

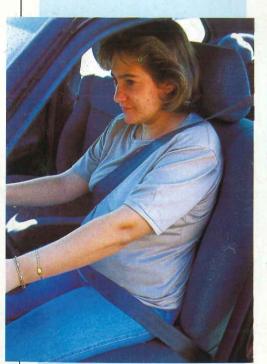
Sumario

AUTONÓMICAS, GRANDES DESCONOCIDAS

Desde este número, iniciamos una serie de reportajes que, autonomía a autonomía, analizarán el estado, características, conocimiento, utilidad y utilización, etcétera de la red de carreteras autonómicas. Hoy por hoy, lo que podría ser una buena alternativa, no deja de ser una desconocida que, en algunos casos, no satisface a los usuarios.



SECCIONES	
La locura del mes	3
Disco verde	4
Editorial	5
Aunque usted no se lo crea	6
Mi carril	7
Tráfico del motor	27
Taller de opinión	30
TRÁFICO CHICO	-
(suplemento central)	
El parque automovilístico, al día	34
El cuentakilómetros	36
Medicina del tráfico	43
El maletero	50
Humor	52
La pluma en el asfalto	53
Famosos en marcha	54
Cartas	56
Pasatiempos	58



15 SEGURIDAD PARA DOS

Los últimos estudios han demostrado que el cinturón de seguridad es el mejor sistema para prevenir las lesiones en embarazadas y fetos. Pero hay que colocárselo adecuadamente, pues de lo contrario puede ser peligroso. Le decimos cómo y por qué.



27 DESCAPOTABLES: LLAMATIVOS Y SEGUROS

Los descapotables han existido desde los principios del automóvil. Son quizás los modelos más llamativos del mercado -aunque su venta en España sigue siendo testimonial-, pero no por ello son menos seguros que sus modelos "hermanos". Un arco de seguridad, principalmente, se ocupa de ello.



38 4 x 4, UNA CONDUCCIÓN DIFERENTE

Los vehículos "todo terreno", con tracción a las cuatro ruedas, están últimarnente de moda. No obstante, por sus características físicas tienen una técnica de conducción distinta, que le explicamos. Y no se crea que, por su un 4 x 4, puede ir por cualquier sitio: también estos vehículos tienen limitaciones.



LA LOCURA DEL MES

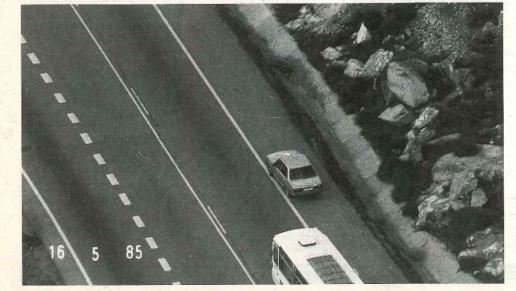
Fotografías captadas por los helicópteros de la Dirección General de Tráfico. Sirven de base para la tramitación del correspondiente procedimiento sancionador



n un tramo donde está permitido adelantar -obsérvese la línea discontinua- y donde, en principio, hay visibilidad suficiente y, como además en el sentido contrario hay un carril para vehículos lentos, puede haber suficiente espacio y tiempo para adelantar. Sin embargo, nos encontramos a un turismo sobrepasando a un autocar por la derecha...

igue la intriga. No se ve venir a nadie en sentido contrario. Los dos carriles -el normal y el de vehículos lentosestán vacíos. ¿Por qué ha optado el turismo por realizar algo tan peligroso como adelantar por el arcén? Esto es algo que no sabemos. Quizás haya sido por no reducir la marcha, ya que en la primera fotografía aparecía un turismo circulando en sentido contrario.





n cualquier caso, la barbaridad es notable. El autocar jamás espera que alguien le vaya adelantar por su derecha. Imagínense qué habría ocurrido si, por cualquier circunstancia, el conductor del autocar tienen que apartarse hacia el arcén o si, simplemente, el vehículo se le "va" un poco hacia ese lado.



José FRANQUEIRA(*)

Perfiles que cuidan al motociclista

ace seis meses, el trágico accidente del Campeón de España de Motociclismo, Andrés Pérez Rubio, sobrecogió a la sociedad española. Las consecuencias del accidente, que se produjo circulando en línea recta a baja velocidad, posiblemente por causas mecánicas, no hubieran sido tan dramáticas -el conductor sufrió la amputación traumática de un antebrazo y una mano- de no haber existido en esa zona un guardarrail.

Estos dispositivos, que están concebidos para evitar que los vehículos se salgan de la carretera en caso de fallo mecánico o humano, deben instalarse teniendo en cuenta las características de todos los vehículos que recorren la vía pública, y no sólo las de los turismos.

En España, este aspecto se considera sólo parcialmente, pues, para proteger a los

vehículos pesados, en algunas ocasiones se refuerzan los guardarraíles superponiendo a la banda metálica horizontal otra más elevada. Sin embargo, no existe ninguna protección adicional para las motocicletas v sus conductores. Para ellos, la

Perfil IPN instalación del guardarrail es perjudicial, ya

que los postes verticales de fijación, constituidos por perfiles con forma de I, actúan como verdaderos cuchillos al ser impactados por el motorista accidentado.

En otros países de nuestro entorno, como Alemania, las autoridades, después de estudiar profundamente los accidentes en los que los motoristas chocan con el guardarrail -el 15 por 100 de los motoristas muertos en carretera en ese país se produce al colisionar con el guardarrail- tomaron hace años las siguientes

- Sustitución de los postes con perfil en I (IPN) por postes con perfil sigma, con cantos redondeados y mucho más anchos, para disminuir su agresividad.

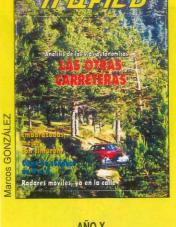
- Colocación, en zonas frecuentadas por motoristas o de especial peligrosidad, de bandas horizontales suplementarias, más bajas que las convencionales, para evitar que el motorista se "cuele" por debajo de ellas.

- Colocación de materiales absorbentes sobre la banda horizontal del guardarrail para atenuar el

Perfil Sigma

impacto del motorista accidentado. Está demostrado que estas medidas reducen la gravedad de las lesiones y el costo social de la recuperación del motorista accidentado. Ello recomienda su adopción en nuestro país.

> (*) Secretario General de SERMOTO



NÚMERO 101, JULIO-AGOSTO 1994

Director: Jesús Soria. Redactores jefe: Juan M. Menéndez y J. Ignacio Rodríguez. Confección: José Bélamo Redactores: Teresa González, Mercedes López, Juana Sánchez y Nono Hidalgo Fotografía Miguel Garrote y Marcos González y Rafael Martín Secretaria de Redacción:

Ana Alvarez Colaboran en este número: . Javier Álvarez, Antonio Aragüez Antonio Arias, Simón Bernal, José Franqueira, Juan C. González, Charo Láiz, Elena Markínez. Mena y Ramón. Colaboración especial:

Manuel Rivas Redacción: C/ Josefa Valcárcel, 28 (4ª planta). 28027 Madrid. Teléfs. directos: 742 83 53 y 741 40 11 Centralita:

742 31 12 (ext. 243 y 285)

Télex: 44510 DIREE Conseio Editorial: Francisco Altozano Milagro del Arroyo, José Azpeitia, Carlos Corbacho, Juan Galbis, Isabel Herrarte Jesús Izarzugaza, Juan José Jauralde, María Paz López, Juan M. Menéndez, Miguel Muñoz Medina, José-Pedro Molina, Carlos Muñoz Repiso, Fernando Ortega, José Antonio Peñas. Estrella Rivera, José I. Rodríguez,

Jaime de la Serna y Jesús Soria. Preimpresión: New Prepress. mprime: eliciones informatizadas, s.a.

Francisco Gervás, 7. 28100 Alcobendas (Madrid) Depósito legal: M-25.988-1985 N.I.P.O.: 126-94-001-3 Distribución: IBERMAIL L. de Hoyos, 159. Madrid. (La revista TRAFICO no comparte necesariamente la opinión de sus colaboradores)

Está autorizada la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, siempre que se cite a la revista TRAFICO como fuente.

Edita: # Dirección General de Tráfico nisterio d e Justicia e Interior). Tirada de este número: 350.000 ejemplares.

Editorial

Las desconocidas carreteras autonómicas

on desconocidas para muchos automovilistas, pero por ellas pasan, cada día, miles y miles de coches. También en ellas se producen cada año miles de accidentes de tráfico -más de 13.000- y dejan un importante número de víctimas. Las carreteras autonómicas, 76.000 kilómetros en total, que no tienen planes a sus espaldas tan espectaculares como los de la Red General, son "las otras carreteras". Una tupida red vial que complementa perfectamente la red principal y que, a veces, sirve de escape para eludir determinadas zonas, de "atajo" para llegar por la "vertical" a ciertos puntos; en definitiva, que si las conociéramos mejor, seguro que nos serían mucho más útiles de lo que actualmente son. Es cierto que muchas dejan todavía mucho que desear, pero no lo es menos que su estado ha meiorado sensiblemente -en términos generales- y que, algunas veces, se las critica sin conocerlas realmente. Precisamente por ello "Tráfico" se propone analizar las más importantes comunidad por comunidad, después de la visión global que de las mismas se ofrece en éste número. Daremos a conocer las más transitadas, las inversiones que se han llevado a cabo, sus conexiones con la red principal, el estado del firme y su señalización y, naturalmente, aquellos puntos que más peligro pueden representar para la integridad de los automovilistas. Trasico

"TRÁFICO", BIMESTRAL **DURANTÉ ESTE AÑO**

La va conocida crisis ha obligado a la Administración a una reducción de gastos que, lógicamente, también afecta a la revista "Tráfico". Así, tras el verano y hasta fin de año, tan solo se editarán dos números que corresponderán a los períodos de septiembre-octubre y noviembre-diciembre. Rogamos, pues, se abstengan de llamar a la publicación para pedir más información o "su" ejemplar mensual. Es probable que, a partir de enero, la revista vuelva a la calle con el mismo número de páginas y con periodicidad mensual. Desde hace meses se está trabajando en distintas fórmulas para conseguir abaratar los costes de edición de "Tráfico" sin necesidad de reducir el número de ejemplares editados, que actualmente son 350.000 mensuales. La intención de la DGT es potenciar la publicación; y más después de los resultados de la encuesta realizada entre los suscriptores, pero sin olvidar la situación por la que atraviesa el país.

Aunque Vd. no se lo crea



CALIXTO SE DESLIZA POR LA CARRETERA

Calixto "el listo" MacRápido, el piloto más rápido del panorama nacional, tuvo un desliz: se salió en una curva mientras marchaba en automóvil hasta su casa. Confiado en su experiencia, MacRápido no redujo su velocidad al entrar en una curva, olvidando que, en aquellos momentos, llovía con cierta intensidad, por lo que su vehículo se deslizó fuera de la carretera.

a nuestro imaginario personaje puede pasarle a cualquier que no tenga en cuenta las leyes de la Física que rigen sobre la adherencia de los neumáticos. Y las leves físicas se pueden desconocer, pero no por ello dejan de cumplirse siempre. La lluvia reduce la adherencia del neumático, al formarse entre este y el asfalto de la carretera una película de agua. En principio, los canales que lleva esculpidos el neumático desalojan el agua con el fin. precisamente, de mantener la adherencia entre la rueda y la vía. Pero, en función de la lluvia caída -e, incluso, del polvo o arenilla existente en la vía, que también forma, con el agua, un elemento deslizante- la posible transmisión de fuerzas a través del neumático se

o mismo que le pasó reduce hasta un 50 por 100.

