POSIBLEMENTE PODRIA MEJORARSE Y TAL VEZ ADOLEZCA DE UNA SERIE DE DEFECTOS RELACIONADOS CON EL ENTRENAMIENTO Y POSTERIOR EVALUACION DE LA APTITUD PARA CONDUCIR.

De los cuatro aspectos que se señalan a continuación, elija aquéllos entre los que cree que están los fallos más importantes, y póngalos por orden, entendiéndose que en primer lugar figurará el que usted juzgue como más deficiente. Para ello, indique en el casillero la letra que corresponde a cada factor.

Puede ordenar las cuatro alternativas o solamente elegir una parte si cree que alguno de los aspectos no es deficiente.

- A) Coste económico de la enseñanza de la conducción.
- B) Calidad profesional de los profesores de las Auto-Escuelas.
- C) Métodos de enseñanza de la conducción.
- D) Nivel de exigencia de los exámenes de conducir.

1.º	2.º	3.º	4.º
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

236 SUPONGA USTED QUE TIENE UN PERMISO DE CONDUCCION Y QUE DESPUES DE 7 AÑOS SIN HABER HECHO USO DEL MISMO, SE PROPONE CONDUCIR UN AUTOMOVIL. ¿QUE HACE USTED?

- 1. Solicitar a la Dirección General de Tráfico que compruebe su aptitud para conducir ... 1
- 2. Ir a una Auto-Escuela para recibir algunas clases ... 2
- 3. Pedirle a un amigo que le acompañe al principio ... 3
- 4. Arreglárselas por sí mismo ... 4
- 5. Ninguna de las alternativas tiene sentido, porque no tendría ningún problema para conducir ... 5



NOTA MEDIA:

7,9

DATOS TECNICOS

MOTOR
Posición: delantera transversal.
Cilindros: cuatro, en línea.
Cilindrada: 1.905 c.c.
Alimentación: bomba roto-Diesel.
Carburante: gasóleo
Depósito: 52 litros.
Potencia máxima: 65 CV a 4.600 r.p.m.

TRANSMISION
Tracción: delantera.
Caja de cambios: cinco velocidades, manual.

Embrague: monodisco, en seco.
FRENOS
Delanteros y traseros, de disco.
SUSPENSION
Independiente a las cuatro ruedas.
DIRECCION
Tipo: cremallera.
Diámetro giro: 10,2 metros.
RUEDAS
Llantas: chapa, 5x14".
Neumáticos: 165/70 R14 MXL.
Peso: 990 kg. Longitud: 4,23 m. Anchura: 1,53 m. Altura: 1,36 m. Maletero: 384 dm. cúbicos.
Precio final: 1.832.125 ptas.

Motor 16

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	9
Comodidad	9
Instrumentación	5
Maletero	8
Accesorios	8
Luces	8
Estabilidad	9
Suspensión	9
Ruedas	8
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	7
Cambio	7
Aceleración	8
Velocidad punta	8
Consumo	9
Seguridad	9
NOTA:	8,1

Comentario: El BX 19 TRD es un coche interesante, porque ofrece prestaciones de primera clase con un consumo mínimo de gasóleo, un comportamiento excepcional que da seguridad en todo tipo de terreno y mucho confort. Un confort que se ha conseguido al unir un sistema de suspensión muy estudiado con unos asientos de buen diseño y un sistema de aislamiento de ruido bastante eficaz. La dirección es muy pesada y lenta, si no se monta el sistema de servoasistencia; los instrumentos son complicados, y es necesario un largo período de aprendizaje para dominarlos, mientras el sistema de frenos, con una potencia fuera de lo normal, exige un cierto tiempo de aclimatación para no llevarse sustos, sobre todo, en suelo mojado.

LO BUENO

- Consumo.
- Equipamiento.
- Confort de marcha.

LO MALO

- Dirección lenta y dura (sin «servo»).
- Visibilidad hacia atrás.
- Frenos poco progresivos (precisan aprendizaje).

Velocidad

Estética	8
Acabado	8
Habitabilidad	8
Comodidad	9
Instrumentación	6
Maletero	9
Accesorios	8
Luces	9
Estabilidad	8
Suspensión	8
Ruedas	8
Frenos	9
Potencia	8
Elasticidad	8
Cambio	8
Aceleración	7
Velocidad punta	8
Consumo	9
Seguridad	9
NOTA:	8,1

Comentario: La llegada del BX constituyó un gran paso adelante para la firma Citroën, que gracias a este modelo ha alcanzado un aumento de ventas considerable. La versión equipada con motor Diesel ha sido una de las que más aceptación ha tenido en nuestro mercado, pues se ha conjugado acertadamente una silueta estilizada con una economía digna de elogio.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Motor excepcional.
- Prestaciones y consumo.

LO MALO

- Instrumentación complicada.
- Dirección dura.
- Precio elevado.

LO BUENO

- Estabilidad.
- Frenos.
- Consumos.

LO MALO

- Precio.
- Dirección pesada.
- Climatización insuficiente.

LO BUENO

- Confort de suspensión.
- Rendimiento del motor.
- Frenos.

LO MALO

- Dirección lenta y pesada.
- Diseño de instrumentación.
- Precio.

VIEJAS GLORIAS

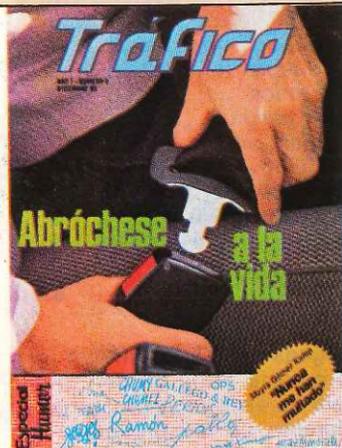
AMILCAR,
CGS, 1925

Se trata de un modelo sport fabricado en St. Denis (Francia) y puede decirse que, de todos los «voitures» deportivos que nacieron con profusión en Francia después de la Primera Guerra Mundial, Amilcar fue la marca más renombrada y la que tuvo más éxito entre los jóvenes «Sportman» de los años veinte. Su nombre vino del anagrama de los apellidos de los socios que lo lanzaron: M.M. Lam y Akar, este último socio capitalista. Fue diseñado por el ingeniero Edmond Moyet, y el modelo de la fotografía es de los pocos fabricados con carrocería de aluminio bruñido. El motor es de cuatro cilindros con 1.074 c.c. de cilindrada, con engrase a presión, pudiendo alcanzar una velocidad de 115 kilómetros/hora. En un modelo similar de la misma marca, con motor de seis cilindros, se mató Isadora Duncan en 1927, por estrangulamiento, al enrollarse su bufanda en la rueda trasera. La fabricación de los Amilcar comenzó en 1921 y siguió hasta 1939, fecha en la que se fusionó con la Hotchkiss. Este tipo de Amilcar fue ganador, entre los de su categoría, en los circuitos de Lasarte y Lemans, así como en las pruebas de las Siete Revueltas, las Doce Horas de Guadarrama y otras más. (Pertenece a la colección de Demetrio Gómez Planche.)



EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

Provincias	Matriculas concedidas		Total vehículos matriculados	Total permisos expedidos	Licencias de conducción
	Ultima de octubre	Ultima de noviembre			
Alava	7059-H	7517-H	458	461	16
Albacete	5543-G	6003-G	460	483	96
Alicante	6563-AN	9201-AN	2.638	2.735	680
Almería	4067-I	4749-I	682	972	223
Ávila	1902-D	2092-D	190	287	25
Badajoz	9003-I	9539-I	536	1.076	224
Baleares	5880-AG	7830-AG	1.950	1.571	478
Barcelona	3537-GY	3662-GZ	10.125	8.232	1.295
Burgos	4663-I	5153-I	490	675	22
Cáceres	0418-G	0817-G	399	602	45
Cádiz	2302-T	3496-T	1.194	1.865	629
Castellón	9315-M	0187-N	872	853	192
Ciudad Real	0584-I	1056-I	472	674	122
Córdoba	7700-N	8555-N	855	1.1153	320
Coruña (La)	0513-AC	1969-AC	1.456	2.113	213
Cuenca	5804-D	6041-D	237	417	31
Gerona	9196-V	0681-W	1.485	1.064	279
Granada	2936-L	3903-L	967	1.368	344
Guadalajara	8208-C	8412-C	204	338	27
Guipúzcoa	9773-V	0907-W	1.134	1.365	96
Huelva	5150-H	5554-H	404	448	113
Huesca	9115-F	9471-F	356	356	39
Jaén	1979-I	2660-I	681	872	225
León	5213-L	5860-L	647	881	55
Lérida	1241-L	1920-L	679	722	71
Logroño	6063-G	6497-G	429	491	46
Lugo	7952-H	8437-H	485	792	122
Madrid	4103-GS	3823-GT	9.720	7.221	661
Málaga	7930-Z	9661-Z	1.731	2.084	530
Murcia	7075-W	8566-W	1.491	2.134	610
Navarra	3777-P	4836-P	1.059	986	81
Orense	3662-H	4105-H	443	465	72
Oviedo	5347-AG	6724-AG	1.377	1.530	146
Palencia	0917-E	1190-E	273	408	10
Palmas (Las)	5931-X	7848-X	1.917	1.243	177
Pontevedra	3611-W	4695-W	1.084	1.551	213
Salamanca	6088-H	6519-H	431	798	35
Santa Cruz	3458-V	5188-V	1.730	1.336	124
Santander	8939-M	9740-M	801	978	91
Segovia	3421-D	3648-D	227	269	10
Sevilla	2893-AH	4887-AH	1.994	2.439	673
Soria	4053-C	4198-C	145	172	10
Tarragona	2457-P	3451-P	994	856	209
Teruel	3029-D	3253-D	224	256	23
Toledo	6924-I	7496-I	572	611	98
Valencia	6734-BT	0252-BU	3.518	3.947	1.044
Valladolid	1759-M	2451-M	692	811	37
Vizcaya	0242-AL	2090-AL	1.848	1.992	101
Zamora	1892-E	2234-E	242	300	26
Zaragoza	4625-V	6028-V	1.403	1.365	108
Canta	5277-C	5403-C	126	163	13
Melilla	8218-B	8313-B	95	95	18
TOTALES			64.622	66.876	11.148



CAMBIOS DE DOMICILIO

Los suscriptores de la revista TRAFICO que deseen cambiar el domicilio en el que la vienen recibiendo habitualmente, deberán enviar un nuevo boletín de suscripción gratuita —o todos los datos en un folio o cuartilla— cumplimentando el mismo, además de especificar claramente cuál era su antiguo domicilio. Así, facilitará el cambio sin demoras. Si le es posible, envíe conjuntamente la etiqueta de cualquier número anterior, que va pegada en la faja que envuelve la revista.

BOLETIN DE SUSCRIPCION GRATUITA

Don..... provincia de.....
de profesión..... número.....
con domicilio en.....
calle o plaza.....
código postal.....

desea recibir la revista TRAFICO, editada por la Dirección General de Tráfico, a partir del mes de..... de 198..... y durante un año.

..... a..... de..... de 1985

Firma,.....

Recorte y envíe este boletín a revista TRAFICO
C/ Josefa Valcárcel, 28. 28027 Madrid.

EN EUROPA SE CONDUCIRA MENOS HORAS

Los ministros de Transportes de la CEE han aprobado recientemente la reglamentación del transporte, que entrará en vigor en septiembre de 1986. Para su aplicación en España, el ministro de Transportes español, Abel Caballero, pidió una prórroga de dos años.

Entre los principales acuerdos hay que señalar que el número de horas máximo autorizado para conducir será de nueve horas, en periodos de cuatro horas y media de conducción seguida. Será posible conducir dos veces por semana un máximo de diez horas.