UNIROYAL, un fabricante Según un estudio de de neumáticos, en dichas

CURIOSIDADES

- Una de las primeras multas de tráfico de las que se tiene noticia se impuso el 20 de mayo de 1899 a un coche que circulaba por la avenida Lexington, en Nueva York (EE.UU.). La velocidad a la que circulaba era de ;20 km./h.!
- El montaje en cadena fue puesto en marcha, por primera vez, por Henry Ford en 1914.
- ✓ La idea se le ocurrió tras ver cómo, en un matadero, despiezaban una vaca.
- ✓ Un coche suele llevar en torno a 2.300 puntos de soldadura.
- En el año 1.546, el obispo de Valencia, Juan de Ribera, ordenó excomulgar a quien condujera los carros de forma temeraria.

condiciones la única forma de afrontar tales curvas en condiciones de seguridad es reducir la velocidad, lo mismo que aconseja siempre la DGT. Pero ¿en cuánto debemos reducir la velocidad? Según los datos de UNIROYAL, en un 30 por 100. Es decir, si una curva está marcada con una limitación de 80, habría que circular por ella a 56 km./h. y si lo estuviera a 40 km./h., deberíamos marchar a la prudentísima velocidad de 28 km./h.

J.M.M. Dibujo: Antonio ARAGÜEZ

Limitación de Velocidad (en km./h.)	Velocidad conveniente en Iluvia (en km./h.)
120	84
90	63
80	56
60	48
40	28

Asegurados sin seguro

o es la primera queja que recibo de algunos automovilistas que, tras el susto del accidente o el disgusto del simple golpe, se han encontrado con otra desagradable sorpresa: tener que pagar el coste de la reparación y luego reclamar al "maestro armero", es decir, a su compañía de seguros. Me imagino al con-

ductor compungido por tener que dejar el coche en el taller -siempre es un trago eso de quedarse sin nuestro amigo inseparable- y recibiendo el primer varapalo del mecánico de turno: "El seguro tarda mucho en pagarme y tendrá que abonármelo usted si quiere que le entregue el coche cuando esté terminado". Corre que te corre a la compañía para arreglar el entuerto, previa discusión, casi siempre inevitable, con el responsable del taller. Y el seguro que se quita el muerto de encima: "Diga en el taller que pagaremos como está estipulado y que usted no tiene por qué pagar".

Regreso al taller: "Me dicen que...". Respuesta: "Perdone, pero no me fío; o paga o aquí se quedará el coche". Vuelta

también presidente nacional, por

alguna vez mis discrepancias con

su 50 aniversario. He mostrado

algunos "chapucillas" -es decir,

con los malos profesionales-, pe-

ro hay que reconocer su trabajo.

Felicidades, mecánicos barcelo-

miles de supuestos amantes del mejor "amigo" del hombre y pro-

vocan cientos de accidentes por atropellos y salidas de la vía para

no llevárselos por delante. Una

neses.

Enhorabuena al

gremio de talleres de

reparación de auto-

na, dirigido por Car-melo V. Olmo,

Reproche para los

ian a sus perros tira-

"animales" que de-

dos en la carretera

en su camino hacia

la playa. Lo hacen

cada verano miles y

móviles de Barcelo-

a la compañía... Al final, el conductor tiene que pagar: cien, doscientas, trescientas mil pesetas y, naturalmente, pedir facturas y demás gaitas para que su seguro, al que paga religiosamente -y no lo haga que se va a enterar la penitencia que le caecada año un buen pellizco de su presupuesto anual, le abone el precio del arreglo cuando lo tengan a bien. A ve-

ces, varias semanas después. No es un hecho aislado, sino bastante habitual. Está ocurriendo con muchas compañías, quizá las menos importantes, y con muchos usuarios. Con algunas empresas, según me cuentan, hasta en el noventa por ciento de los casos. Los derechos de todos ellos están siendo pisoteados. Ni el acuerdo que en su día firmaron la patronal del seguro y de los talleres ha solventado por completo el desaguisado. Está claro que hay que poner remedio a este conflicto. El usuario, el único que paga al día, que además es el cliente, no puede ser quien "pague el pato" y ser un asegurado sin seguro. Me niego a estar de aquí para allá.

ANTIRROBO VÍA SATÉLITE

El mercado está lleno de distintos arti-lugios para evitar los robos de coches. Cumplen su cometido y "canalizan" a los chorizos hacia los coches de los más los chorizos hacia los coches de los más los chorizos nacia los cocnes de los mas descuidados. Pese a todo, se siguen robando muchos coches y cada día hay un puñado de automovilistas angustiados en busca de su utilitario. Para perdos en busca de su utilitario. mitir una localización rápida, una empresa ruso-germana va a lanzar el presu rusu germana va a ranzar gr próximo año al mercado un sistema que proximo ano al mercado un sistema que permitirá encontrar vía satélite los coches robados e, incluso, paralizarlos. Está muy bien. Pienso, sin embargo, que habría que perfeccionarlo: conseguir que deje bloqueados a los ocupantes y que algún artilugio les propine, antes de que algún artilugio les propine, antes de que algún artilugio les propine, antes de su paso por comisaria, unos cuantos guantazos. Aunque sólo sea por contra-rrestar el enfado del propietario.





Jesús SORIA Director

Los mundia-

ñoles se han

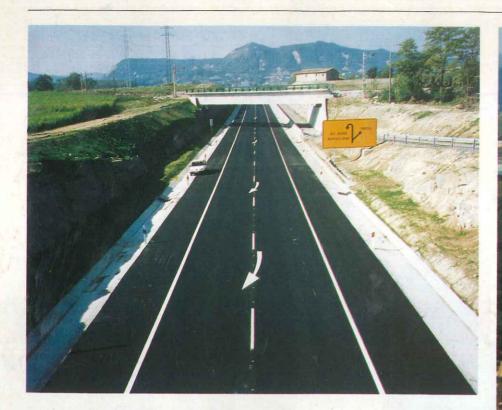
prodigado mucho en las últimas semanas en los en El Mundo minero: "Ca-

INFORME

الوزر لوجه ليا وروا ول Comunidades Autónomus Un euceus 22 por 100 สมหายใช้หาย

Son 76.000 kilómetros que dependen en exclusiva de las Comunidades Autónomas desde 1984. Durante 1993 se produjeron en ellas 13.089 accidentes Cada comunidad se ha dotado de su propia ley de carreteras y ejecutado sus planes viales, en función de sus necesidades o posibilidades. El resultado, a pesar de mejorar, aún deja mucho que desear: señalización e inversión deficientes. así como su autonomía en gestión y denominación induce a error en los usuarios, de forma que un 58 por 100 de ellos se declaran insatisfechos con su nivel de servicio.





a red de carreteras autonómicas suma una extensión de casi 76.000 kilómetros (1.400 de ellos son autopista, autovía o vía de doble calzada); tal número supone un 22 por 100 del total de nuestra geografía, que, en total, supone 326.616 kilómetros. Después de la Red de Interés General del Estado (RIGE). son las vías de mayor intensidad circulatoria. Su función primordial es, por un lado, servir de enlace entre los grandes itinerarios estatales y las principales ciudades de cada comunidad autónoma, así como aglutinar buena parte del tráfico interior en cada una de ellas v distribuir la circulación a vías de menor importancia como las locales.

Las vías autonómicas, a grandes rasgos, son las que tradicionalmente, se denominaban comarcales, sobre cuyas "obras públicas de la Comunidad Autónoma en su propio territorio", como estipula el artículo 148 de la Constitución en referencia a las materias que podrán asumir, las CC.AA. tienen competencias exclusivas. Todas ellas se han hecho cargo de esas funciones en un proceso de transferencia que se inició en 1983, prolongándose hasta finales de 1984.

A partir de esa fecha, todos los entes autonómicos compatibilizan vías de titularidad estatal con autonómicas, -dependientes de Diputaciones o Cabildos- y locales; las excepciones están en las comunidades canaria, balear y navarra, donde todas pertenecen a la red autonómica, y el País Vasco, ámbi-

DENSIDAD DE LA RED **AUTONÓMICA**

Comunidad Autónoma	Densidad km./100 kms. ²		
	Tana 100 miles		
Andalucía	11		
Aragón	11		
Asturias	39		
Baleares	28		
Canarias	26		
Cantabria	38		
Castilla-La Mancha	10		
Castilla y León	12		
Cataluña	16		
Extremadura	7		
Galicia	16		
La Rioja	27		
Madrid	34		
Murcia	26		
Navarra	- 35		
País Vasco	57		
Valencia	12		
Media Nacional	15		

autonómica por cada 100 kms.2 de extensión territorial

satisfecho

19

20

satisfecho

50

57

44

24

Tipo de vía

Autopista

(Fuente: ESPAS)

Carretera Nacional

Carretera Regional

Autovía



to en que todas las vías son gestionadas por las Diputaciones Provinciales.

Desde que finalizó la división territorial de las carreteras, las comunidades han aprobado y puesto en marcha sus respectivas leyes y planes de carreteras, donde planifican las diferentes actuaciones y el presupuesto destinado a

EXTENSIÓN RED NACIONAL (*) ■ ESTADO 21512(7%) COMUNIDADES AUTONOMAS DIPUTACIONES Y CABILDOS 71832(22%) 168470(52%) I LOCALES 64802(20%) Extensión total en kms. de las carreteras españolas 326,616 (Fuente: Plan actuaciones 1994. DGT.)

tal ejecución.

La suma total de la inversión con que se dotaron en un primer momento tales primeros planes superó los 2 billones de pesetas a nivel nacional. Algunas autonomías, como Asturias, Madrid y Valencia, finalizaron en 1993 su primer plan y ya están trabajando en una segunda acometi-

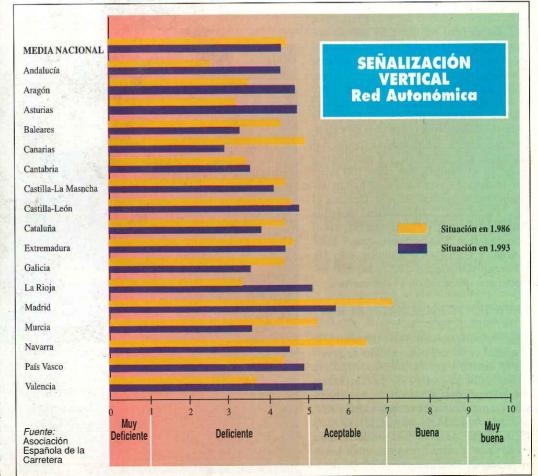
En el terreno de la siniestralidad, durante 1993, se registraron en este tipo de vía un total de 13.089 accidentes con víctimas (incluidos los ocurridos en travesías), con un balance de 1.344 muertes y 21.501 heridos. La comunidad que ofrece mayor índice de siniestralidad en proporción a la extensión de su red es Asturias, con un índice de 4,3 accidentes por cada kilómetro de vía; y las de menor accidentes son Navarra, con un nivel de 0.01 accidentes con víctimas por cada kilómetro, La Rioja (0,07), Castilla-La Mancha (0,07) y Aragón (0.05).

DIEZ AÑOS DE HISTORIA

En estos aproximadamente 10 años en que las distintas comunidades han actuado so-

bre sus carreteras, la extensión de la red ha pasado de algo más de 74.000 kilómetros en 1985, a los 76.000 que posee en la actualidad; es decir, ha crecido 1.500 en la última década.

Este aparentemente bajo incremento no es tal si se tiene en cuenta que las necesidades más perentorias en este tipo de vía son obras de mejora y acondicionamiento, dotándolas del trazado, anchura, firme y señalización acorde a las necesidades circulatorias. Al mismo tiempo, gran parte de las comunidades ha reordenado y subdividido estas vías en función de su



10 Transition Julio-agosto 94

Comunidad Autónoma	Extensión de la Red (kilómetros)	Nivel siniestralidad (accidentes/kms.)	% accidentes respecto total nacional
Andalucía	10.103	0,15	12
Aragón	5.390	0,05	2
Asturias	158	4,3	5 5
Baleares	409	2,3	
Canarias	1.908	0,4	6 2 7
Cantabria	2.030	0,1	2
Castilla-La Mancha	8.206	0,07	7
Castilla-León	11.542	0,09	4
Cataluña	5.123	0,54	4 15
Extremadura	3.316	- 0,06	1,5
Galicia	4.902	0,28	10
La Rioja	1.376	0,07	1
Madrid	2.761	0,44	9
Murcia	2.950	0,16	
Navarra	3.660	0,01	0,5
País Vasco (1)	4.164	0,3	11
Valencia	2.998	0,29	6
TOTAL	75.995	0,17	100

A pesar de los

2.000 millones

hay grandes

contrastes:

invertidos, en las

vías autonómicas

carreteras muv

otras no tanto.

modernas junto a

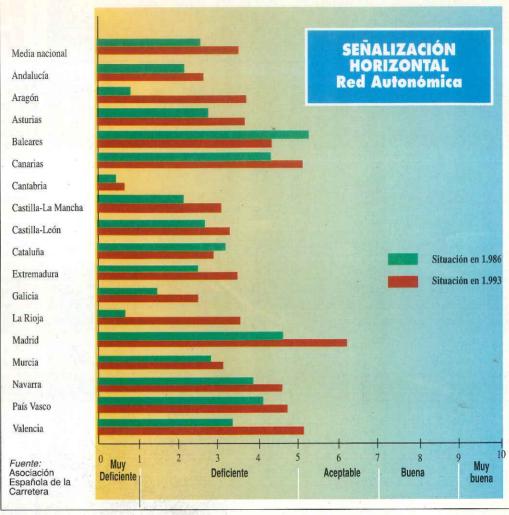
importancia, mayor o menor tránsito o recorrido estratégico; y han procedido a dotarlas de una nueva denominación que suele coincidir con las iniciales de cada autonomía.

A pesar de lo anterior, las comunidades donde se ha ampliado más la extensión son: Andalucía, 549 kilómetros; País Vasco, 304; Canarias, 190; Navarra, 149; Castilla-León, 123; y Extremadura, 112. En el lado negativo ha habido comunidades que han disminuido la extensión de la red, caso de Asturias, Cantabria, Galicia y Valencia.

Otra variable que puede orientar sobre la densidad de la red autonómica es el número de kilómetros de carretera por cada 100 kilómetros cuadrados de extensión territorial. La densidad media nacional de kilómetros de vía autonómica es de 15 kilómetros por cada 100 km². Por encima de esta media se hallan actualmente bastantes CC.AA. Destaca el País Vasco, con 57 kilómetros, seguida Asturias, con 39, y Cantabria, 38; en el lado negativo, Extremadura, con 7 kilómetros, y Castilla-La Mancha, con 10, así como Andalucía y Aragón, que ostentan una densidad de 11 kilómetros.

DEFICIENTE EN SEÑALIZACIÓN

Tan importante como la extensión y la densidad de la red es su estado de servicio y conservación. Desde 1985, la Asociación Española de la Carretera, con la participación de otras asociaciones y empresas del sector -SEOPAN, ESPAS, ASEFMA, AFASEMETRA, 3 M, NIPPON, GARSESA Y GRUPISA-, ha llevado a cabo 6 evaluaciones sobre el estado de los firmes y de la señaliza-



F-M-607
5-4

ción vertical y horizontal en las vías de titularidad autonómica. El último, perteneciente a 1993 y publicado recientemente, somete a examen 1.697 tramos de 100 metros cada uno, distribuidos por toda España, lo que supone 170 kilómetros analizados y verificados.

El examen de la señalización, tanto vertical como horizontal, arroja una media nacional calificada como "deficiente", situación que no ha sufrido variaciones desde que se realizara la primera evaluación en 1986. A pesar del mal nivel general, en Canarias, Valencia y Madrid la situación actual se califica como "aceptable" en cuanto a la señalización horizontal, mientras que la de Cantabria se califica de "muy deficiente". En similar nivel se mueve el resultado de las señales verticales, situándose en condiciones más óptimas las autonomías de La Rioja, Madrid y Valencia; aunque en el caso de la comunidad madrileña ha disminuido su calidad desde 1986, año en que la situación se evaluaba como "buena".

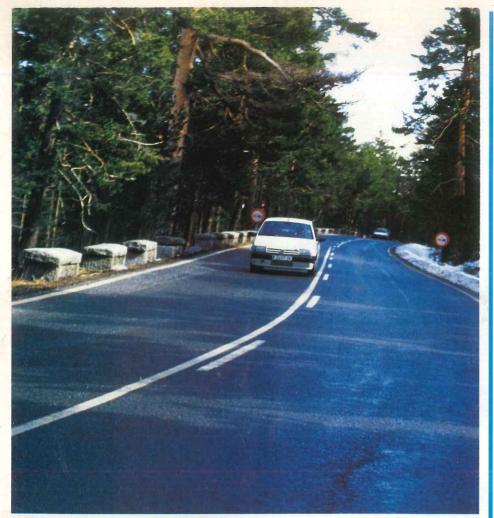
A este respecto señalar que cada autonomía tiene competencia para denominar y señalizar sus vías como estime oportuno; a pesar de ello, el MOPTMA considera deseable una armonización en este sentido, pues tal libertad puede inducir a equivocación y desorientación para los que circulen por ella y cuando se pase de una autonomía a otra.

Más positivo es el resultado de evaluación sobre el firme en 1993. La media nacional es calificada de "aceptable", superando tal nivel sólo Aragón y Galicia, que ostentan un nivel "bueno". Esta última merece mención especial, pues su situación ha pasado de ser "deficiente" en 1985, dando un salto cualitativo importante.

OPINIÓN DE LOS USUARIOS

Junto con las evaluaciones técnicas y profesionales, es muy significativa la visión que los usuarios tienen de las carreteras autonómicas. Para conocer esa opinión, la Asociación Española de Refinerías de Petroleo y Productores de Asfalto (ESPAS) patrocinó recientemente una encuesta entre 1.212 personas. Las vías autonómicas no salen muy bien paradas: el 58 por 100 de los encuestados se siente insatisfecho, frente al 28 por 100 que sí lo está.

En el plano económico, a pesar de los



Muchas veces, las vías autonómicas son perfectas alternativas a las nacionales.

EXTENSIÓN DE LA RED **AUTONÓMICA**

Comunidad Autónoma		Extensión	mark at
	1985	1993	Variación
Andalucía	9.554	10.103	549
Aragón	5.341	5.390	49
Asturias	4.253	4.158	-95
Baleares	1.341	1.409	68
Canarias	1.718	-1.908	190
Cantabria	2.104	2.030	-74
Castilla-		14	
La Mancha	8.276	8.206	70
Castilla y Leór	11.419	11.542	123
Cataluña	4.770	5.123	353
Extremadura	3.204	3.316	112
Galicia	4.977	4.902	-75
La Rioja	1.314	1.376	63
Madrid	2.746	2.761	15
Murcia	2.916	2.950	34
Navarra	3.511	3.660	149
País Vasco (1)	3.860	4.164	304
Valencia	3.012	2.998	-14
TOTAL	74.316	75.996	1680

(1) En el País Vasco, todas las carreteras son titularidad de las Diputaciones.

aproximadamente 2 billones destinados durante estos 10 años, la inversión es calificada de insuficiente por la Asociación Española de la Carretera. Su último análisis del 93 estima que es preciso destinar 200.000 millones más repartidos de la siguiente forma: más de 190.000 para mejora del firme; 4.800, para señalización vertical (418.000 señales de las que un 57 por 100 debieran ser para reposición); y 5.725 millones, para pintar 40.895 kiló-

Teresa G. GONZÁLEZ

COMUNIDAD A COMUNIDAD Próximo número, Andalucía

A partir del siguiente, "Tráfico" publicará un informe detallado de la red vial de cada Comunidad Autónoma: extensión de la red, obras ejecutadas y pendientes, accidentabilidad, inversión, intensidad circulatoria. ria, tramos conflictivos, enlaces con las carreteras RIGE, rutas principales e itinerarios alternativos. En el próximo número, el mes de octubre, Andalucía.

poque

Eran otros tiempos, sin duda con más encanto, aquellos en los que viajar en automóvil era un proceso complejo en el que invertir horas generosamente, añadir guantes y guardapolvo al vestuario y rezar para que la zona ésa én la que la espalda pierde su nombre no fuera un muestrario de agujetas y magulladuras. Eran otras épocas, desde luego más bellas, en las que la ruta Madrid-San Sebastián, por ejemplo, incluía comer asado en Aranda, picar unas morcillitas en Burgos o aueso fresco si el estómago no se prestaba a más contundencias



Elena MARKÍNEZ

culinarias, avituallarse con un buen rioja en la ruta y obsequiar a quienes nos recibian con unos suculentos rellenos de Vergara. Cabe aqui también la cita cultural, el homenaie a las

piedras y el registro botánico aunque a mí me haya dado el repente gastronómico. Eran otros

tiempos, si, que no otro lugar. Repase el mapa un momento. Verá que cada nombre de pueblo y ciudad sigue en su sitio. Y verá un campanario con cigüeñas, una papaverácea colorada, vulgo amapola, un puente y su río y los álamos y el rumor de sus hojas en plan cotilla, una aldea en fiestas con farolillos en la plaza, una orquesta que desafina y las rosquillas del Santo (la gastronomía otra vez, perdón) ... y más. Pero no sigo. Porque no es esta una manía patriótica que pretenda hacerle disfrutar de su autonomía y conocer la ajena. Es la invitación a disfrutar de su tiempo de vacaciones, es la evitación de viaiar como una maleta, es el descubrimiento de que las autovías y autopistas son rápidas y eficaces pero la red autonómica de carreteras tiene bastante de ésto y mucho más

Si rebusca en las tripas del país en el que vive, éste será un verano lleno de recuerdos. Pero sin guardapolvos ni agujetas.

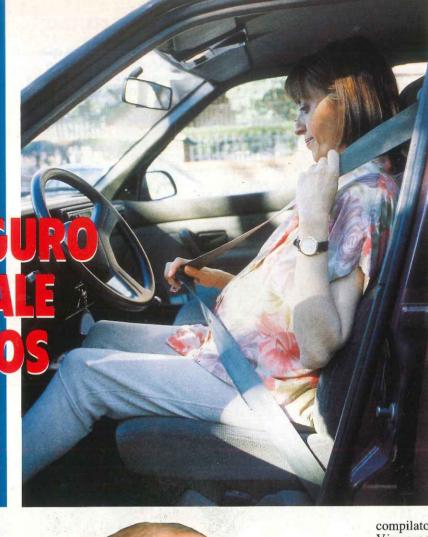
Y es que no cualquier tiempo pasado fue mejor.