El descanso de cada día podrá ser repartido en dos o tres partes, a condición de que una de esas partes alcance, al menos, ocho horas consecutivas. Para los conductores de autobuses el descanso diario mínimo será de once horas.



Felicidades con I.T.V.

CON la llegada de las fiestas navideñas y la habitual compra de regalos, normalmente se acaba con los presupuestos y luego sólo nos preocupamos de la cuesta de enero que se avecina. Con tanta preocupación no debemos olvidar la próxima obligatoriedad de llevar nuestros vehículos a la I.T.V. para su control técnico. Entre los usuarios del automóvil cuyos coches arrastren algunos años de servicio podrán darse casos de sobresaltos al conocer el estado en que tenían a su apreciado utilitario y cómo se le habían hecho las reparaciones, después de algún accidente menor (léase bordillazo, visita de cunetas, etc.). También para que el mercado del vehículo de ocasión sufra una criba y lo que se ofrezca a los posibles compradores tenga unas garantías mínimas, sobre todo en cuanto a la seguridad. En el futuro, cuando le ofrezcan un vehículo de ocasión, lo primero que debe preguntar es si tiene pasada la I.T.V., para evitar sorpresas posteriores y contar con unas ciertas garantías de la calidad y validez del producto que pensaba adquirir.

En Alemania, el precio de un coche de ocasión varía mucho de tener pasado el «TUF» (homónimo de nuestra I.T.V., pero en alemán) o tener cerca el vencimiento. En la mayoría de las publicaciones del automóvil existe una sección dedicada a los vehículos de ocasión, donde, al referirse a un modelo de más de tres años, especifican la duración del «TUF». Como otros datos curiosos, exigen para un pequeño Alpine 1300 ruedas cuyo nivel de velocidad sea mínimo HR, con un desgaste no superior al 30 por 100. Igualmente las carrocerías con mal aspecto, con agujeros producidos por la sal, que prolifera por sus carreteras, también son merecedoras del suspenso de los sesudos técnicos alemanes.

Por ahora, nuestras I.T.V. son mucho más suaves —revisión de luces, frenos, dirección—. En mi primera y única visita a la I.T.V., se encendie-

ron todas las alarmas, pues el prototipo que sometía a examen llevaba caídas, convergencias y anchura de neumáticos que la maquinilla no conocía. Seguro que si ponen en marcha la máquina de comprobar amortiguadores (a los turismos particulares no nos correspondía esta prueba) al llevar los duros «Junior» de gas, la armamos otra vez, pues los aparatos no entienden de carreras.

Otra de las situaciones que provocará la obligatoriedad periódica del control de los vehículos a motor será el «cabreo» del usuario. En el apartado de los aficionados a vehículos fabricados en pequeñas series o coches importados en pocas cantidades o en el caso de importadores poco serios, ocurrirá que, al llevar el coche al taller a una revisión, para evitarnos un problema menor, después de marcarnos una cola de la España del racionamiento para pasar la I.T.V., nos manden a casa para volver de nuevo por cualquier pequeña anomalía. Al pedir al concesionario de nuestro lugar de residencia, éste nos confiesa que hace tres meses que no hay ninguna pieza. Aprovechamos un viaje a Madrid y pudimos averiguar que hace dos meses que tampoco la ven. Pero, como hay algunos usuarios irreductibles, se organiza una excursión a Inglaterra, que para su desgracia no tardará en descubrir que es necesario más de un mes para hacerse con el repuesto, y por una pequeña pieza de carrocería es mejor olvidarse de ella, pues no existe en ninguna parte.

Situaciones como la expuesta servirán para clarificar, y a su vez clasificar, a las marcas de este pequeño sector de los importados.

Esperamos que nuestra entrada en el Mercado Común sea para bien de nuestro automóvil practicante y que si por un lado tenemos que purgar con la I.T.V., el incremento del precio del gas-oil, etc., en contrapartida, nuestros coches y, por lo tanto, la circulación en general, sea más segura.

Mientras tanto, felicidades a todos.



ZANNI
A TODO GAS

Santander-Oviedo (N-611 y N-634)

PAISAJE CON PELIGROS



Son 207 kilómetros de carreteras. Un tramo por la N-611 y otro, el más largo, por la N-634. Un trayecto que admite otras posibilidades quizá más turísticas pero también, por ser carreteras de peor trazado, más peligrosas. En líneas generales, puede decirse que el trazado, junto a indudables paisajes de gran belleza, que siempre son de agradecer, problemas, siempre más acuciantes en cuanto a Cantabria se refiere. Serios problemas en algunos puntos que disparan las cifras de accidentes y muertos. Puntos negros que la autovía Santander-Torrelavega solventará en gran medida. En cuanto al recorrido por tierras asturianas, puede decirse que el trazado, en general, es bueno; no presenta problemas excesivamente serios —los que había se han solucionado—, aunque hay determinadas zonas en las que conviene no bajar ni un ápice la guardia. Una carretera, en definitiva, que necesita algunos serios «retoques», pero que no es de lo peor.

Kilómetro 1: Cuatro Caminos. ¿En qué ciudad o localidad no hay un punto con este nombre? Es la salida de Santander, y donde la puesta en servicio de un paso subterráneo, uno de cuyos extremos coincide con el famoso hospital de Valdecilla, ha solucionado graves problemas de atascos, tanto para salir como para entrar en la capital cántabra.

Km. 2,600: Cruce de Mónaco, del que parten las salidas hacia Bilbao y Burgos; es decir, las vías para conectar con las Nacionales 634 (que luego retomaremos en nuestro recorrido a partir de Torrelavega) y la 623. Está bien señalizado.

Km. 4: Peñacastillo. En un rincón del que parte la carretera que da acceso a la zona marítima de Santander y donde se produce una bella vista, pues hay un punto en el que la iglesia que da nombre al lugar tapa totalmente el montículo sobre el que está enclavado.

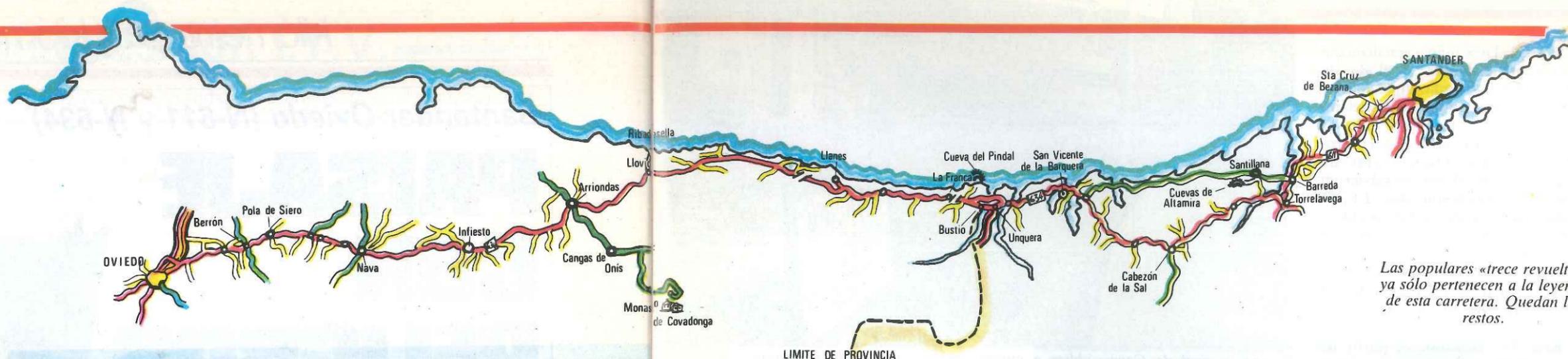
Km. 6: Alto de Ojaiz. Fue punto negro el año pasado, aunque actualmente no se le puede considerar así.

Km. 7,100: Curva peligrosa. Cruce de la carretera de Soto de la Marina. Desde aquí partirá la autovía —de la que algunos tramos están aún sin adjudicar— que unirá Santander con Torrelavega, tramo que solucionará muchos de los problemas que tiene planteados actualmente el trazado de ahora. En este cruce se han producido algunos accidentes. El año pasado fueron contabilizados dos con víctimas y uno sin víctimas.

Km. 7,800: Travesía de Santa Cruz de Bezama. En este tramo es necesaria mucha precaución, pues la proximidad de las viviendas a la carretera resta mucha visibilidad (dos accidentes con víctimas y uno sin víctimas el año pasado).

Km. 9: Subida que presenta la novedad de que el carril para los vehículos lentos, en su tramo final, no obliga a éstos a ceder el paso a los rápidos, como hasta ahora era habitual, sino al revés: los rápidos deben ceder el paso a los lentos. Una novedad que, según parece, se empieza a implantar en nuestro país.

Km. 13,300: Término de Oruña. Salida muy peligrosa desde el pueblo.



Las populares «trece revueltas» ya sólo pertenecen a la leyenda de esta carretera. Quedan los restos.



La autovía Santander-Torrelavega mitigará muchos de los problemas y puntos negros que actualmente tiene esta carretera.



Barreda, una travesía donde se producen demasiados sustos.

Km. 14,400: Punto peligroso, pues la calzada se hunde con cierta facilidad al ceder el terreno. Se han producido tres accidentes y el año pasado fue punto negro. Se produjeron cuatro accidentes con víctimas.

Kms. 15 al 16,5: Tramo denominado popularmente «las trece revueltas», que no significan otra cosa que trece curvas de las de cuidado. Ya están recortadas desde hace varios años y, por tanto, actualmente no presentan problemas, pese a la intensidad del tráfico.

Km. 17: Curva muy cerrada y que merece atención, pero que no es considerada punto peligroso.

Km. 18,100: Cruce de la autovía con Polanco.

Km. 19,600: Curva muy mala, en la que están situados los cruces de las carreteras a Cudán y Miengo. También existe un paso a nivel. No es punto negro.

Km. 20,100: Desviación a Polanco y cruce de la autovía. Un lugar donde las expropiaciones han levantado a los vecinos. Aún queda una pancarta fruto de sus numerosas protestas: «La autopista convertirá a Polanco en un estercolero». Hay que resaltar que en este pueblo nació José María de Pereda.

Km. 22,100: Curva de la Botica. Fue conflictiva durante muchos años, pues una farmacia allí ubicada era continuo blanco de vehículos alocados dada la proximidad del edificio a la carretera (dirección Santander). Actualmente está solucionado el problema y la curva tiene buen trazado y es amplia.

Km. 22,200 al 24,800: Travesía Barreda, de la que parte la carre-



tera a Santillana del Mar, sin duda uno de los rincones más bellos del mundo. Es un punto negro importante. Hay numerosas industrias alrededor y los cruces Comillas-Suances producen, entre otros accidentes, muchos atropellos. La entrada y salida de Sniace es uno de los tramos peligrosos. El pasado año esta travesía dio un balance de 28 accidentes. Este año, cuando se realizó este recorrido —principios de noviembre— ya iban 21. Este punto se trató de arreglar hace tiempo, pero no hubo solución, pues Obras Públicas no aceptó la alternativa propuesta por la DGT.

Km. 25: Cruce de Minirondas. Salida de una carretera hacia Bilbao, y entrada a Torrelavega.

Km. 26: Cruce de Cuatro Caminos, un punto tremendamente peculiar que detallamos en recuadro.

Km. 26,900: Salida del campo de fútbol del Malecón. Existe un

cambio de rasante de entrada a Torrelavega, cuyo final coincide con la salida del campo de fútbol y cuyo firme es muy deslizante. Imagínense ahí con el suelo mojado y frenando. (El año pasado se produjeron dos accidentes con víctimas y uno sin víctimas. Este año, cuatro).

Kms. 27-28: Travesía de Torres. Hay una salida de una gasolinera que da algunos problemas y, unos metros después, está el paso a nivel de Ganzo, un acceso de una sola dirección, y que obliga a esperas a veces demasiado peligrosas: al borde de la carretera o, en el peor de los casos, sobre las propias vías de los FEVE (Ferrocarriles de Vía Estrecha). Seis accidentes con víctimas y otros tantos sin víctimas, el año pasado.

Km. 28,300: Salida conflictiva de la fábrica Firestone.

Km. 29,100: Puente de San Miguel.

Km. 32: Otra nueva señalización en los carriles lentos. Es el alto de Quijas. En la bajada, unos «pastores eléctricos» impiden sustos innecesarios.

Km. 42: Paso a nivel del ferrocarril Santander-Oviedo. Hay un pequeño tramo donde se advierten posibles desprendimientos. El año pasado se produjeron tres accidentes, los mismos que llevamos en lo que va de año.

Km. 47: Alto de Turujal. Buen firme y carril para vehículos lentos y rápidos con la señalización antigua.

Km. 50: Treceño. A partir de aquí, y hasta el límite con Asturias, el kilometraje se presta a confusiones, entre otras cosas porque en todo este trayecto no hay «mojones». El nuevo trazado, en algunos puntos conflictivos, se «comió» algunos metros. Desde este término y hasta San Vicente de la Barquera, el trazado de la carretera es muy bueno, pese a que el terreno sobre el que está asentada obliga a continuos arreglos.

Km. 56: Curvas de la Revilla. Ya está solucionado un peligroso desvío hacia Comillas.

Km. 64: Unos semáforos cortan el paso normal debido a las obras de ampliación del puente de San Vicente de la Barquera. La solución no es fácil.

Km. 65,200: Curvas de Juncalá. Es considerado punto negro (dos accidentes con víctimas y uno sin ellas).

Km. 74: Cruce de Pechón. Se han producido cuatro accidentes con víctimas el pasado año. Unos metros después, justo encima del puente que hay sobre el río Tina Mayor, está la señal que marca el km. 75, justo el límite de provincias.

Otros puntos negros existentes en las carreteras N-611 (Santander-Torrelavega) y el tramo de la N-634 Torrelavega-Unquera han dejado prácticamente de serlo; en unos casos por la intensificación de los servicios en esas zonas (Travesía Ojaiz, alto del mismo nombre, salida puente de Arce y el Molino), y en otros por haberse mejorado el pavimento de la carretera y la señalización, caso de Alto Pedrua, Taller Landaluce y cruce de Polanco. Bienvenidos a Asturias.

Km. 75,100: Bustio. Es el primer pueblo del Principado. Poco



El paso a nivel de Ganzo obliga a esperas, a veces demasiado peligrosas.



Algunos tramos de carretera no presentan ningún problema, o los que había se han solucionado. Es el caso de las cercanías de San Vicente de la Barquera, preciosa ciudad que se ve al fondo.



En estas carreteras hay que prestar especial cuidado, pues los maravillosos paisajes pueden distraerle. Incluso encontrarse con un «coche» como el de la foto, afortunadamente no muy habituales.



El Mirador de San Antolín, un bello lugar para descansar y estirar las piernas. Está perfectamente acondicionado para aparcar.

Galimatías

Torrelavega tiene, como otros muchos pueblos, una glorieta que recibe el nombre de Cuatro Caminos. Probablemente sea el más peculiar del país. Allí llega el kilómetro 25 de la Nacional 611 —la recorrida por nosotros—, y continúa tal kilometraje por la N-634, que va a Asturias. La continuación de la N-611 discurre camino de Palencia, pero su arranque desde Torrelavega es desde el kilómetro 186. Por su parte, la N-634, que parte de Bilbao, «termina» en Torrelavega marcando el kilómetro 223 y, cruzada esta población, sigue camino de Asturias, pero arrancando desde el punto kilométrico 26. Sencillo, ¿o inexplicable? Pues bien, pese a este galimatías y pese a ese cruce, Cuatro Caminos, abarrotado de señales que marcan para todas las direcciones posibles, está perfectamente regulado y no plantea apenas dificultades para quienes se ven en la obligación de pasar por él. No hay mal que por bien no venga...



Asturias está repleta de falagares que dan un aire peculiar a sus carreteras.

después comienza un nuevo kilometraje. Para unos, el 76; para otros, el 79. En cualquier caso, un trayecto que llegará hasta el kilómetro 209,750; es decir, a Oviedo, capital de Asturias. Un tramo que por sus características puede dividirse en dos; desde Bustio a Llovio (km. 122) y desde Llovio a Oviedo. El primero es una carretera en buen estado de pavimento, carretera con siete metros de ancho, con buen trazado en líneas generales, y donde es conveniente tener precaución en época de heladas en algunos tramos; el segundo trayecto presenta algunas diferencias. Su trazado es malo, con curvas sin visibilidad y difíciles de tomar, principalmente en el tramo comprendido entre el kilómetro 130,700 y el 144. La anchura de la carretera varía.

Km. 78,300: Intersección hacia el pueblo de Pimiango y las Cuevas del Pindal, donde existen famosas pinturas prehistóricas.

Km. 79,600: Pueblo de la Franca.

Km. 89,900: Señalización de desvío hacia el monumento prehistórico Idol de Peñas Tú.

Km. 90,500: Curva sin visibilidad. Fue punto negro, donde se produjeron el año pasado tres accidentes con dos muertos.

Km. 96-96,700: Desviación a la entrada de la villa de Llanes. Se puede tomar la N-634 (trazado antiguo), que discurre completamente por la costa hasta Ribadesella. El pavimento está en muy malas condiciones, siendo una carretera estrecha y que atraviesa numerosos pueblos de verano, tales como Celorio, Balmori, Posada, Navas, Nuevas, etc.

Km. 106,900: Mirador de San Antolín. Lugar pintoresco, desde el que se puede ver la desembocadura del río Bedón y la playa de San Antolín. Hay aparcamientos en los dos márgenes. Nunca vendrá mal una paradita en un rincón así.

Km. 115: Señal deslizante que avisa de posibles heladas en un tramo de seis kilómetros.

Km. 122: Llovio. Cruce perfectamente señalizado en las tres direcciones. Existen rodas que obligan a la circulación lenta. A dos kilómetros está Ribadesella, pueblo de verano dividido por un puente, meta de las famosas regatas internacionales Descenso del Sella.



En Infiesto hay algunas señales que avisan: «Atención, zona peligrosa». Y en verdad que es una zona que presenta dificultades.

Km. 134: La curva existente en este punto ha producido —por exceso de velocidad— cuatro accidentes y tres heridos.

Km. 140: Otra curva muy peligrosa que en su día fue también punto negro.

Km. 141: Triongo. Es una recta

hasta el km. 142,700, pero a partir de ahí comienza de nuevo las curvas. Señal de prohibición de circular a más de 60 kms./hora.

Km. 144,300: Intersección hacia Cangas de Onís.

Km. 144,600: Entrada al pueblo de Arriendas, desde cuyo puente sale la regata antes mencionada.

Km. 164,400: Entrada al pueblo de Infiesto. El aparcamiento en la travesía plantea algunos problemas. La salida en dirección a Oviedo presenta dificultades que están perfectamente señalizadas: «Atención, zona peligrosa». El desvío para Campo de Caso tiene una curva peligrosa a la derecha e izquierda, coincidiendo el vértice de la misma con un puente estrecho sobre el río Piloña.

Km. 187: La Secada, un punto que necesita de vigilancia especial dada la gran intensidad de tráfico.

Km. 192: Pola de Siero, cuyo casco urbano necesita ser regulado por semáforos.

Km. 195,900: Está considerado como un punto peligroso y hace años fue el mayor conflicto de tráfico en toda Asturias. En este punto, donde se marca la desviación

hacia El Berrón, se contabilizaron el pasado año diez accidentes, con ocho heridos.

Km. 196,500: Cruce de El Berrón. Los problemas planteados aquí fueron muy importantes en su día. Fue necesario un concienzudo estudio sobre la intensidad de tráfico para regular el tramo, se prohibieron los giros a la izquierda, y se construyeron dos carriles de circulación por cada lado. El año pasado se produjeron ocho accidentes, con tres muertos y veintinueve heridos.

Km. 202,900: Cambio de rasante sin visibilidad. Seis accidentes y un herido el año pasado.

Km. 207: Oviedo. En total, un tramo de carretera en el que se disfruta de bellísimos paisajes y lugares dignos de ver haciendo paradas, «sin prisas», pero cuya carretera, sin ser mala, merece especial atención, sobre todo en algunos puntos concretos. En total, el año pasado se produjeron 22 accidentes, con un saldo de 35 muertos.

Texto y fotos: **Jesús SORIA** (enviado especial)

De Santillana del Mar a la fabada

Recorrer la carretera Santander-Oviedo es una continua invitación a la parada, a desviarte de la carretera, a llegar tarde por muy lejos que esté el punto de cita. Empezar en Santander, aunque se conozca la capital cántabra, significa darse una vuelta por la ciudad, contemplar la ría, con la Pedreña de Seve Ballesteros lamando el verde y el mar; es darse una vuelta por el Sardinero, con y sin ambiente; es no dejar de ver la Universidad Menéndez Pelayo o el Palacio de la Magdalena, obsequio de la reina Victoria, esposa de Alfonso XIII, monarca al que fue regalada la suntuosa residencia por el pueblo de Santander y a título personal; es ver esa ciudad reconstruida tras el incendio del «Cabo Machichaco» allá por 1941.

Son sus restos prehistóricos. Y a unos pocos kilómetros, Santillana del Mar, una villa conservada como pocas, un rincón que nadie debe dejar de ver. Cerca, muy cerca de esta maravilla de «la novia del mar», las cuevas de Altamira, que algunos denominan «la Capilla Sixtina del arte cuaternario».

Y para que el viaje se haga más completo, no le van a faltar rincones donde degustar su rica gastronomía: desde el



cocido montañés y las sardinas a la cántabra, a las anchoas y el salmón, la sopa montañesa, los caracoles a la Santuña o las rocas de Reinosa y las populares «corbatas».

Fuera de Santander entramos en Asturias, donde encontramos desde los puentes de origen romano, a los más puramente prehistóricos, como el dolmen de la capilla de Santa Cruz (Cangas de Onís), el Idolo de Peña Tú (Vidiago-Llanes) o la cueva en Tito Bustillo (Ribadesella), una de las cuevas con arte parietal más importantes del mundo. Todo

esto marca un recorrido en el que también es difícil no parar sin dejar de lado, igualmente, las iglesias románicas o la propia arquitectura civil, además de la popular, cuya representación más típica es el hórreo. Y claro, no se puede dejar de lado ese bello paraje que es Covadonga, con sus vistas impresionantes en las subidas a los lagos de Enol y La Ercina.

Puestos a parar, no le van a faltar a usted lugares donde probar la cocina típica del Principado. No debe perderse el más tradicional de sus platos, la fabada (fabes, jamón, morcilla, chorizo..., ¡que deliciosa!) y la sidra, para beber en cualquier circunstancia. Otros platos son el «boronchu», una especie de empanada de harina de maíz con relleno de chorizo, jamón y tocino; el «pantrucú», una especie de embutido, y los platos en cuya composición intervienen los preciados productos del mar, como el besugo con fideos o las propias fabes con almejas, que le está comiendo mucho terreno a la mismísima fabada.

Lugares, sin duda, que dan la razón a quien un día escribió aquello de «un pequeño paraíso para el amante de la buena mesa».

25 años de carteles divulgativos de la DGT

La eclosión de la publicidad en los sesenta no fue ajena a la temática del tráfico, que se sumó a ella, y actuó como vanguardia. En la gráfica, «Ellos le esperan» o «No ande a ciegas», disputan un puesto a la mismísima Estrellita Castro.

Santamaría realizó este cartel en 1962. Unos tiempos en los que automóviles y vehículos de tracción animal coexistían no siempre en armonía.