El uso del cinturón en embarazadas evita más de la mitad de lesiones

Durante los nueve meses de embarazo, la protección de la madre repercute directamente en la protección a futuro bebé

Durante los nueve meses de embarazo, los cambios anatómicos en el abdomen femenino repercuten en la gravedad de las lesiones en caso de accidente circulatorio, pues afectan por partida doble: al feto y a la madre. Los estudios científicos coinciden en la bondad del cinturón de seguridad como medida preventiva; eso sí, ajustado de forma que no comprima la cavidad que alberga al futuro ser.

ada año nacen en España más de 400.000 bebés. Un número muy similar de madres ha tenido la posibilidad de sufrir, durante los nueve meses de gestación, un accidente, sufriendo las consecuencias, no sólo ellas, sino también el feto que albergaban; es decir, doble riesgo. Tal número de vidas hace que el uso de dispositivos de seguridad durante el período de



portancia. Los últimos estudios médicos sobre el tema aconsejan el uso del cinturón de seguridad correctamente ajustado, pues la mejor forma de proteger al feto es garantizar la seguridad de la madre. No obstante, la

gestación por la

futura madre acentúe su im-

normativa vigente exime de tal obligación a estas ocupantes. La decisión, según fuentes de la Dirección General de Tráfico (DGT), se adoptó porque un cinturón de seguridad mal colocado puede producir lesiones importante e incluso mortales al feto, ante lo cual se optó por dejar elegir a la gestante.

Un trabajo compilatorio realizado por el Vicepresidente de la Asociación Nacional de Ginecología, el doctor Luis Cabero Roura, alerta sobre el aumento, en los últimos años, de la mortalidad materna en accidente automovilístico; y, lo que es peor, de la tendencia al aumento por la extensión de este medio de transporte. Acompañando a esta reflexión, un dato: "un 50-55 por 100 de las lesiones serias se produce en choques frontales; con el cinturón de seguridad se evitaría más de la

y mortales", dice Cabero. En 1983, una investigación hecha en Francia concluyó que el 6,9 por 100 de las mujeres implicadas en accidentes de tráfico estaba embarazada. En Estados Unidos se realizó un estudio sobre el mismo tema en 79 pacientes gestantes. El resultado situó en el 10 por 100 la mortalidad materna y en un 34 por 100 las muertes calcula que cada año mueren

mitad de las lesiones graves

fetales. En ese mismo país se

342 mujeres embarazadas en colisiones de vehículos -cifra que supone el 3 por 100 de las víctimas mortales femeninas-, según un trabajo de General Motors y la Universidad de Michigan. En otro estudio, elaborado sobre 99 mujeres implicadas en siniestros, se halló un 16 por 100 de abortos causados por la colisión.

En Inglaterra se abordó el tema en 1984, ciñendo el análisis a aquellas futuras madres que estaban en el último trimestre de gestación. En el 50 por 100 de los casos los fetos murieron, mientras que en un tercio de los casos los partos fueron prematuros.

ZONA DE ALTA **PROTECCIÓN**

Durante el embarazo, el abdomen femenino, que alberga al feto, se convierte en el punto crítico y más necesitado de protección. Sobre todo, como asegura el doctor Cabero, "en el último trimestre de gestación debido a las dimensiones de abdomen y feto"; además, las lesiones causadas en este tipo de víctimas son diferentes, debidos a las cambios anatómicos y fisiológicos que tienen lugar durante este período.

Todos los trabajos constatan la dificultad para evaluar el alcance total v consecuencias en las lesiones de madre e hijo. Como señala el doctor Luis Cabero, "los médicos responsables de los cuidados de víctimas de un traumatismo, en general, tienen poca experiencia en embarazadas, y el obstetra, poca experiencia en traumatismos graves. La consecuencia es una cierta inhibición diagnóstica y terapéutica".

DOBLE LESIÓN

La línea de actuación más conveniente, según el doctor Cabero, debe diferenciar entre los grandes centros hospitalarios, donde siempre hay equipos traumatológicos y obstetras, y el resto, donde llega la mayoría de accidentes de tráfico, que carecen de ellos; se podría suplir la falta de preparación fácilmente, con la incorporación en los programas de formación de médicos de urgencia de datos específicos de la víctimas gestantes.

16 Transia Julio-agosto 94

Mandriles y maniquies en estado de buena esperanza

Las primeras investigaciones sobre los efectos que un accidente automovilístico producía en el feto se realizaron con mandriles embarazadas a las que se sometió a diversas colisiones empleando cinturón de regazo, o de dos puntos, y el actualmente más extendido de tres puntos. Los resultados favorecieron a este último, recomendándose, a partir de entonces, su uso en mujeres embarazadas.

Hoy, los avances técnicos han posibilitado la creación de "muñecos" que simulan, por una parte, a la mujer embarazada, a quienes se coloca una prótesis de poliuretano similar al abdomen en gestación y donde se introduce otro "muñeco" que reproduce un feto de 7 meses. La prótesis materna tiene la forma del útero donde el "muñeco-feto" flota

en un gel de igual densidad al líquido amniótico.

Con estos curiosos personajes, General Motors, junto a la Universidad de Michigan (EE.UU.), leva a cabo choques reales a distinta velocidad, con el fin de comprobar tanto la aceleración de la cabeza y pecho del feto, como la presión que soporta el abdomen en la colisión.

En caso de accidente

El análisis del alcance de la lesión en una embarazada deber ser responsabilidad de un equipo multidisciplinar compuesto por obstetra, cirujano, neurólogo y otros asesores.

Prioritariamente se practicarán todas las medidas necesarias para salvar la vida de la

El análisis del feto incluirá: control de la El analisis del reto incluira: control de la situación cardiaca durante al menos 30 minutos, análisis ultrasonográfico de feto y placenta y comprobación de existencia de nemorragia fetomaterna.

Se recomienda que todas las embarazadas con lesiones sean hospitalizadas durante al menos 72 horas en nospitalizadas aurante ai menos / z noras en una unidad especial de gestantes de alto riesgo. Después de recibir la baja en el hospital, debe tener una vigilancia constante

La gravedad de los daños corporales en este tipo de víctimas se multiplica por dos, pues no sólo afectan a la madres, sino también al futuro hijo. Los especialistas aprecian dos tipos amplios: superficiales -en la pared abdominal- y profundas -pueden afectar al feto, a la placenta, útero e, incluso, resultar dañados otros órganos (hígado, páncreas y pulmón) que normalmente están en el abdomen y que, debido a los cambios anatómicos del embarazo, se hallan desplazados-.

Una enumeración de las lesiones más frecuentes sitúa en primer lugar el desprendimiento de la placenta, principalmente en colisiones frontales y en otros casos si no se lleva el cinturón correctamente ajustado. También es frecuente la rotura de la bolsa de agua, dando lugar a un parto prematuro. El shock emocional que sufre la futura madre también puede provocar contracciones uterinas, amenaza de parto prematuro o la producción de este.

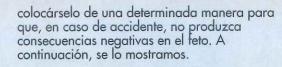
Otro grupo de lesiones afecta directamente al útero y se produce, sobre todo, cuando impacta con el volante, produciendo bien contusiones o incisiones, cuando se incrusta alguna pieza del coche -cristal, metal, plástico, etcétera-, aumentando bastante más el riesgo si la embarazada sale despedida por no llevar cinturón de seguridad.

SÍ AL CINTURÓN

Respecto a las consecuencias para el feto, un trabajo sobre las causas de la muerte fetal, llevado a cabo en EE.UU. con embarazadas víctimas de accidentes, constató en todas desprendimiento de placenta. En la mayoría de los casos, la causa fue el impacto del abdomen contra el volante. Las conclusiones demostraron que lesiones menores en la madre, incluso sin daños aparentes, pueden provocar la muerte del feto. Además de la muerte, son frecuentes lesiones en la zona craneal. También se ha comprobado que fracturas en los huesos de la pelvis o las luxaciones de la madre pueden provocar lesiones en las estructuras fetales, en particular en la cabeza por aplastamiento.

Cómo usarlo correctamente

Numerosos estudios internacionales han lleaado a la misma conclusión: utilizar el cinturón de seguridad es también positivo para las embarazadas. Aunque, para ello, debe





SI. La cinta superior debe colocarse entre los senos, y la inferior, en los muslos, ajustándola bajo el abdomen de forma que no resulte incómoda. Si sufre un accidente, no es el abdomen quien absorbe las fuerzas.



NO. La cinta inferior no debe colocarse sobre el abdomen, pues éste soportaría todo el esfuerzo y podría repercutir sobre el teto. Ajústelo por debajo de la tripa. Será más cómodo y más seauro.



SI sólo existe parte inferior como en la plaza central de los asientos traseros-, éste debe colocarse plano sobre los muslos. Esto es más seguro que no utilizar nada: evitará salir despedido en caso de frenazo brusco.



NO se debe utilizar sólo la parte inferior si también existe superior. Si sólo existe inferior no lo coloque sobre el abdomen, sino que debe ponerlo sobre los muslos: así estará sujeta y no provocará problemas sobre el feto.



NO se siente nunca sobre la banda inferior del cinturón y use sólo la superior: puede deslizarse bajo el cinturón en caso de colisión y éste tendría graves consecuencias. Meior vaya sujeta con ambas cintas.



NO. En los cinturones de tres puntos, es contraproducente usar sólo la cinta inferior del cinturón: puede causar graves lesiones al bebé, sobre todo si va colocado sobre el



NO introduzca relleno bajo el cinturón para acolcharlo. Este elemento podría deslizarse, en caso de accidente, y dirigir la fuerza del impacto sobre el abdomen, con consecuencias para el feto.



NO lleve el cinturón desajustado, ni utilice la famosa "pinza". En caso de percance, cualquier aflojamiento del cinturón puede incrementar la fuerza del impacto y el riesgo de lesión para madre e hijo.

Una conclusión común a todos estos trabajos es recomendar a estos ocupantes utilizar el cinturón de seguridad, aunque ajustando por debajo del vientre la banda horizontal v la diagonal entre los senos a fin de preservar la zona abdominal.

Teniendo en cuenta que no existen cinturones de seguridad especiales para embarazadas, los ideales serían del tipo

que usan los pilotos de competición o los de los asientos para niños, según el doctor Luis Cabero, que, además, destaca el interés de las madres por el uso de tal disposi-

Un informe elaborado en 1986 en EE.UU. apreció que, siendo en general más alta la tasa de utilización en mujeres que en hombres, durante el período de gestación disminu-

ye el uso, igualándose al nivel de los varones. Y, casualmente, en un alto porcentaje de los estudios manejados para este reportaje, las futuras madres no llevaban cinturón de seguridad. Concretamente, se relata el caso de una embaraza que sufrió, por no usar este dispositivo, fracturas múltiples en la pelvis y el fémur, y el feto, fracturas en los huesos craneales (parietal v occipital)

y hemorragia intraventricular. Apoyando la bondad de este dispositivo, resaltar el trabajo estadounidense (Oklahoma), que, en 1973, concluyó que el cinturón de tres puntos, en caso de colisión, no produce lesiones graves, sino luxaciones en la región del hombro, muslos y pecho.

Teresa G. GONZÁLEZ Fotos: Miguel GARROTE

Julio-agosto 94 Trailing 17

en nombre subvesta comodidad

El uso de la pinza incrementa la distancia de desplazamiento del cuerpo, pudiendo producir graves

El Reglamento General de Circulación establece que se utilizarán cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados, "correctamente abrochados". Sin embargo, muchos usuarios utilizan un elemento conocido como "pinza" que, además de infringir este artículo -puesto que impide que el cinturón se abroche correctamente-, anula su efectividad, pudiendo causar serias lesiones en caso de colisión.

ada centímetro que, con una pinza, dejamos de holgura en nuestro cinturón de seguridad se traduce en 8 centímetros más de desplazamiento del cuerpo del afectado en caso de colisión. Estos datos se desprenden de diversos estudios realizados en ensayos de cinturones. Con un ejemplo pueden resultar aun más esclarecedores. Si dejamos unos 4 centímetros de holgura al cinturón de seguridad instalando una "pinza," en caso de choque, a los 22 centímetros que normalmente cede el mecanismo del mismo para no dañar la columna vertebral del usuario, se añaden una simple multiplicaciónaproximadamente unos 32 centímetros más. Eso supondría un desplazamiento del cuerpo superior a medio metro. Distancia más que suficiente para que su cuerpo impacte contra el volante.