DE NOCHE TODOS LOS CARROS SON PARDOS

un carro iluminado es un carro protegido

EL PEATÓN ES UN ELEMENTO FUNDAMENTAL DEL TRAFICO. ESTE CARTEL FUE REALIZADO POR SANTAMARIA EN 1970.

PEATON EN CARRETERA CIRCULE POR LA IZQUIERDA

LAS OTRAS «SEÑALES» DE TRAFICO

Ha transcurrido un cuarto de siglo desde que un cartel con la leyenda «La vida es bella» nos aconsejaba, desde cualquier insólito lugar, conducir con prudencia. Hoy, desde las vallas publicitarias, los anuncios de prensa, la radio y la televisión, Stevie Wonder nos invita, con música, a no beber si vamos a conducir. Dos carteles que nos sugieren dos hitos en la actividad divulgativa de la Dirección General de Tráfico. Entre medias, muchos años de trabajo, más de un centenar de carteles ilustrativos de las diversas campañas llevadas a cabo por el organismo encargado de la seguridad de la circulación.



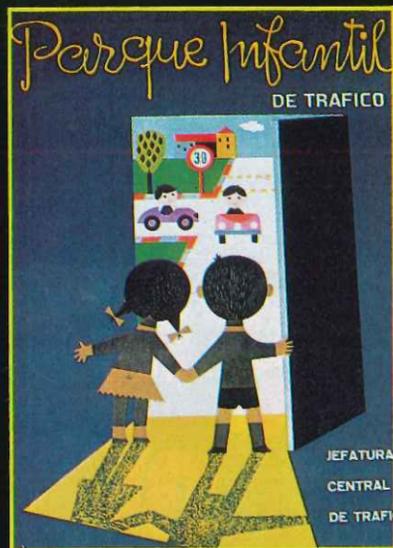
Lo que en la década de los sesenta pudo ser válido, hoy sería temerario: Un automóvil circulando por medio de la carretera con su conductor embelesado. Es el primer cartel de la D.G.T. Su autor, Serny, 1960.

La labor divulgativa y publicitaria de la Dirección General de Tráfico comienza al poco de su creación, en el año 1960, y coincide con el «boom» de la publicidad general, utilizando todos los medios y sistemas clásicos convencionales. Los soportes utilizados son variadísimos: desde las cajas de cerrillas, banderines o globos, a los carteles en vallas o la proliferación, en los últimos años, de los «spots» televisivos.

El objeto de este trabajo —eminentemente gráfico— se centra en las campañas publicitarias realizadas durante los últimos veinticinco años, en las que se han utilizado todo tipo de cartelería. Probablemente recuerden algunos de ustedes los carteles de aquellos tiempos...

Pioneros de la publicidad

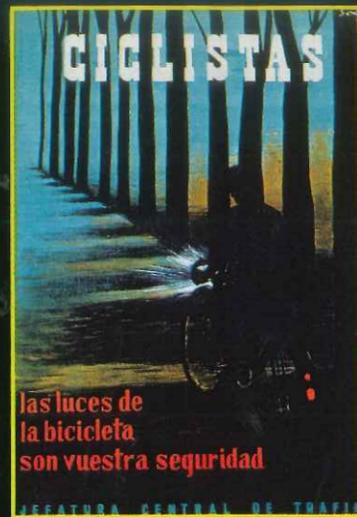
La DGT fue el primer organismo oficial que montó un Gabinete de Divulgación en unas condiciones dignas aunque casi artesanales, ya que en aquellos tiempos heroicos los propios funcionarios repar-



La enseñanza de la educación vial en la más tierna infancia. Santamaría en 1962.

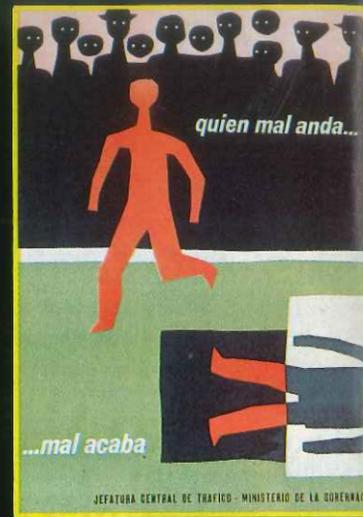
tían octavillas con sus coches particulares y pegaban carteles en las paredes. Incluso algunos de ellos, especializados en las labores divulgativas, eran, hasta no hace mucho, los diseñadores y creadores de los carteles. El último retoque, el artístico, era obra de grafistas de renombre. Los Serny, Virgilio, Poza Santamaría, Van Rij, Laperal, Puente, Garbayo, Máximo, Mingote, Olmo y Núñez han sido algunos de los autores.

Como dato anecdótico y para



La necesidad de ver y ser visto fue una preocupación temprana. El autor, Serny en 1962.

Con cierta ingenuidad, desde este ambiente familiar del cartel se pide prudencia. Es un trabajo de Serny de 1960, del que se tiraron 60.000 ejemplares.

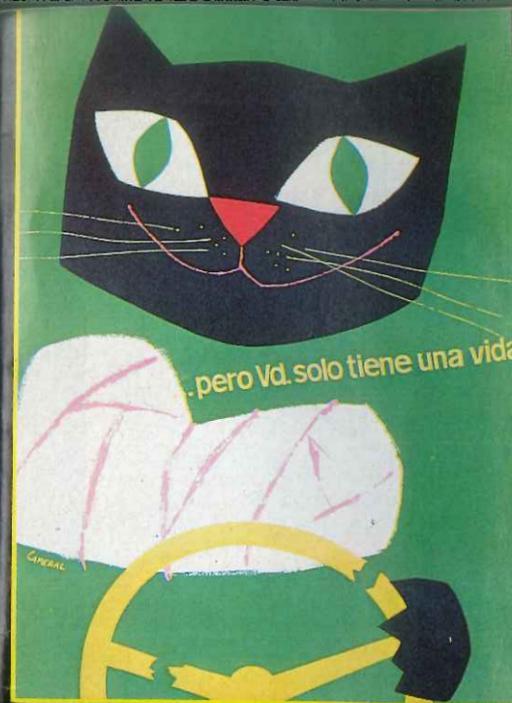


Un mensaje con refrán. El autor es Santamaría. 1961.



dar fe de la buena labor de aquellos cofundadores del organismo, hay que destacar que el entonces Ministerio de Información y Turismo encargó, en 1964, al Gabinete de Divulgación de la Jefatura Central de Tráfico (como se llamaba en aquellos tiempos), todo lo relativo a la publicidad de la campaña «25 años de paz», que organizara el anterior régimen.

El objetivo de las campañas fue, desde el principio, «vender» —como dirían los expertos— «Seguridad Vial» a los usuarios. O, por qué no decirlo, «regalar seguridad». De hecho, hasta hace diez años, TVE pasaba gratuitamente



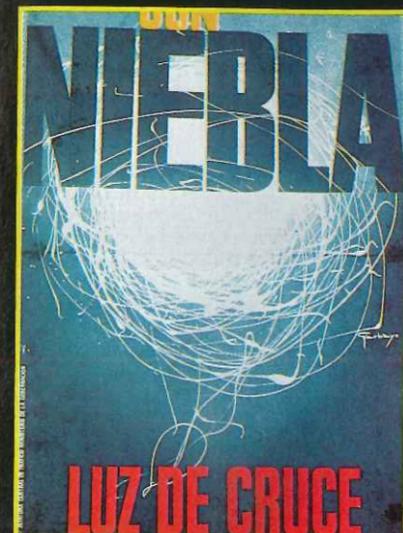
Las siete vidas del gato no son patrimonio del hombre. Es lo que viene a decir este cartel de Laperal en 1963.



De nuevo, los niños son objeto de preocupación. Es un cartel de Laperal y corresponde a la II Campaña Nacional de Seguridad del Peatón, de 1973.



En este cartel de 1963, Máximo alcanza una total simplificación del dibujo y lo convierte en texto.



A medida que transcurren los años, las campañas se centran más en aspectos concretos, como éste de la niebla que Garbayo dibujó en 1969.



Este cartel del holandés Van Rij fue premiado en 1972, en un concurso internacional organizado por la Prévention Routière Internationale. Posteriormente se cambió el texto porque parece que invitaba a beber «algo».



El cuentakilómetros y la tortuga complementan perfectamente el refrán de «Más vale tarde que nunca». Lo hizo Garbayo en 1965.

los «spots» de la DGT por considerarlos de interés público.

Centrándonos de nuevo en la cartelería, se utilizaron «slogans» y consejos que reflejaban una filosofía desde el aspecto amable de la vida. Incluso no faltaba el humor, como las famosas «Aleluyas» de Mingote. Más que asustar se pretendía educar. En lugar de decir «Usted puede morir», se prefería decir «Viva usted», aunque no siempre se conseguía. Incluso, en ocasiones, las leyendas de los carteles reflejaban un imperativo: «¡Peatón!: no espere en la calzada».

El mensaje se complementaba con un dibujo sencillo, no exento de valor artístico. Por el contrario, ahora se tiende más a la composición fotográfica y los contenidos son más sofisticados, como lo es hoy la publicidad en general.

Mensaje: Seguridad

En cualquier caso, según los expertos, es difícil vender la «Seguridad Vial» desde el punto de vista gráfico-publicitario. Hay productos más concretos que se prestan mejor a este trabajo. Se comienza por transmitir un mensaje genérico y se alude con frecuencia al concepto de prudencia: «Sea prudente hoy si no quiere figurar aquí mañana», publicado en 1962.

dele tiempo



No podía faltar la tercera edad en una de las campañas del peatón. Se trata de un montaje fotográfico realizado en 1976 por Manantial, S.A.



Conductor:
los niños señal viva de peligro

Con este ingenioso cartel, Laperal consiguió un premio en el Concurso Internacional de Carteles, organizado por la P.R.I. en Bruselas en 1976.

En muchos casos se echa mano de tópicos y juegos de palabras: «La cortesía no ocupa lugar. Llévela siempre consigo», del mismo año, o «No seas impaciente... hombre», de 1963. Incluso los refranes se prestan al mensaje: «Quien evita la ocasión... evita el peligro», editado en 1960, o este otro, del año siguiente: «Quien mal anda, mal acaba».

En unos tiempos de incipiente motorización en los que los vehículos de tracción animal coexistían con los automóviles, no podía faltar algo para ellos: «De noche todos los carros son pardos», de Santamaría, en 1962. Las bicicletas, por su parte, formaban igualmente un elemento integrador del paisaje circulatorio. Por ejemplo, un cartel de Virgilio, publicado en 1962, tenía la siguiente leyenda: «Ciclistas: circular por la derecha, uno tras otro».

La necesidad de ver y ser visto fue una preocupación temprana: «Por su seguridad y la ajena, no ciegue a los demás». Las campañas y el mensaje han ido evolucionando de lo genérico a lo concreto. Así se hace hincapié en el cinturón de seguridad, en los adelantamientos, en la velocidad y en el alcohol. Estos son algunos ejemplos: «Los adelantamientos son peligro»



PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 1980



DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
MINISTERIO DEL INTERIOR

Puente dibujó estos dos carteles en 1976 para la III Campaña de Seguridad del Peatón.

Con la década de los ochenta se inicia un nuevo estilo de cartelería más sofisticado. Este cartel es de Ignacio Núñez, 1980.



El binomio semáforo-guardia indicándole que debe esperar su turno. Plan Nacional de Seguridad Vial de 1981.

Juan A. GONZALEZ MARTIN (*)



El cartel de tráfico en España

A lo largo de su historia, el cartel se ha utilizado para informar, estimular, activar, movilizar, interpretar, deformar, provocar, motivar, convencer, persuadir, entusiasmar, irritar y, sobremanera, educar la sensibilidad del hombre contemporáneo. A medida que la sociedad se ha ido complicando, este medio de comunicación y de expresión estética no ha tenido más remedio que evolucionar hacia una mayor concisión gráfica, que permita captar su mensaje de manera sencilla y adaptable a las necesidades de la vida moderna. El cartel es un instrumento de apoyo, útil para sintetizar en un solo golpe de vista lo que otros medios de comunicación dicen en mayor tiempo y espacio; por paradójico que parezca, esta subordinación a otros medios supone para el cartel un grado enorme de libertad; el cartel es siempre la consecuencia incontrolada de un proceso de comunicación viva, instalado inevitablemente en el presente. Es una idea convertida en arte, que se reproduce de manera múltiple y simultánea y que se capta de forma sucesiva. De ahí su necesidad de ser preciso, sencillo y sintético; ahora bien, este arte popular y callejero no se justifica tanto por su naturaleza estética, como por su eficacia comunicativa.

Centrándonos sobre el cartel de tráfico, se ve claramente cómo, en tan sólo veinticinco años de vida que tiene en nuestro país, ha reducido su composición ingenua y colorista hasta llegar a la precisión informativa del pictograma. Para alcanzar esta condensación de contenido, el cartel de tráfico español ha tenido que recorrer un largo camino, el mismo que el de la sociedad que lo ha producido.

En su análisis se pueden diferenciar tres periodos, que coinciden: con el alza desarrollista que vivió la sociedad

española, recién incorporada a la vida urbana, en los años sesenta; con la reflexión profunda que origina la crisis de los sesenta, en donde el cartel se emplea como antídoto y remedio de los efectos trágicos de la circulación rodada y como instrumento de educación vial; con la era de las incertidumbres que vivimos en los ochenta, en donde el cartel se usa integrado con otros medios de comunicación, al servicio de la seguridad, de la amabilidad y del respeto, y en contra de las infracciones, de los excesos y del alcoholismo.

Efectivamente, sólo una sociedad con circulación rodada poco importante y pobre en consumo de símbolos, puede explicar la ambigüedad y la falta de concreción de los carteles realizados por Serny, Santamaría, Serrano, Esplandiú o Virgilio, a principios de los sesenta. Son carteles donde predomina la estética sobre la comunicación, la divagación sobre la síntesis, la idea sobre la realización. La parte visual, recargada y barroca, se pone al servicio de la escritura, funcionando incluso de forma contradictoria con la idea que quiere expresar el cartel, tal como ilustra un cartel de Serny de 1960. En estos primeros carteles de tráfico los códigos se complementan, pero no se integran, las

imágenes no son más que ilustraciones de las ideas escritas y el cartel funciona muy pocas veces como una totalidad. No existe ninguna unidad de campaña, y se utiliza una tipografía amorfa y poco expresiva.

La incorporación de nuevos cartelistas, como Garbayo, Puente, Cruz-Novillo y Olmos, que conocían mucho mejor el diseño gráfico y las posibilidades de este medio, posibilita unos mejores resultados en la segunda mitad de los años sesenta, con campañas concretas de revisión de luces, de control de velocidad, de educación vial, de previsión de accidentes...

El cartel de tráfico de los sesenta se caracteriza por su simpleza expresiva y por centrarse más en el mundo simbólico que se ha creado alrededor de la circulación rodada, funciona de manera análoga a como lo hacen las indicaciones de tráfico y aborda directamente problemas concretos: respeto a las señales, educación vial, cortesía con la tercera edad, prevención de accidentes, convivencia... Los carteles firmados por Laperal, Puente, Cruz-Novillo, son pequeñas obras maestras del género. Destacar también que a partir de ahora se comienza a utilizar la fotografía, con realizaciones tan logradas como el «Dale tiempo», de Manantial, S.A.

En los ochenta, el cartel de tráfico, plenamente consolidado, ha buscado más la espectacularidad que la concreción, y frecuentemente se ha perdido en divagaciones y juegos estilísticos, que han dificultado su verdadera función. Se ha orientado a promover la seguridad y la educación vial, y a combatir el alcoholismo y los excesos de velocidad, pero de forma poco convincente. Núñez firma los carteles fotográficos, en tanto que Santamaría y Laperal lo hacen con los gráficos. En ambos casos se olvida la concisión lograda en el período anterior. Incluso la popular utilización que ha hecho SM2 de S. Wonder ha tenido que recurrir a logros anteriores para concretar su contenido. La sencillez y la concisión expresiva de los sesenta, cuyo máximo exponente tiene la contundencia de una fórmula matemática, no ha sido aún superada.

De este modo se ve cómo el cartel de tráfico español no sólo refleja la evolución de nuestra sociedad, sino que llega a confundirse con ella.

(*) Catedrático de Comunicación Audiovisual y Publicidad de la Universidad Complutense de Madrid.



Como ilustraciones del Plan Nacional de Seguridad Vial de 1980, la DGT encargó estos carteles a Ignacio Núñez y Laperal, respectivamente.



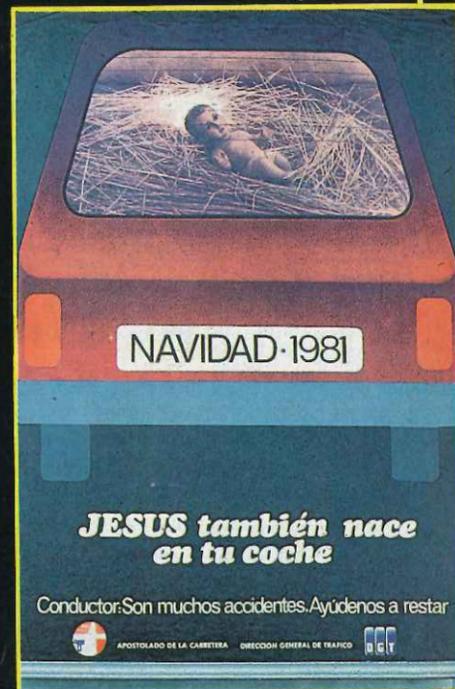
sos. Efectúelos con prudencia. Permítalos con cortesía»; «Ningún vehículo se detiene en seco más que contra un obstáculo». Cuando se toca el tema del alcohol, del mensaje «Siempre con una copa de menos», que parece permisivo, se pasa luego al «No se la juegue a copas», o el último, protagonizado por Stevie Wonder, más rotundo, «Si bebes... no conduzcas». Los peatones son contemplados

no sólo como posibles víctimas sino, a veces, como origen de los accidentes: «Peatón, respete al conductor». Por otra parte, la necesidad de inculcar la enseñanza de la Educación Vial en las escuelas ha sido objeto de gran preocupación. Antaño, los maestros eran profesionales con un poder adquisitivo bajo, con pocas posibilidades de adquirir un automóvil y, por lo tanto, el interés por impar-

tir esta materia era escaso. En los últimos años, la actividad en este campo es intensa. Un cartel de 1973 reza así: «Saber andar no basta... enséñele a circular», referido a los niños.

Por último, con la aportación del Apostolado de la Carretera, la DGT ha editado, para las campañas de Navidad, una serie de carteles en los que se deja sentir la influencia religiosa y la ternura de las fechas navideñas. Lean algunos de los mensajes: «Conductor, peatón: Dios viene. Preparad sus caminos»; «Todos los caminos llevan a Belén».

José Ignacio RODRIGUEZ
Fotos: José RUBIO



La Navidad ha servido de telón de fondo para que la DGT y el Apostolado de la Carretera lancen su mensaje de paz y prudencia.

DOS ANUNCIOS DE LA DGT ENTRE LOS 30 MEJORES

Dos «spots» televisivos de la Dirección General de Tráfico, el protagonizado por Stevie Wonder y el «Gracias, señor» del niño Juan Antonio Gómez, se encuentran entre los treinta anuncios más votados, según el estudio realizado por el Departamento de Investigación de J. Walter Thompson.

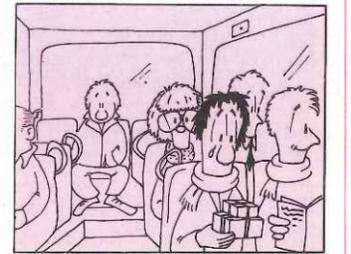
Este trabajo de JWT fue realizado durante la primera semana de junio en base a 500 entrevistas (300 en Madrid y 200 en Barcelona) entre todo tipo de individuos mayores de quince años, con la pregunta básica de qué anuncios les habían parecido mejores.

Del análisis de los datos, la agencia obtiene varias conclusiones, de las cuales las referidas a los mencionados anuncios sobre Seguridad Vial las califica de «hallazgos inesperados» y, en el aspecto de las reglas de comportamiento del público, deduce que éste ha votado la protección al consumidor.

El chalado y su cacharro



El «salto de cama»



Pepe Asecas canturreaba un villancico bajo la caricia del agua tibia: «Con mi viejo tambor, rompo-pon-pon, rompo-pon-pon...»

—Chissss..., que vas a despertar a los niños —le susurró su señora mientras preparaba el desayuno.

—¡Ahh.h...! —suspiró hondamente Pepe—. Quién fuera niño para vagar en la cama hasta las diez. No hay derecho. Y encima les tengo que traer el dichoso arbolito de Navidad.

—Venga hombre, no seas así, que te pilla de paso. Ya sabes lo que disfrutan colocando los adornos y los regalos. Por cierto, Pepín, cariñito, ¿qué me vas a regalar?

—No te preocupes, ya lo tengo pensado.

—Dame una pista, pocholo mío.

—Hummm..., tiene algo que ver con dar saltitos..., je, je, je.

—¿No será una comba? No sé, no sé, que no caigo. Me tienes sobre ascuas.

—Pues ya lo verás en su momento —replicó Pepe dándose importancia, mientras se desenredaba de los brazos de su mujer para salir pitando hacia el ascensor.

El viento gélido del amanecer le sobrecogió mientras se dirigía hacia el automóvil. Giró la llave y la máquina protestó con un chasquido. «Pero bueno, ¿ahora me haces esto? Porquería de coche, cualquier día te doy el pasaporte a la eternidad». Y cogió un taxi.

La mañana se le dio bien en el trabajo y salió un poco antes para comprar los regalos. En la sección de lencería adquirió un «picardías» azulón, de lo más coqueto, y un «salto de cama». Después de comprar los regalos de los niños se sintió magnánimo y decidió añadir unos pendientes para Enriqueta, con lo que se quedó con veinte duros en el bolsillo.

—Ni árbol, ni nada; lo dejaré para otra ocasión —y se dirigió, cargado de bultos, hacia la parada del autobús. Los cristales del viejo cacharro estaban cubiertos de vaho y, en el interior, no cabía un alfiler.

En una de las paradas se produjo el relevo del conductor.

—¡Anda, pero si es Benito! —y Pepe, dando resoplidos, se abrió paso entre el personal, hacia la parte delantera.

El conductor dio un respingo cuando sintió una cariñosa palmada en la espalda que, a buen seguro, le debió doler. «¡Benito, cuánto tiempo!, pero..., ¿qué haces tú pilotando esta reliquia?»

El aludido se ajustó la dentadura y sonrió al reconocerle: «Ya ves, me fue mal lo de la agencia de transportes, y aquí estoy».

Charla que te charla, a Pepe se le fue el santo al cielo y exclamó:

—Para, para, párame aquí, hombre, que me he pasado dos manzanas.

El autobús apenas si se detuvo unos breves segundos en medio del cruce y

Pepe se apeó dando traspies, mientras los regalos se desparramaban por el suelo. En este momento se abrió el semáforo de la calle adyacente y los vehículos comenzaron a esquivarle mientras machacaban los paquetes dispersos por el asfalto. Consiguió llegar a la acera al tiempo que veía cómo el «salto de cama» ondeaba sobre el casco de un motorista.

En un ambiente entrañable, el día de Nochebuena, la familia Asecas se acercó al árbol para abrir los regalos.