La supuesta presión, el sentirse atado, la incomodidad, son algunos de los pretextos más extendidos entre los usuarios de este peligroso elemento, conocido como "pinza". En palabras de Juan Luis De Miguel, ingeniero indusmuy distinta". trial del Centro Zaragoza (Instituto de Investigación sobre Reparación de Vehículos) dos son los usos más normales de las famosas "pinzas". Por un lado, para no sentirse agobiado por la tensión del cinturón "con la mano se tira del cinturón y colocas la

"pinza". El cinturón ya no

se recoge y queda holgado,

no se te ajusta al cuerpo.

También hay otra forma de

utilización que anula el cin-

totalmente y entonces se coloca la pinza, el cinturón va no se recoge, el usuario se lo pone por encima. Exteriormente puede dar la sensación de que lo lleva abrochado, pero la realidad es

CÓMO FUNCIONA

Además de estos efectos falsamente cómodos, con las "pinzas" se consigue dar una holgura al cinturón, que, aunque sea muy pequeña, puede resultar suficiente para anular su efectividad y "la de los pretensores automáticos, disminuvendo también notablemente la eficacia del "air bag" y del resto de sisturón: se tira del cinturón temas de seguridad pasiva".

tal y como indica un trabajo realizado por el Centro Zara-

Para demostrar estas afirmaciones, Juan Luis De Miguel, autor del mismo, explica la forma en que opera el cinturón de seguridad, indicando, en primer lugar, que "presenta, por su propia constitución, una holgura al estar enrollado sobre su carrete, resultando que, en los primeros instantes del choque, el cinturón no sujeta al cuerpo, sino que se extiende con él recorriendo un cierto espacio, unos 22 centímetros. A partir de ese momento, el cinturón actúa, frenando el movimiento del cuerpo cuvo peso se ha multiplicado hasta por diez a consecuencia de la brusca deceleración".

Si ponemos la "pinza", al existir una holgura inicial excesiva, el cuerpo recorre libremente una distancia mayor como se indica anteriormente. 8 centímetros más por cada centímetro de holgura- antes de que lo detenga el cinturón. Para el Centro Zaragoza, este "encuentro, en el que el cuerpo ha cogido carrerilla, puede llegar a ser todo un choque que cause lesiones de cierta importancia". Además, cuanto mayor sea la distancia recorrida por el cuerpo, más aumenta la probabilidad de chocar contra el volante, el salpicadero o el parabrisas.

M. LÓPEZ Fotos: M. GARROTE



CARNET **CON DERECHO** A CONSUMICIÓN SIN ALCOHOL

Con el lema "Sitges, ruta segura", el gremio de hostelería y la Policía Municipal de esta bella localidad catalana han iniciado una campaña contra el consumo de alcohol entre los jóvenes. Durante los fines de semana del mes de julio, grupos de voluntarios, apoyados por la Policía Municipal de Sitges, pararán a los conductores para entregarles un folleto que explica las graves consecuencias del uso del alcohol a la hora de coger el volante.

Al mismo tiempo que el conductor muestra su permiso de conducir, a cambio recibirá un "pin", una especie de identificativo de responsabilidad, y una serie de cheques que podrán ser canjeados en una discoteca, bar o restaurante por una consumición, por supuesto no alcohólica.

Sitges, ciudad ribereña del Mediterráneo, cuenta con una afamada "marcha" nocturna que concentra a la población joven de la zona en los numerosos establecimientos de diversión (media docena de discotecas y una treintena de bares). La experiencia que el gremio de hostelería está llevando a cabo trata de ofrecer a los jóvenes una diversión sana y disuadirles del consumo de bebidas alcohólicas.

Los resultados de esta iniciativa serán contrastados por la Jefatura Provincial de Tráfico de Barcelona, mediante controles masivos de alcoholemia antes y durante la campaña, en los accesos a la ciudad.

Pinchadiscos con marcha segura

Durante este verano, entre canción y canción, los pinchadiscos de las salas de fiesta y discotecas de la provincia de Huelva van a incorporar a la chispa de su repertorio de animación las sugerencias más seguras para que los jóvenes se abstengan de beber alcohol.

La idea, presentada por el gobernador civil onubense, ha sido bien acogida por los empresarios de este tipo de establecimiento que experimentan un notable incremento de visitas en la época estival. Pegatinas con el lema "Vehículo sin alcohol", eslóganes con consejos de seguridad vial en las entradas de las discotecas, recomendaciones sobre el uso del casco y servicios de guardacascos serán otras iniciativas encaminadas a reducir la alta siniestralidad que sufren las capas más jóvenes durante los fines de semana.







Los usuarios de ciclomotor son, sobre todo, jóvenes. La no utilización del casco es todavía una de las infracciones más comunes, aunque su uso va en aumento

"EL CICLOMOTOR ES EL VEHÍCULO **ADECUADO PARA INICIARSE"**

Las estadísticas de accidentes de ciclomotor no demuestran, según Joan Cañellas, presidente de SERMOTO (Asociación Nacional de Constructores de habla el reportaje, va que, si se compa-Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas), el "alto riesgo" de sus usuarios, tal y como decía un reportaje publicado en "Tráfico" el pasado mes de mayo. En su opinión, que recogemos a continuación, el ciclomotor es un vehículo que, por su fácil manejo y baja siniestralidad, se perfila como el adecuado para iniciarse en la circulación.

Lobo con piel de cordero", ha causado mayores de esa edad, que pueden solicicierto malestar en algunos fabricantes y tarla directamente. Como método de asociaciones del sector, que han mani- trabajo, y previo a un cuestionario "para festado su queja por lo que consideran cuantificar tanto el perfil propuesto que dicho reportaje tiene de "inapropiado" al "atacar al ciclomotor infundada e injustamente". El reportaje se basa en opinión de los sujetos en una serie de una investigación de la DGT sobre las "Motivaciones, valores y actitudes de frases textuales refleja el reportaje. quienes obtienen la licencia de conducción de ciclomotor (LCC)", que analiza aspectos psicosociales de la población que obtiene esta licencia. Dado que sus

I reportaje sobre el ciclomotor - ción de la edad del aspirante, el estudio especialmente los titulares- pu- plantea dos grupos diferenciados: los blicado en el número 99 de menores de dieciséis años, que han de nuestra revista, "Ciclomotor: realizar un examen para obtenerla, y los como las diferencias entre los distintos grupos", los investigadores recogen la entrevistas personales, algunas de cuyas

En opinión de SERMOTO (Asociación Nacional de Constructores de Motocicletas, Ciclomotores y Bicicletas), las cifras de siniestralidad de ciclomotovías de adquisición son distintas en fun- res, en términos absolutos, no justifican comparativamente más bajo entre los

el alto riesgo de este colectivo del que ran las víctimas mortales de cada tipo de vehículo sobre 100.000 de éstos en circulación, "el ciclomotor es el que presenta menor siniestralidad: 13,49 muertos por cada 100.000 vehículos, por 23,35 para los turismos" en 1993 (aunque fuentes de la DGT actualizan estos datos, corrigiendo los porcentajes en 13,78 y 23,92, respectivamente). Añade SERMOTO que la estadística de accidentes de ciclomotor es "la que más disminuve: 18,3 por 100 con respecto al 92 (16,6 al actualizar la cifra), frente al 10,2 por 100 en los turismos" (8,0, tras la corrección). Por otra parte, Joan Cañellas, presidente de la asociación, apunta que el ciclomotor "es el vehículo adecuado para iniciarse en la circulación" y que "los menores de 20 años, usuarios mayoritarios de estos vehículos, se accidentan proporcionalmente menos que los mayores, pues éstos, siendo un porcentaje

usuarios de ciclomotor, constituyen casi la mitad de las víctimas".

SOBRE TODO JÓVENES

En cuanto a la edad de los usuarios, el máximo responsable de SERMOTO opina que si bien se puede aceptar, por estudios de mercado, que en general se trata de jóvenes, "el número de licencias expedidas no es un indicador válido, en tanto que los poseedores de cualquier permiso de conducir no necesitan ni pueden solicitar la licencia para conducir un ciclomotor" e, incluso, deben devolverla cuando obtienen otro permiso. El reportaje apuntaba que, en 1993, tres de cada cuatro LCC expedidas fueron para un menor de 18 años y más de la mitad de ellas -62 por 100-, para adolescentes de 16 y 17.

En otras páginas se recogen declaraciones de Miguel Muñoz, Director General de Tráfico, que afirmó en la Comisión Especial del Senado que los jóvenes entre 18 y 25 años, que representan el 12 por 100 de la población, sufren el 24 por 100 de los accidentes con víctimas. Joan Cañellas plantea que se refiere "sin duda, a una población constituida fundamentalmente por jóvenes con permiso de conducir y usuarios, generalmente, de turismos". En

A favor del ciclomotor

En opinión de Joan Cañellas, presidente de SERMOTO, son varios los aspectos a destacar en el ciclo-

Facilidad de manejo y baja siniestralidad, lo que le hace adecuado para la iniciación en la conducción.

Economía de adquisición y mantenimiento, que se adapta a las economías modestas.

 Agilidad en el tráfico urbano, bajo consumo y reducida contaminación, por lo que "es el vehículo que están utilizando cada día más los ciudadanos agobiados por los atascos".

✓ Para mejorar su siniestralidad es necesario, en su opinión, "qumentar la educación vial que reciben los ciudadanos" en cualquiera de sus papeles como peatones, pasajeros o conductores.

su opinión, la combinación joven-ciclomotor produce una siniestralidad mucho menor y afirma estar convencido de que no se trata tanto del tipo de vehículo como de las actitudes y comportamientos de sus usua-

CULPABLE, EL CONTRARIO

En cuanto a las causas de los accidentes, el presidente de SERMOTO recuerda que numerosos estudios "realizados para las motocicletas, pero extrapolables al ciclomotor", indican que en más de dos terceras partes de los accidentes en que intervienen varios vehículos la causa es imputable al conductor contrario por infringir las normas y no respetar la preferencia de paso del motorista.

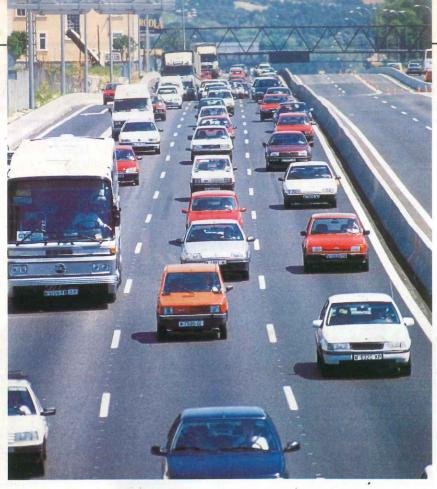
La investigación de la DGT refleia que sólo el 41 por 100 de los varones y el 25 por 100 de las mujeres de 16 y 17 años que aspiran a la LCC, y que no debe pasar el examen, afirma haber estudiado las normas y señales de circulación. Un 68 por 100 de los chicos y un 86 por 100 de las chicas manifiesta haberlas

aprendido "fijándose cuando van con alguien en un coche". Entre los menores de 16 años, el informe indica que el 62 por 100 de los chicos ha dedicado un máximo de una semana a la preparación del examen. En base a estos datos, el reportaje citado indicó que "los conocimientos de los jóvenes sobre conducción de ciclomotor son realmente escasos". SERMOTO no comparte esta afirmación y cita una de las conclusiones del Seminario sobre la Seguridad de los Jóvenes Conductores, organizado por la Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas, en octubre de 1993, que dice: "los jóvenes conductores no se ponen en peligro a sí mismos o a los demás por su falta de conocimiento del Código de la Circulación. Los motivos están muy ligados al estilo de vida, a las reglas y responsabilidades sociales, a la toma de conciencia de los riesgos y a su confianza en sí mismos".