—¡Qué pendientes más bonitos, Pepe! Pero no veo yo qué relación tienen con lo de los saltitos...

—Ejem..., para otra ocasión, cariñito, para otra ocasión. Feliz Navidad. (Besos.)

Nacho DE LA RIOJA

No se me arrime

Algunos ciudadanos de este país, que durante años han circulado en su «seiscientos», Simca 1.000, luego quizá 124, no se compran un coche con buena «performance», cilindrada de más de 1.600 c.c., y no digamos si el vehículo es de importación y cierto «standing», para circular a 100 km. por hora. Ya se sabe que el que conduce a esa velocidad es porque su coche no da más de sí o no está él mismo muy dotado para el manejo de la máquina. La cilindrada hay que demostrarla, y para ello es preciso la referencia de otro vehículo. Hay que adelantar y dejar bien de manifiesto que también la carretera está jerarquizada.

Si se circula por autopista o autovía, sobre todo en los accesos y salidas de las ciudades, ya se sabe que el carril de la derecha es para los incapaces y para aquellos que circulan como máximo a 100 ó 120 km. por hora. Si usted osa adelantar circulando por el carril de la izquierda a esa velocidad, se le acercará por detrás un vehículo de los antes señalados o si es pequeño, será GTI, GTS,

etc., provisto de los correspondientes alerones, sus señas de identidad, con un personaje joven y agresivo al volante si el coche es de estos últimos, y si el coche es de mayor «standing» y tamaño, su piloto, de mediana edad y aspecto hortera, le dará las luces con excitación a medida que se arrima lo más posible para hacerle notar su intrusismo. Si el personaje en cuestión busca mayor emoción se arrimará aún más, a escasos centímetros de la parte trasera de su automóvil y usted, acelerando lo que pueda, terminará de adelantar para volver a su derecha. Sólo queda la mirada de desprecio que le dirigirá el jinete, continuando su marcha en busca de otros vehículos a los que arrimarse y humillar que ocupan el carril izquierdo, a 110 km. por hora, que se han atrevido a adelantar a otros. La distancia de seguridad entre vehículos —deben pensar ciertos caballeros— es sólo para paletillos y honrados padres de familia.

Mr. Road SAFETY



CONducir MEJOR

EL adelantamiento es una de las maniobras más peligrosas, en la que entran en juego muchos factores. Uno de ellos es la velocidad, que juega un papel muy importante porque el adelantamiento, para hacerse con decisión, rapidez y seguridad, requiere una velocidad adecuada y precisa.

En efecto, antes de iniciar el adelantamiento, el conductor tiene que tener muy en cuenta la velocidad del vehículo que conduce, la del que circule en sentido contrario, la del que va a adelantar, la establecida con carácter genérico o concreto, para cada lugar o circunstancia; en definitiva, la que impongan las distintas y cambiantes situaciones del tráfico, de la vía, de la visibilidad.

Ello exige al conductor que intenta adelantar:

1. Estar seguro de que la potencia y estado del vehículo que conduce y sus propias posibilidades como conductor le permiten realizar la maniobra; es decir, que el *tándem conductor-vehículo* sea capaz de alcanzar la velocidad necesaria como para rebasar el vehículo o vehículos que va a adelantar, pues de nada serviría que el vehículo tuviera la potencia suficiente si el conductor no es capaz de imprimirle el ritmo o la marcha necesaria para alcanzar la velocidad requerida, o al revés.

Por ello, el Código de la Circulación impone al conductor del vehículo que intente adelantar «la obligación de disminuir la velocidad y volver a su mano, desistiendo del adelantamiento si, una vez iniciado, advirtiera la imposibilidad de realizarlo en la forma ordenada por deficiencia de velocidad».

Por consiguiente, en caso de duda lo mejor es no adelantar, no intentar el adelantamiento y esperar una ocasión más propicia, porque en materia de adelantamiento los segundos son fundamentales para que la maniobra llegue a buen fin: la falta de seguridad en uno mismo y en el propio vehículo, la indecisión, son los peores enemigos del conductor a la hora de adelantar.

Para alcanzar la velocidad requerida, el conductor tiene que prever la maniobra, anticiparse a ella. Unas veces será preciso pasar a una relación de marcha inferior, otras no; en todo caso, se deberá guardar con el vehículo que le precede la separación adecuada para así disponer de



VELOCIDAD Y ADELANTAMIENTOS

suficiente visibilidad, espacio y tiempo para acelerar y adquirir más velocidad para adelantar con rapidez y seguridad. Por eso, el Código de la Circulación establece que «no se efectuará el adelantamiento mientras el exceso de velocidad no permita el que la maniobra se realice rápidamente».

También ha de tenerse en cuenta la longitud del vehículo que se intenta adelantar porque, pese a su menor velocidad, su mayor longitud puede prolongar la duración del adelantamiento. A este respecto, el conductor debe fijarse si el vehículo o conjunto de vehículos que le precede e intenta adelantar lleva en su parte posterior una o dos placas rectangulares con el fondo de color amarillo reflectante y borde rojo fluorescente, porque ello es indicador de que dicho vehículo o conjunto de vehículos rebasa la longitud de doce metros.

2. Observar si la velocidad del vehículo que circula en sentido contrario y la del que se pretende adelantar permiten realizar la maniobra sin peligro ni entorpecimiento.

Calcular la velocidad del vehículo que precede es tarea fácil, pero no así la del que circula en sentido contrario, lo que requiere una buena do-

sis de experiencia y educación en la observación y apreciación de distancias y velocidades. En todo caso, el conductor del vehículo que pretende adelantar debe desistir de hacerlo si antes de iniciar la desviación no está seguro de que la distancia y velocidad del vehículo que se aproxima en sentido contrario sean tales que le permitan realizar la maniobra sin riesgo alguno.

3. Observar si para adelantar va a verse obligado a rebasar la velocidad máxima permitida.

A este respecto hay que tener en cuenta que:

a) Los límites de velocidad máxima genérica, establecidos para circular por autopistas, vías urbanas y travesías, no pueden ser sobrepasados por ningún vehículo para realizar adelantamientos y que, sin embargo, los establecidos para el resto de las vías pueden ser rebasados en veinte kilómetros por hora *sólo por turismos y motocicletas* para adelantar a otros vehículos, salvo que estos últimos circulen ya a la velocidad máxima autorizada para aquéllos.

b) Que las limitaciones máximas fijadas mediante las correspondientes señales no pueden ser sobrepasadas en ningún caso, ni siquiera para adelantar.

c) Que las velocidades máximas permitidas a determinados conductores en razón a sus características personales, a determinados vehículos o conjuntos de vehículos por sus características especiales o por la naturaleza de su carga o a los conductores noveles, tampoco pueden ser rebasadas ni siquiera para adelantar.

Pero el adelantamiento es una maniobra en la que, al menos, intervienen dos conductores, el del vehículo que adelanta y el del adelantado y, por ello, en materia de velocidad, las obligaciones afectan a ambos. Examinadas las obligaciones del conductor del vehículo que adelanta, vamos a referirnos a las que afectan al conductor del vehículo adelantado que, en esencia, podríamos decir se reducen a dos: *permitir y facilitar el adelantamiento*.

Para permitir y facilitar el adelantamiento, el Código de la Circulación obliga al conductor del vehículo que va a ser adelantado:

• A reducir la velocidad con el fin de disminuir la duración de la maniobra.

• A no aumentar la velocidad.

Así podrá cumplirse otra obligación impuesta por el propio Código en su artículo 98 al establecer que «la duración de la marcha de los vehículos colocados paralelamente, nunca deberá exceder de unos quince segundos, ni ser superior a 200 metros el recorrido efectuado en esta forma».

Sin embargo, en ocasiones se observa cómo algunos conductores, tan pronto advierten que van a ser o están siendo adelantados por otros, en lugar de reducir la velocidad o, al menos, permanecer en la que llevan, la aumentan considerablemente. Este comportamiento, además de reflejar falta de educación y ausencia de solidaridad para con los demás usuarios de las vías, es muy peligroso y puede terminar en graves accidentes de tráfico.

Nada dice el Código sobre lo que debe hacer el conductor del vehículo que circula en sentido contrario, lo cual es lógico porque circula normalmente por su carril y, en principio, quien debe adoptar las debidas precauciones es el que se lo invade, el que le ocupa su lugar normal en la calzada. Sin embargo, no está de más que coopere y contribuya a que el adelantamiento tenga feliz término. No aumentar la velocidad, levantar el pie del acelerador o pisar ligeramente y suavemente el del freno son formas de una cívica y ejemplar manera de comportarse que facilitan el adelantamiento y evitan accidentes.

José Antonio PEÑAS ALEJO

Mini-TEST

1. Usted desea adelantar al vehículo que le precede. A la vista de la señalización de su parte posterior, deberá tener en cuenta de manera especial...

- a) Que transporta materias peligrosas.
- b) Que su longitud es de más de 12 metros y puede prolongar la duración del adelantamiento.
- c) Que circula lentamente, por lo que la marcha en paralelo de los dos vehículos será mayor.



2. ¿Cuál es la velocidad máxima que un turismo no debe rebasar al realizar un adelantamiento en una autopista?

- a) 140 kilómetros por hora.
- b) 120 kilómetros por hora.
- c) No existe límite de velocidad, en este tipo de vías, para adelantar.

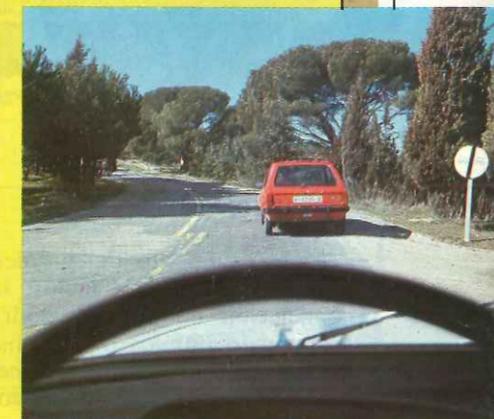


3. ¿Es la velocidad un factor importante a tener en cuenta cuando usted va a realizar un adelantamiento?

- a) Sí, porque el adelantamiento debe hacerse a una velocidad adecuada y precisa.
- b) No, porque la velocidad no se toma en consideración para realizar esta maniobra.

4. En esta vía interurbana en la que la velocidad máxima para turismos está limitada a 90 kilómetros por hora, si usted desea adelantar al vehículo que le precede, el cual circula precisamente a dicha velocidad máxima, ¿qué debe hacer?

- a) Realizar la maniobra, como máximo, a 110 kilómetros por hora, porque está permitido aumentar la velocidad en estas circunstancias en 20 kilómetros por hora.
- b) Realizar la maniobra, como máximo, a 120 kilómetros por hora, que es la velocidad máxima a la que se puede circular por las vías públicas.
- c) En este caso, al circular el vehículo que me precede a la velocidad máxima permitida para la vía, no podré adelantar.



5. ¿Cómo deberá usted actuar si, iniciado el adelantamiento a otro vehículo, advirtiera la imposibilidad de realizarlo por deficiencia de velocidad?

- a) Disminuiré la velocidad y volveré a mi lado, desistiendo de realizar la maniobra.
- b) Haré señales con el alumbrado para que el vehículo adelantado disminuya su velocidad e incluso se detenga.
- c) Advertiré con el intermitente de la derecha mi presencia al vehículo adelantado, para que se note mi dificultad y se aparte al arcén.

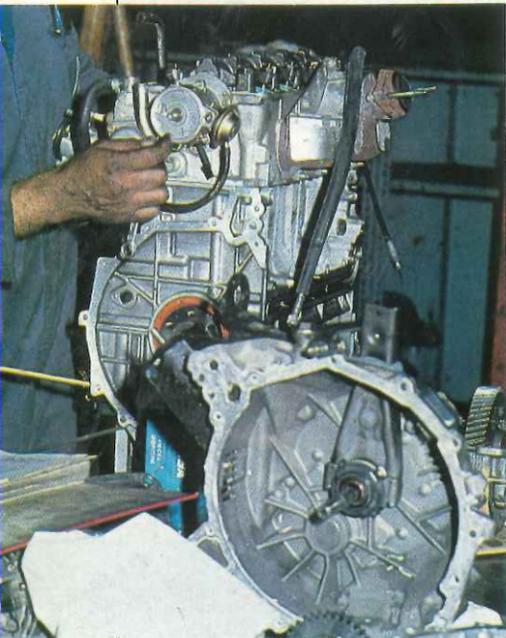
6. Cuando usted circule con su turismo por una travesía sin señalizar, su velocidad máxima nunca podrá ser superior a ...

- a) Aquella que, como máximo, tenga permitida la carretera en la cual está comprendida la travesía.
- b) La que en cada caso concreto siempre debe estar indicada.
- c) 60 kilómetros por hora.



SOLUCION

1, b; 2, b; 3, a; 4, c; 5, a; 6, c.



CALEFACTOR PARA MOTORES DIESEL

El espesamiento del gasóleo por efecto del frío, e incluso la congelación del mismo, podrá ser evitado por los transportistas gracias a un innovación tecnológica desarrollada en Escocia, y que actualmente se encuentra en estudio por parte de la Asociación Automovilística del Reino Unido, a fin de concederle, si procede, el beneplácito oficial.

El inventor del nuevo sistema afirma que el calentador para gasóleo se monta en sólo quince minutos, cuesta unas 11.000 pesetas y puede dejarse en funcionamiento todo el año. En condiciones calurosas actúa como economizador de combustible y aun cuando el ahorro no es espectacular, sí alcanza cifras nada despreciables en empresas que disponen de flotas de camiones de transporte. Para los períodos de carga o descarga, el calefactor está programado para efectuar un ciclo regular de calefacción mientras el motor está parado.

SUPRIMIDO CANON TRAFICO DE CAMIONES

España y Suiza han decidido suprimir las tasas impuestas al tráfico de camiones entre los dos países. Según este acuerdo, desde el 1 de enero de 1986 —fecha de entrada en vigor en España del IVA— los transportistas suizos ya no están sujetos al «canon de coincidencia», tasa puesta en vigor el 1 de enero de 1985, ni a ninguna otra medida de sustitución.

Por su parte, el Consejo Federal ha suprimido, desde el pasado 1 de noviembre, la tasa de entrada, de 200 francos suizos, a que estaban sujetos los transportistas españoles.



TAXI, SOLO PARA MUJERES

En el País de Gales, una fémina, Glenys Preston, realiza un trabajo de taxista «sólo para mujeres», porque lo considera menos peligroso que llevar varones, sobre todo por la noche.

En realidad, no es que vea en cada varón a un delincuente que pueda hurtarle el fruto de sus fatigas al volante, pero, por si acaso, no discrimina, sino que «selecciona».

DEMASIADOS VEHICULOS EN MAL ESTADO

Entre un 50 y un 60 por 100 de los casi cien mil vehículos sometidos a revisión gratuita tenían incorrecciones en algunos de sus sistemas mecánicos principales, según datos, aún provisionales, de la campaña de «Mantenimiento del vehículo 1985».

La Dirección General de Tráfico, con la colaboración de los talleres de reparación de automóviles y estaciones ITV, habilitó más de 2.000 puntos de revisión en toda España, con el fin de que el usuario se vaya concienciando de la necesidad de tener su vehículo en perfectas condiciones para evitar posibles accidentes.

PONGA A PUNTO SU SEGURIDAD



Dirección Gral. de Tráfico
MINISTERIO DEL INTERIOR

Con la colaboración de: ADA · AECAITV · ANFAC · CETRAA · GANVAM · MAPFRE · RACE



Ayuntamiento y Tráfico se han puesto de acuerdo para que en Alcoy se celebren exámenes de conducir.

ALCOY YA TIENE PISTAS DE EXAMEN

La Dirección General de Tráfico, siguiendo su línea de acercamiento a los usuarios, inauguró en Alcoy, el pasado 1 de octubre, una nueva pista de exámenes.

Los 60.000 habitantes de esta ciudad alicantina, además de los 200.000 comprendidos en su área de influencia, no tendrán que recorrer en lo sucesivo los 60 kilómetros que dista la capital, con un puerto de montaña —La Carrasqueta—, a menudo cubierto de nieve en invierno, para realizar los exámenes de conducir. Se ha conseguido con ello un logro social y una reducción de los costes económicos.

En las pistas, propiedad del Ayuntamiento de Alcoy, se celebrarán exámenes, una vez por semana, de todo tipo de permisos de conducir.

Por otro lado, desde el pasado 8 de noviembre, Almadén cuenta igualmente con un lugar donde realizar los exámenes de conducir.

TRANSPORTE COLECTIVO

«Sin coche, La Rochelle es más bella.» Esta frase la ha acuñado el Ayuntamiento de la citada ciudad francesa, quien pretende poner fin al empleo del automóvil particular.

Para ello, están trabajando en la creación de nuevos medios de transporte, el «autoplús», y una original manera de pagarlos mediante una tarjeta única. Con el nuevo sistema, los habitantes de La Rochelle podrán elegir entre la bicicleta, el barco, el minibus e, incluso, el taxi colectivo.

El «bus club», por ejemplo, consiste en el alquiler de un vehículo sin conductor a un grupo de nueve personas para que puedan desplazarse de casa al trabajo y viceversa. Los usuarios se constituyen en asociación y ocho de ellos se reparten los gastos (unas 2.700 pesetas por mes y persona), mientras que el noveno conduce. El vehículo lo compra, lo cuida y lo asegura la Société de Transports Urbains Rochelais (STCR), que no obtiene ningún beneficio con la operación.

SEGURIDAD DE SEGUNDA MANO

Comprar un neumático desgastado, de segunda mano, por 1.500 ó 2.000 pesetas a alguien que previamente lo había adquirido como material de desguace a cuatro pesetas el kilo es, sin duda, un mal negocio, además de sintomático de imprudencia y tacañería. Es algo así como recoger la porquería de otro y encima pagar dinero.

Pues bien, unos 500.000 neumáticos procedentes del desguace europeo, que no cumplen el requisito de reconocimiento de garantía y buen estado por parte de sus

fabricantes y de la normativa de la CEE, son comprados anualmente por importadores españoles en distintos países de Europa, según ha manifestado el director del departamento técnico de la empresa Michelin.

En sus declaraciones, señala que la provincia de Alicante compra la mayoría de estos neumáticos para ser luego comercializados, lo cual, además de constituir un serio peligro para la seguridad vial, podría atentar contra la Ley de Defensa del Consumidor.

RFA: PERMISO DE CONDUCIR «A PRUEBA»

Los nuevos conductores alemanes se verán obligados, a partir de mediados del próximo año, a pasar un período de prueba de dos años, durante el que deberán demostrar que merecen recibir el permiso definitivo para conducir vehículos. Si en este lapso de tiempo cometieran alguna infracción grave, deberán someterse a un nuevo examen.

Esta y otras medidas, como la decisión de prohibir las clases particulares de conducción, han sido adoptadas por las autoridades alemanas en su afán de reducir al mínimo los accidentes de circulación provocados por automovilistas que recientemente han conseguido aprobar su permiso de conducir.

Según las últimas estadísticas, un 84,3 por 100 de los accidentes con motocicletas fue causado por jóvenes menores de veinticuatro años y en un 34,9 por 100 de los accidentes con automóviles se vieron involucrados conductores con menos de veinticinco años.

COCHES DE EPOCA PARA EL EXTRANJERO

Los más de 100 coches antiguos que componen la colección del ovetense Ignacio Quirós Estremera podrían pasar a la propiedad de coleccionistas londinenses y alemanes, ante las dificultades que ha encontrado para crear un museo, para el que necesitaría unos 30 millones de pesetas.

Entre las reliquias de su colección figura el primer coche que se matriculó en Asturias que, aunque en sí no constituye una pieza única, tiene el valor sentimental de ser el primer automóvil que rodó por las carreteras del Principado con una placa de la «O».



**Mayra,
la
experta
conductora
del
«Un, dos,
tres...»**

**“NUNCA
ME HAN PUESTO
UNA
MULTA”**



VICTOR SAEZ

CADA martes, los focos de los estudios Roma iluminan durante todo el día un decorado familiar para todos los españoles. Y allí está, cada martes, Mayra Gómez Kemp, en medio de concursantes y premios. En medio de un programa concurso, el «Un, dos, tres...», con doce años de éxito interrumpido sólo por cortos periodos de descanso estival.

Los focos, los estudios Roma y la voz de Chicho: «A ver, nenás, esas manos a la cadera, que sois unas sosas». Indicaciones a las azafatas, a los iluminadores, a las tres hermanas que tocan la chicharra cuando los concursantes se equivocan o cuando el tiempo se agota. Pero pocas veces Chicho tiene que corregir a Mayra. Porque lo hace a la perfección. Casi tan bien como conducir...

—Soy una buenísima conductora, prudente, tranquila y nada agresiva. Además, nunca me han puesto una multa. Jamás me he saltado un semáforo o un stop. En la vida he circulado por encima del límite de velocidad. Me parece fatal la gente que tiene multas, el coche

embargado y no le importa. Aquí eso es normal, pero en Estados Unidos lo del tráfico se lo toman muy en serio. Saltarse un semáforo cuesta quinientos dólares, y cuando acumulas un número determinado de multas te retiran el carné y hay gente que hasta ha ido a la cárcel. Por eso, el comportamiento de los conductores en Estados Unidos es mucho más cívico. Aquí somos agresivos y no respetamos siempre la ley.

—¿Te gusta conducir?

—Me gusta conducir en carretera. Eso me relaja. Pero en grandes ciudades, como Madrid, lo odio, porque el tráfico es una locura, no hay dónde aparcar el coche y la gente es muy agresiva conduciendo. Te dicen de todo, y si a un conductor normal le insultan gravemente sin saber quién es, imagínate a mí, que me conoce todo el mundo...

—O sea, que te han insultado mucho...

—No, si sólo se han metido conmigo una vez, un día que estaba aparcando, y como tardaba un poco, el que venía detrás empezó a meterse conmigo, pero porque yo soy una conductora prudente.

—Cuando viajas en coche,

¿quién conduce, tú o tu marido?

—Siempre mi marido, por supuesto. Por cierto, que este verano lo he pasado fatal. Fuimos a Estados Unidos, estuvimos en Boston, pero mi hermana vive en Washington y mi madre en Miami y también queríamos ir a Disneyworld, que está en Orlando, a quinientos kilómetros de Miami. Bueno, pues mi marido se dejó el carné de conducir en Madrid. Yo lo llevé y me tocó conducir el mes entero. A todas partes tenía que llevarlo. Acabé horrorizada. ¡Vaya vacaciones!

Dos permisos

—¿Cuándo sacaste el permiso de conducir?

—A los dieciséis años, en Estados Unidos. Lo saqué a la primera, pero cuando vine a España me venció, porque yo no tenía dinero para comprar coche. Luego me casé, tuvimos coche otra vez y tuve que volver a examinarme. Y volví a sacarlo a la primera. Me acuerdo que me costó más pasar el examen teórico que el práctico, porque te tienes que estudiar unas cosas horribles, como lo de las taras de los camiones. Pero bueno, ¡si yo

no quiero ser camionera, yo lo que quiero es conducir un coche!

—Oye, ¿qué hay de cierto en esa idea generalizada entre los conductores varones de que las mujeres conducís mal?