Haciendo hincapié en esta idea, Cañellas apunta que "no se trata sólo del aprendizaje de las normas de circulación y de las señales, se trata de desarrollar en los jóvenes, desde niños, una actitud de respeto a las normas de la seguridad vial", cuestión que cree corresponde al Ministerio de Educación, al que debe instársele desde todos los agentes sociales.

Juana SÁNCHEZ

De acuerdo con un estudio elaborado por la Secretaría General de Turismo. el medio de transporte utilizado mayoritariamente por los españoles para sus desplazamientos turísticos es el vehículo propio. **También** los extranieros entran en nuestro país esencialmente por carretera. Las costas de nuestro litoral son el destino preferido y el verano, la época en la que más desplazamientos se realizan.



Los españoles nos desplazamos principalmente en coche, a la costa y para disfrutar de las vacaciones estivales

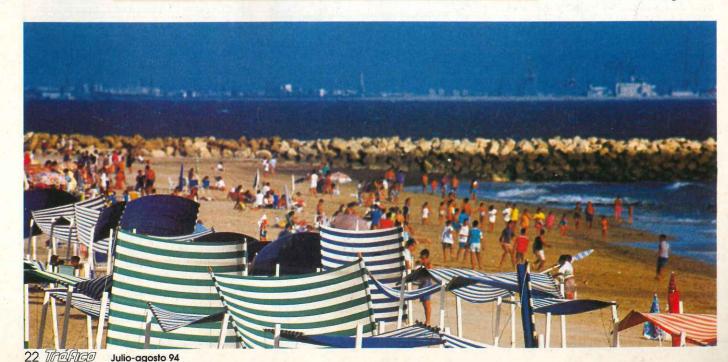
A LA PLAYA!

I vehículo privado fue utilizado como medio de transporte en el 67 por 100 de los viajes realizados por los españoles durante 1993, según el "Balance del Turismo en 1993 y Perspectivas para 1994" elaborado por la Secretaría General de Turismo. El autocar, con una utilización en el 16 por 100 de los desplazamientos, y el avión, con un 7 por 100 del total, fueron los otros dos medios más demandados por los españoles para sus viajes turísticos. El avión fue el medio escogido en los desplazamientos al extranjero (40 por 100) y en los de estancia superior a cuatro noches (13 por 100).

AQUÍ HAY PLAYA

Los destinos nacionales fueron preferidos en el 90 por 100 de los viajes de más de cuatro noches y los lugares más visitados son las poblaciones costeras y de playa (casi el 35 por 100 de todos los viajes). El turismo de montaña sólo atrae al 14 por 100 del total y los viajes de circuitos se cifran en el 8 por 100. Así, las comunidades más visitadas fueron Andalucía (18 por 100), Cataluña (13 por 100), Comunidad Valenciana (11 por 100) y Madrid (7 por 100).

Por su parte, las comunidades más viajeras fueron Madrid (casi el 25 por 100 de los madrileños realizó algún via-



(emisora del 19 por 100 de los viajeros). Andalucía (11 por 100) y Comunidad Valenciana (origen del 8,9 por 100 de los turistas).

Al extraniero los españoles realizaron alrededor de 6 millones de viajes, especialmente a Europa (81 por 100). La mayoría de estos viajes se concentran en nuestros países fronterizos: Francia, Portugal y Andorra.

VIAJES DE OCIO

Las cifras indican que los españoles realizaron un total de 91,8 millones de viajes turísticos, lo que permite estimar, según indica la Secretaría General de Turismo, que el 55 por 100 de la población española mayor de 16 años

je), seguida de Cataluña sos) y las visitas a familiares y amigos (34 por 100).

> Las temporadas de primavera y verano son las preferidas para viajar, principalmente ésta última. La cuarta parte de los viajes anuales de este tipo se realizan en el mes de agosto (época vacacional por excelencia). Además, estos viajes son los de más larga duración (superior a cuatro noches). Por el contrario, en invierno es cuando se efectúan la mayor parte de los viajes de estancia corta, principalmente desplazamientos de trabajo y estudio.

> Por otra parte, en este Balance también se ha elaborado el perfil sociodemográfico de la población española que viaja: trabajador, con un nivel de estudios medio o superior, perteneciente a la cla

Siguen atrayendo nuestro sol y la simpatía de la gente

EXTRANJEROS: BUSCANDO EL TÓPICO

ranceses, portugueses, alemanes e ingleses, los "vecinos" que más nos visitaron, cruzaron nuestras fronteras utilizando mayoritariamente -50 por 100 de los casos- el autocar o el coche propio como medio de transporte. El avión, escogido por el 45 por 100 de los viajeros, fue el otro medio más usado para desplazarse hasta España.
Según los datos de la Secretaría General de Turismo,

durante 1993 entraron en España más de 57 millones de visitantes, lo que supuso un incremento, respecto a 1992, del 3,5 por 100 (alrededor de dos millones de viajeros más). El mercado comunitario sigue siendo el más importante, representando

en 1993 un 80 por 100. Como ya hemos indicado, fueron Francia, Portugal, Alemania y Reino Unido los cuatro que más viajeros enviaron, con una puntualización: son países que generan un importante número de transeúntes y viajeros. Por su parte, el turismo procedente del continente americano ha experimentado un descenso del 6,1 por 100, destacando la disminución de más del 5 por 100 de los viajeros procedentes de Estados Unidos. Por último, señalar el fuerte crecimiento, en julio del pasado año, del turismo procedente de Japón -24 por 100-.

Los viejos tópicos no parecen envejecer y el motivo principal por el que los turistas eligen España para pasar sus vacaciones sigue siendo el clima y las características paisajísticas: la costa y las playas, preferentemente pueblos y ciudades pequeñas (71 por 100 de los casos). Los destinos escogidos fueron, por comunida-

des, en primer lugar Cataluña (25,6 por 100), seguida por Baleares (17 por 100), Andalucía (14,3 por 100), Canarias (13,6 por 100) y la Comunidad Valenciana (15,6 por 100). Además, siguen destacando los buenos precios y la amabilidad de la gente.

Por lo que se refiere a las perspectivas para 1994, las estimaciones hablan de dos millones de turistas más y de que los ingresos por turismo podrían incrementarse en 300.000 millones de pesetas, alcanzando los 2,8 billones. Los destinos más demandados son las Islas Canarias y Baleares, donde se espera una ocupación plena para la temporada alta.



A los turistas extranjeros les atraen preferentemente los pequeños pueblos costeros.

realizó al menos un viaje de ocio durante 1993 (en números absolutos supone cerca de 18 millones de personas). Si se consideran todo tipo de viajes, el porcentaje de la población que ha viajado se eleva al 61 por 100. Los motivos principales que llevan a los españoles a viajar son el ocio (51 por 100 de los ca-

se media o media/alta, de hasta 44 años de edad y residente en ciudades de más de 100.000 habitantes. Los españoles que no viajaron, argumentan en este estudio como causas, motivos económicos y falta de tiempo (trabajo y estudio).

Mercedes LÓPEZ

siviladamas", un sistema de siviladamas", un sistema de somunisación que se extiende de los profesionales a todos los antality emoture

RENAULI Turbo

que cubre las necesidades de cualquier sa Telkrom. persona para su utilización en un vehícu-

El propietario de una de estas emisoras debe declarar el número de serie de la misma y pagar las cuotas correspondientes en cualquier oficina de correos. La tasa es de poco menos de 4.000 pesetas. Asimismo, es necesario cumplimentar un impreso que facilita la empresa vendedora del aparato y presentarlo en la Dirección General de Telecomunicaciones para que la emisora quede homologada. Aun así, mucha gente no cumple estos trámites y utiliza emisoras sin homologar y sin permiso de emisión.

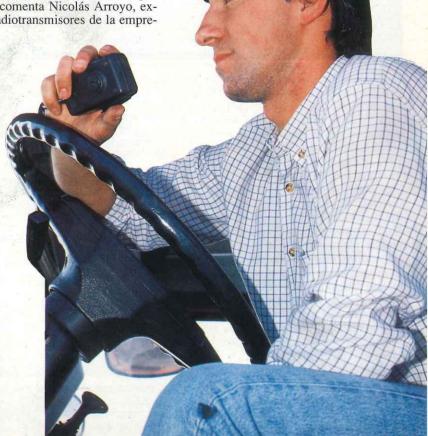
El gran "boom" de las emisoras de 27 megaciclos en vehículos es relativamente nuevo en España. Comenzaron a utilizarse a finales de la década de los años setenta, cuando los aficionados se construían ellos mismos los aparatos, aunque, entonces, los usuarios formaban un circuito muy limitado. Ya en los ochenta, las grandes firmas electrónicas japonesas inundaron el mercado con emisoras de fácil manejo a muy bajo precio. La simplificación y el abaratamiento catapultó su uso, que se disparó aún más cuando la Administración española reguló legalmente la utilización de estos aparatos.

"Al principio su uso era muy restringido. Después empezó a extenderse a nivel de camiones y furgonetas y, últimamente, entre el público en general. Mucha gente las está instalando en los coches, sobre todo los jóvenes. Hay empresas en Madrid que están vendiendo tantas emisoras como autorradios o quizás más", comenta Nicolás Arroyo, experto en radiotransmisores de la empre-

Una de las utilidades de las emisoras de 27 megaciclos es solicitar información acerca del estado de las carreteras o sobre alguna dirección concreta, sobre todo entre los profesionales del volante. Siempre hay alguien a la escucha que puede facilitar el dato solicitado. "Es lo que más se suele hacer. Por ejemplo, cuando llegas a una ciudad que no conoces, pides que te indiquen dónde se encuentra la dirección a la que te diriges. A veces, incluso salen a buscarte y te guían hasta el lugar que estás buscando", explica Francisco García Díaz, camionero de una empresa de transportes andaluza. Esta afirmación es corroborada por Nicolás Arroyo, quien asegura: "Funciona muy bien para pedir información cuando llegas a una ciudad que no conoces. Hay gente sensata que está siempre ahí para ayudar".

También suele usarse en caso de avería o de accidente en carretera. En estas oportunidades, los radioaficionados se lo van comunicando unos a otros para que a que se encuentre más cerca de un puesto de socorro o se cruce con la Guardia Civil informe del percance.

Asimismo, sirve de distracción. Tras varias horas al volante, se agradece tener una conversación. En este sentido, inclu-



Información, ayuda y diversión son los alicientes que ofrecen las "bandas ciudadanas", un sistema de comunicación móvil por radiotransmisores de 27 megaciclos que cada vez más personas instalan en sús coches. Los profesionales del volante iniciaron este fenómeno que ahora causa furor entre muchos automovilistas.

cinco ruedas acercándome al Punto. ¿Cómo está la entrada de la N-IV?

-Te copio bien, cinco ruedas. La N-IV está alicatada hasta el techo, mejor que vayas por la M-30. En la entrada están los caballos de bronce, ten cuidado. Cuando llegues a Legazpi nos podemos ver en vertical y tomarnos unos cristali-

- Me gustaría, pero vengo con la X v me voy a los dos metros en cuanto llegue...

No es el mensaje en clave de una película de espías. Es, simplemente, la conversación entre dos camioneros a través de radiotransmisores móviles de 27 megaciclos -en argot, por supuesto-. Es la "banda ciudadana", una práctica que empezó siendo coto vedado de los profesionales de la carretera y que, en los últimos años, se está extendiendo cada vez más entre el público en general.