—Hay una leyenda negra. La mujer no conduce mal. Es que conducir es un reflejo mecánico y, en nuestra sociedad, el chico le dice al papá: «Déjame el coche», y el papá se lo deja. Se lo pide la niña y le dice que no. Entonces, las mujeres llegan a los treinta años a examinarse por primera vez sin haber cogido un coche en su vida. Es un reflejo adquirido. Yo estoy segura de que la próxima generación de mujeres va a conducir mejor, pero no por el hecho de su sexo, sino porque van a tener acceso al coche mucho antes.

«Un, dos, tres...» lo hace el público

—Dejemos el tráfico y hablemos de ti, de la radio, de la televisión, del «Un, dos, tres...». ¿No son demasiados años con lo mismo?

—Mira, las encuestas demuestran que la gente no quiere demasiados cambios. Chicho se preocupa de hacer encuestas y él lo ha dicho; el programa lo hace el público y el público no quiere cambios; si acaso, se pueden introducir novedades, pero poco a poco.

—La radio, Mayra: Antena 3, todas las mañanas...

—Sí, todas las mañanas, menos los martes, que grabo el «Un, dos, tres...». Todas las mañanas, de lunes a sábado, en el programa de Jesús Hermida, ahora sólo como colaboradora, porque necesito más tiempo para estar con mi familia. Ahora voy a la radio a eso de las diez de la mañana. Antes tenía que madrugar demasiado. Pero la verdad es que la radio me encanta. Es un medio maravilloso y está en un momento espléndido, porque ningún profesional se puede dormir en los laureles. La competencia es tremenda.

—Todo lo contrario que en televisión, ¿no?

—La televisión no está tan mal como la gente dice. Pero las televisiones privadas son necesarias. Mira, yo, como profesional, prefiero que me vean seis millones de personas que me quieran ver a que lo hagan dieciocho, de los cuales doce no lo desean.

Jorge PARRONDO



VICTOR SAEZ



Felipe Mellizo

SEÑALES

NO soy un automovilista avezado. Ciertamente, me he pasado una buena parte de mi vida sentado ante un volante y recorriendo el mundo, a veces en singladuras que ahora me marean cuando las veo en un mapa. Pero eso me sirvió simplemente para acumular kilómetros; no para acumular sabiduría acerca del tráfico rodado. Probablemente porque casi siempre me he visto obligado a tener la cabeza puesta en otras cosas y a entender, inocentemente, que el automóvil y la carretera no son más que instrumentos estupendos para hacerme llegar a tiempo a una rueda de prensa en La Haya o a bailar con Lola en Barcelona. Es luego, de regreso a mi mesa y a mi trago de vino doméstico, cuando, dentro de los modestos límites de mis neuronas, pienso un poco. Se me vienen entonces a la memoria las cosas que he visto en la carretera, el enorme número de ocasiones en las que, movido por una rutina de niño pequeño, violé normas y me salté señales. También los momentos en los que otros, tan absortos y displicentes como yo, me dieron sustos de muerte en una curva o en un cruce de carreteras. En general, he salido con bien de estas aventuras. Pero se me ha quedado agujereada la conciencia y se ha enriquecido mi perplejidad ante el fenómeno fascinador de la estupidez humana. Pero no es de eso de lo que quisiera hablar, sino de una tentación literaria: las señales de tráfico. Lo ignoro casi todo acerca de su historia. No sé en qué momento tuvo alguien la primera ocurrencia. Pero se han convertido en un lenguaje, en una forma de comunicación que es propia y exclusiva de nuestro tiempo y de nuestra manera de vivir y que ha llegado a formar parte de nuestro código secreto de disposiciones reflejas hasta el punto de que nos es imposible discutir acerca de cualquier

cosa sin apelar a las metáforas de las señales. Fíjense ustedes que gracias a ellas el mundo nos recuerda constantemente que los niños van a la escuela, que hay gente durmiendo y que no se debe tocar el claxon, que la lejana historia de la ganadería ha dejado como rastro de las novelescas cañadas la silueta de una res en medio del paisaje, que existe el ferrocarril y no hay que interrumpir su misteriosa osadía y que todavía, gracias a Dios, hay bosques en cuyos vericuetos berrean los ciervos. Además, se han convertido en leyes morales gráficas y eficaces que nos sirven, no sólo para llegar tranquilamente a bailar con Lola sino también para vivir serenamente las cosas de cada día. Por eso sabemos que es malo adelantar al otro con malos modos o que hay momentos en los que lo discreto es detenerse. Nuestra velocidad no es un tiránico patrimonio personal; es una libertad condicionada a la libertad del otro y a la anchura y la firmeza del lugar por el que deambulamos con nuestros papeles y nuestras fantasías. Así que, lo que ha hecho la señalización es recoger en grafismos relampagueantes el tesoro de la sabiduría del tiempo. Son, en la agonía del siglo XX, una manera de leer «El libro del camino recto», aunque aquellos viejos chinos que lo escribieron no pudieron imaginar nunca que se pudiera llegar a Pekín en tan poco tiempo. Yo creo que la vida de todos los seres humanos habría sido mejor si algún ingeniero arcaico hubiera concebido y plantado en el mundo señales útiles para llegar a nuestro destino. Se echa de menos una buena filosofía del semáforo que nos hubiese advertido acerca de las cosas que pueden ocurrirle a uno en las curvas de la vida diaria: el amor, el dolor, la esperanza, el arrepentimiento y la muerte.

El desafío de los nuevos PEGASO

TECNO

La tecnología europea que no paga aranceles.

Los nuevos Pegaso Tecno incorporan lo último de la tecnología europea:

- Motor Intercooling. 340 c.v. La máxima potencia dentro de su categoría. Y con un consumo mínimo.
- Nueva cabina sobredimensionada.
- Diseño aerodinámico y espacioso. La comodidad con todo detalle.
- Ballestas parabólicas. La mejor suspensión: Aumenta el confort del conductor, la duración y la fiabilidad. Disminuye el peso del vehículo.
- Cajas de cambio ZF. 16 velocidades. Toda la precisión de la tecnología alemana, fabricada por Pegaso.
- Nuevo proceso de fabricación de cabinas. Sistema de cataforesis. Protección total de la cabina contra la corrosión, por un período mínimo de 6 años.
- Red de Servicio Pegaso. Más puntos a su favor. Más de 280 en España y 100 en el extranjero.

DATOS COMPARATIVOS DE POTENCIA Y DIMENSIONES DE CABINA
TRACTORA PEGASO 1234 T Y COMPETENCIA

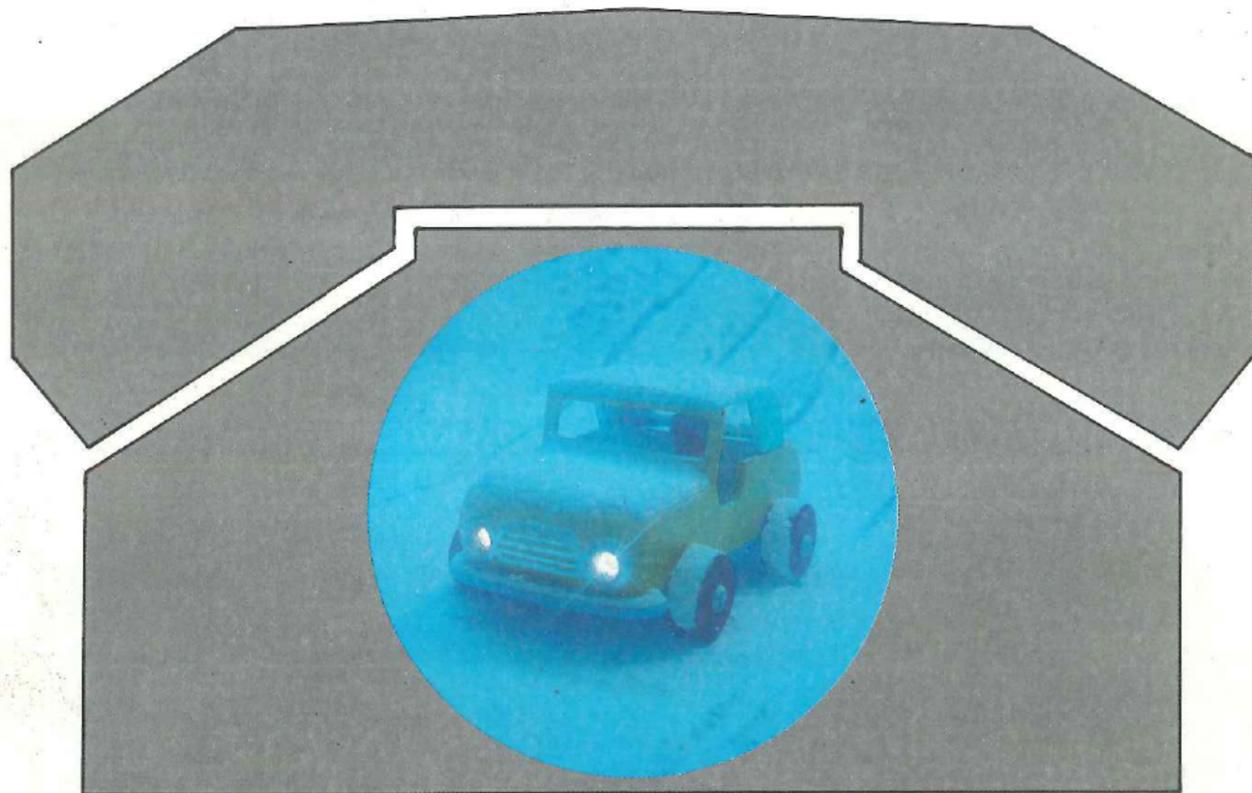
CARACTERÍSTICAS	PEGASO 1234 T	MERCEDES 1933S	IVECO 190.33 TURBO STAR	VOIVO F12	VOIVO F12	DAF FT3305DKX	MAN 1932IFLT	MAN 1936IFLT	SCANIA R112 MAC	RENAULT DR 320T
MOTOR	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
ALIMENTACION	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	TURBO	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING	INTER-COOLING
CILINDRADA	11.946 cm ³	14.620 cm ³	13.798 cm ³	12.000 cm ³	12.000 cm ³	11.600 cm ³	11.413 cm ³	11.967 cm ³	11.000 cm ³	11.946 cm ³
POTENCIA (DIN 70020 - ISO 1585)	347,5 CV (DIN) 340 CV (ISO)	330 CV (DIN)	330 CV (DIN)	329 CV (ISO)	385 CV (ISO)	330 CV (DIN)	320 CV (DIN)	360 CV (DIN)	333 CV (DIN)	320 CV (DIN)
PAR MOTOR (DIN 70020 - ISO 1585)	140 mkg (DIN) 137 mkg (ISO)	143 mkg (DIN)	173 mkg (DIN)	133 mkg (ISO)	163 mkg (ISO)	132,5 mkg (DIN)	137 mkg (DIN)	153 mkg (DIN)	142 mkg (DIN)	138 mkg (DIN)
CABINA										
LONGITUD TOTAL	2.166	2.140	2.140	2.045	2.045	2.050	2.070	2.070	2.200	2.069
ALTURA INTERIOR (MEDIDA SOBRE ZONA CONDUCTOR)	1.550	1.640	1.680	1.580	1.580	1.500	1.600	1.600	1.490	1.510



Gente que sabe lo que hace.



Atención, CONDUCTOR



(91) 7421213

En invierno, las condiciones climatológicas pueden transformarse en un serio enemigo para su seguridad. Sea especialmente cuidadoso cuando conduzca con lluvia, niebla, hielo o nieve. Si ve que puede correr un riesgo innecesario, opte por quedarse en casa. Pero si su viaje es imprescindible, lleve consigo este teléfono. Le mantendrá informado las veinticuatro horas del día y le ofrecerá auxilio mecánico y sanitario de modo permanente.

 **Dirección Gral. de Tráfico**

MINISTERIO DEL INTERIOR