Información, ayuda y diversión son las

-Breiko, breiko, ¿me copias? Voy en un usuarios de estos aparatos para justificar su uso. Al margen de ellas, existe otro motivo por el cual este tipo de radiotransmisores hace furor entre los automovilistas: las "bandas ciudadanas", a diferencia de las de radioaficionados, están al alcance de cualquiera. No es necesario desembolsar una gran cantidad de dinero para hacerse con una de estas emisoras; no es indispensable tener conocimientos de electrónica v su instalación es tan simple como la de un autorradio. Su principal inconveniente es el alcance, que depende mucho de las condiciones atmosféricas. Cuando éstas son propicias se puede llegar a los 20 ó 25 kilómetros, distancia que puede reducirse a menos de la mitad en condiciones ad-

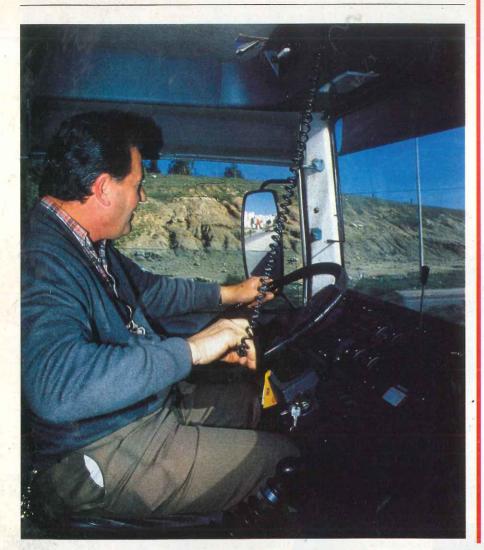
El precio del equipo completo -emisora y antena- depende de su mayor o menos sofistificación y oscila entre 20.000 y 30,000 pesetas. Por esa cantidad se pueprincipales razones que esgrimen los de conseguir una emisora básica de FM





24 Traffico Julio-agosto 94

Días de radio



so puede evitar alguna que otra desgracia. "A veces vas con sueño y alguien que se te cruza y ve que estás haciendo eses o que te estás quedando dormido al volante te da 'el toque' por la emisora", comenta Francisco García.

No obstante, el uso de las emisoras es un arma de doble filo. Su empleo también puede distraer al usuario de la conducción. A este respecto, el apartado 2 del artículo 11 de la Ley de Seguridad Vial establece que el conductor debe prestar plena atención a la conducción, sin realizar otro tipo de actividades que le distraigan de ella y el apartado 3 del mismo artículo prohíbe el uso de auriculares mientras se conduce. Este problema puede solucionarse utilizando el llamado "kit de manos libres" que permite utilizar la emisora sin necesidad de soltar el volante para manipularla.

En otras muchas ocasiones, sin embargo, los radiotransmisores son usados con fines muy poco altruistas. Una práctica habitual entre los usuarios de emisoras móviles -sobre todo entre los camioneros- es alertarse mutuamente sobre la presencia de agentes de la Guardia Civil.

Un extraño lenguaje

Los usuarios de radiotransmisores de 27 megaciclos usan para comunicarse un extraño lenguaje que para los profanos puede resultar, cuando menos, curioso. Su origen es el argot utilizado por los radioaficionados -que manejan otro tipo de aparatos y bandas de emisión- mezclado con expresiones y palabras de la calle y de los profesionales de la carretera. Ahí va una muestra de las palabras más empleadas.

Breiko: Término para pedir información.

* ¿Me copias?: ¿Me recibes?

* Verse en vertical: Encontrarse, verse fuera del vehículo.

* Cristalitos: Copas.

* Dos metros: La cama.

* El punto: Madrid.

* La Giralda: Sevilla.

Los caballos de bronce: Motoristas de la Guardia Civil.

* Los iguales o los mellizos: Pareja de la Guardia Civil.

QTH: La casa, el domicilio. * Los armónicos: Los hijos.

* La X: La mujer. * La medio X: La novia.

Alicatada (en una calle o carretera): Tráfico denso.

Alicatada hasta el techo: Retenciones.

* Cinco ruedas: Camión.

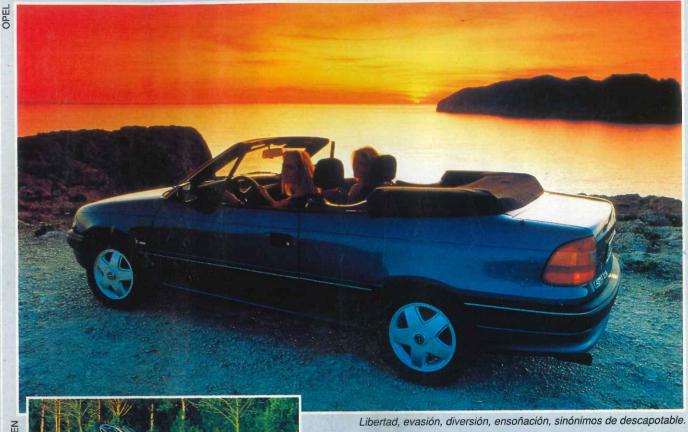
"Nos damos avisos cuando vemos una patrulla que está haciendo controles en los tacógrafos o que está parando a los camiones para que pasen por la báscula", comenta Francisco García. Todos los camiones tienen un determinado peso de transporte autorizado y su exceso es multado por los agentes.

Otro colectivo profesional que utiliza frecuentemente las emisoras de 27 megaciclos durante su trabajo es el de las grúas. Luis González, propietario de una empresa dedicada a este servicio, explica que es usual estar a la escucha para enterarse de los avisos de accidente. "Un 20 ó 30 por 100 de los servicios que realizas al día se suele conseguir de esta mane-

Con sus ventajas e inconvenientes, el fenómeno de las "bandas ciudadanas" parece imparable. El tiempo se encargará de determinar si se trata sólo de una moda o si, por el contrario, se convertirá en un elemento más del tráfico del futuro.

> Simón J. BERNAL Fotos: Marcos GONZÁLEZ

del MOTOR



Los descapotables no quieren ser sólo vehículos de "película", también apuestan fuerte por la seguridad

El automóvil nació sin techo y sus actuales descendientes descapotables pasean con orgullo su "palmito". Van dirigidos a un público diferente, pero no olvidan que deben ser tan seguros como sus hermanos "cubiertos". El arco de seguridad y la capota son sus elementos diferenciadores y el campo de batalla de los fabricantes. Representan una cuota de mercado muy pequeña, pero en claro ascenso.



Los vuelcos, el accidente más peligroso en un cabrio. Todos los fabricantes buscan disminuir sus consecuencias.

SUENOS CON CUATRO RUEDAS

Descapotable, cabrio, cabriolet... distintos nombres para un mismo "sueño". Porque sueños son estos coches, sinónimos de placer de vivir y conducir, de libertad v evasión, a cuyo paso muchos rostros se vuelven. La raiz del cabriolet está en el origen mismo del coche: desde los biciclos o triciclos con motor y con todo el "aire" a su alrededor hasta los primeros "cacharros" de cuatro ruedas que sembraron el pánico entre nuestras bisabuelas y que, generalmente, no tenían "techo". Poco a poco se fueron cubriendo, según evolucionaban tecnológicamente, aunque siempre quedaba algún descapotable, signo incuestionable de distinción. No olvidemos (sólo es un ejemplo entre muchos) que el mítico descapotable Mercedes Pullmann cabriolet, por su aire majestuoso, fue la carroza oficial del gobierno alemán.

UN POCO DE HISTORIA

La historia del descapotable está sembrada de momentos gloriosos y épocas difíciles, en las que el mercado de descapotables apenas existía. Hay que distinguir por un lado el mercado americano, donde el uso de descapotables está muy generalizado, y, por otro, Europa, donde és-

tos representan una cuota pequeña de las ventas. Alemania se sitúa en cabeza, seguida muy de lejos por Gran Bretaña, Italia y Francia. En España las ventas son aún simbólicas.

Tras los primeros tiempos heróicos, los felices veinte y los años de entrequerras, donde los descapotables estaban presentes en todas las marcas, llegan los austeros tiempos que corrieron tras la Segunda Guerra Mundial, en los que muy pocos fabricantes lanzaron nuevos modelos. En la década de los 50, el cabriolet toma nuevos aires y aparecen modelos que se convierten en populares. En 1949, Volkswagen lanza el "escarabajo" descapotable, el cabrio con más éxito de su época. En los sesenta, Renault produjo el Floride y el Caravelle y hasta el "seiscientos", el "dos caballos" o el "mini" se "descubren".

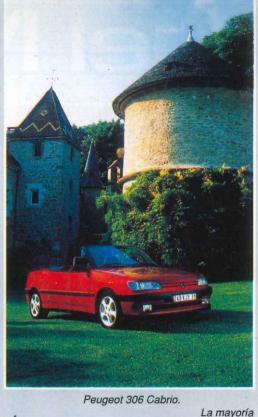
En 1979 comienza una nueva era con el lanzamiento del Golf Cabrio; desde entonces, la mayoría de los fa- minarán con la capota cerrada y abier-



Renault 19 Cabrio.



Rover 216 Cabriolet.





fabricantes "cortado" alguna de sus berlinas para estar presentes en este mercado.

de los

BMW 325 i Cabrio.

senta al mercado su cabrio. Hoy encontramos cabriolets del Opel Ástra. Renault 19, Peugeot 306, Rover 200, BMW 325i, Ford Escort, sin olvidar los que poseen carrocería específica: Alfa Spider, Honda CRX, Mazda MX5 o los míticos Porsche 911. Mercedes SL. Ferrari Mondial T.

SEGURIDAD: NADA ESPECÍFICO

En la homologación están considerados un vehículo más. De hecho, muchos se incluyen como variantes del coche tipo del cual deriva, aunque existe algún reglamento parcial que los menciona expresamente, como el Reglamento 21 o la Directiva 74/60 de la UE (Unión Europea), que mencionan algunas prescripciones respecto a la capota en su parte interior y a los arcos de seguridad. Asimismo, las Directivas 74/483 y 79/488 de la UE indican que los descapotables se exa-

bricantes "corta" alguna berlina y pre- ta. Respecto a ensayos de consumo, emisiones contaminantes y ruido no se mencionan, pero para Ramón Santafé, ingeniero de homologaciones de IDIADA (Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil), "es necesario ensayar esos baremos con la capota instalada".

> Por supuesto, los descapotables son sometidos a los mismos ensayos de choque ("crash test") que los demás vehículos: choques frontales, laterales especialmente vuelcos. Además, respecto a su seguridad activa (medios usados para evitar un accidente), Agustín Rivera, ingeniero de homologaciones de IDIADA, asegura que "no existen diferencias entre un cabrio y un modelo convencional, si bien es verdad, que, a pesar de los es-fuerzos de los fabricantes, son vehículos un poco menos rígidos; pero debo subravar que llevan los refuerzos necesarios para conseguir la estabilidad adecuada". Mientras, desde Mercedes se asegura que "si

un vehículo cerrado se transforma en descapotable, no sólo se elimina necesariamente la rigidez de la carrocería. De hecho, este proceso aminora la rigidez a la torsión en un 80 por 100".

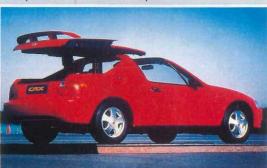
MEJOR CON ARCO

En cuanto a la seguridad activa (elementos para aminorar las consecuencias de un accidente) están -dependiendo del modelo y fabricante- tan equipados como los "cubiertos": frenos ABS, "air bag" para conductor y acompañante, volante de altura regulable, tensores en los cinturones delanteros y de fuerza y salida para el conductor, como en el Golf de Volkswagen; incluso Opel ofrece en su Astra Cabrio "cinturones de seguridad de bobina inercial de 3 puntos para los pasajeros de la parte trasera".

Agustín Rivera insiste en un tema especialmente importante: su seguridad en caso de vuelco. Aquí surge un punto conflictivo: llevar o no arco de seguridad. Para los puristas, en la imagen ideal del descapotable ningún elemento perturbador, excepto parabrisas y reposacabezas. se deja ver por encima de la línea de "cintura". Sin embargo, ésta no es compatible



Alfa Romeo, con su Spider 2.0 representa la defensa del descapotable en su forma más pura



altura regulable y limitación El Honda CRX es diferente: su techo de aluminio se quarda en el maletero

en su descapotable 300 CE-24. El arco de protección se levanta en forma vertical detrás de los asientos traseros y donde sirve de apoyacabezas. En caso de vuelco, éste es registrado por un interruptor de inclinación. Sin embargo, el arco sólo se dispara si, además, se descomprimen la suspensión de, por lo menos, una rueda trasera; así se evita que se dispare al entrar en garajes con rampas muy inclinadas o al elevar el vehículo con el gato o en una plataforma. Además, existe la posibilidad de levantarlo y bajarlo manualmente mediante dos interruptores, si el usuario quiere.

TAMBIÉN CUBIERTOS

La capota es un elemento inconfundible de un cabrio. Desde sus inicios, que hacen recordar inevitablemente a los cochecitos para bebés, mucho ha cambiado su aspecto. Hoy la duda



apertura y cierre de la capota realizarse siempre vehículo parado.

COMPARATIVA VENTA DE CABRIOLETS

		EN ESP	AÑA		RESTO EUROPA			
	1989	1990	1991	1992	1889	1990	1991	1992
SEGMENTO B	181	126	5	0	5950	7705	8796	8340
SEGMENTO M1	2130	1657	710	541	54006	56847	67574	61324
SEGMENTO M2	0	0	0	0	73	9	240	373
SEGMENTO H	246	388	317	496	32184	41222	51772	54928
TOTAL	2557	2171	1032	1037	92245	105829	128433	125052

Fuente Peugeot. Segmento B (formado por coches de la gama baja). M1 (gama media). M2 (gama media/alta)

con un vehículo realmente seguro. Agustín Rivera afirma que "mejor con arco de seguridad que sin él, porque, a pesar de que se defienda que el parabrisas es mucho más rígido, es incuestionable que deben llevar un refuerzo en la parte trase-

En este sentido, ITT Automotive ha ideado un sistema denominado de "activación automática en caso de colisión" que incorpora ambas ventajas, según sus palabras, en un mismo sistema de seguridad: "Totalmente escondido normalmente, el arco de protección salta automáticamente en fracciones de segundo -sólo 0,3 segundos- en el momento del accidente y protege a los ocupantes del descapotable en caso de un posible

Mercedes aplica un sistema similar

suele ser elegir el sistema manual o el electrónico de apertura o cierre. Para Agustín Rivera se trata de una "mera cuestión de precio, pues no existen más ventajas o inconvenientes entre una y otra que la diferencia de cifras". Todos los fabricantes indican que puede abrirse y cerrarse con una sola mano y, algo fundamental, por una sola persona y en muy poco tiempo. Eso sí, también una advertencia: la capota no debe -en la mayoría de los modelos existen dispositivos que lo impiden- abrirse en marcha. "Varían las condiciones aerodinámicas del vehículo, se le frena, se crean turbulencias e, incluso, puede llegar a desprenderse la capota. con todos los peligros que ello con-Ilevaría", afirma Agustín Rivera.

Honda da una respuesta diferente. El CRX incorpora un techo que, electrónicamente, se esconde en el maletero al pulsar un botón, convirtiendo, en pocos segundos, el coche en un deportivo descapotado. El techo está realizado en aluminio para reducir peso v hacer más sencilla una maniobra que dura 45 segundos

Mercedes LÓPEZ



440 1.5 i



Coparto

Comentario.—Volvo está haciendo un importante esfuerzo para abrir su mercado no sólo en el conjunto de Europa, sino también en el caso particular de España, ampliando su oferta hacia el segmento de las berlinas en torno a los 4,5 metros, apoyándose en la gama 400.

De su modelo básico, acaba de llegar a nuestro país la versión 440 1.6 i, que tiene como principal atractivo su precio. Para dar un precio tan competitivo se ha recurrido a dotar a este modelo espartanamente, excluyendo elementos cada vez más habituales, como los elevalunas eléctricos o el aire acondicionado. Si cuenta, en cambio, con ABS, servodirección y cierre centralizado

vodirección y cierre centralizado como elementos de serie, lo que no deja de ser atractivo. Desde el punto de vista de la mecánica, queda patente que los 1.595 c.c. de su motor no dan para mucho. Con 83 caballos de potencia, una curva de par que sólo da lo mejor de sí en la zona media-alta del cuentavueltas y unos desarrollos de cambio relativamente largos no permite reacciones fulgurantes, pero, al menos, asegura una conducción relajada y consumos muy bajos. En cuanto al chasis, con elementos iguales a la versión de 90 caballos, tiene un comportamiento muy bueno.

BUENO

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD7,8

- Precio aquilatado.
- Estética e imagen.
- Economía de consumo.

O MALO

- Prestaciones limitadas.
- Equipamiento mejorable.
- Aire acondicionado no disponible.

Comentario.—La serie 400 de la marca sueca Volvo representa el primer peldaño para acceder a un vehículo que, como sus hermanos mayores, goza de una reputada imagen en materia de sero guridad, aunque algunos elementos como el "air bag" y el ABS sean opcionales; cuestión, por otra parte, comprensible, dada la orientación económica de esta clase de versiones.

El motor de 1.600 c.c. y 83 caballos de potencia, de origen Renault, avala esa primera posición en cuanto a nivel de potencia se refiere para acceder a un Volvo en general y a la serie 400 en particular.

La estética, versatilidad y desconocimiento general por parte

del gran público hacen del Volvo 440 un vehículo con personalidad propia a un precio relativamente bueno. Un tres volúmenes con vocación familiar, predispuesto para cargar con comodidad pasajeros y equipaje sin demasiados problemas.

Con un acabado interior muy bueno, aunque algo voluminoso, el motor de 1.6 i proporciona a este Volvo unas prestaciones modestas, pero suficientes en el plano dinámico.

LO BUENO

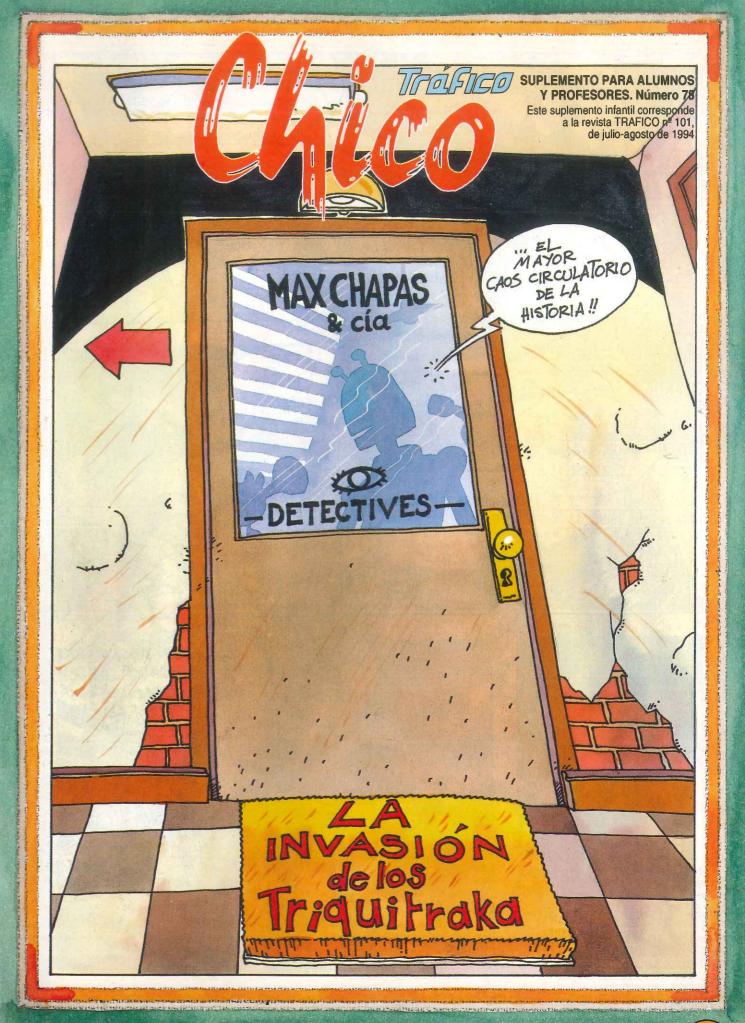
NOTA MEDIA:5.7

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:5,6

- Versatilidad carrocería.
- Consumos bajos.
- Maletero espacioso.

O MALO

- Prestaciones modestas.
- Suspensión blanda.
- Equipamiento medio.



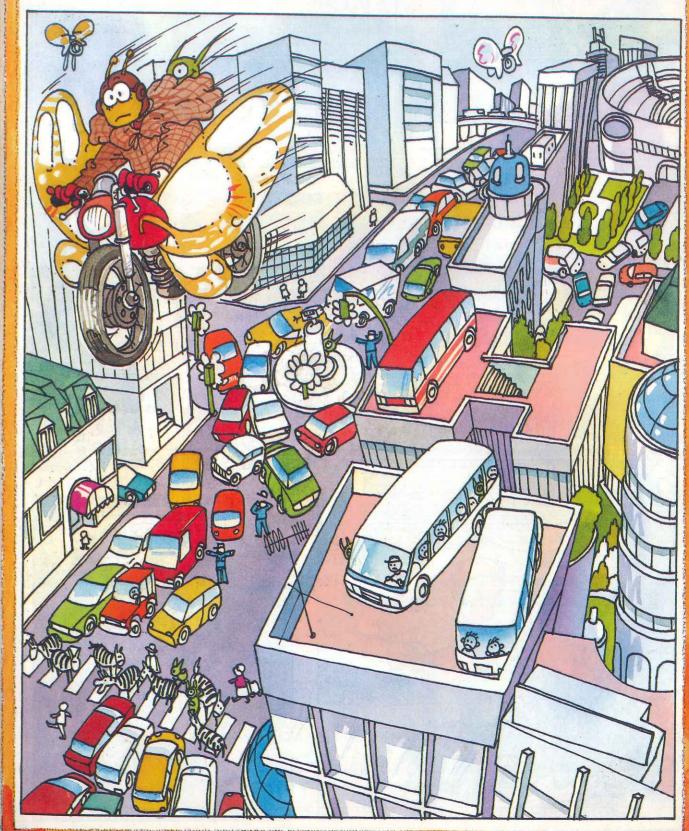








LOS DETECTIVES MAX CHAPAS Y Cia. INTENTARÁN ENTRAR
EN CONTACTO CON LOS TRIQUITRAKAS PARA AVERIGUAR POR QUÉ HAN
VENIDO À LA TIEPRA. ENCONTRAR A ESTOS PEQUEÑOS SERES DEL ESPACIO,
TAN ESCURRIDIZOS COMO UN CAMALEÓN, NO ES TAREA
FÁCIL. ¿TÚ LOS VES POR ALGÚN LADO? AYUDA A
MAX CHAPAS EN LA BÚSQUEDA...











IAHÍ

I A POR

ELLOS:











QUEREMOS NUESTRO ESPACIO

QUE NO CONTAMINE ...

... Y TODOS LOS CIENTÍFICOS INVESTIGARÁN SIN PARAR HASTA

ENCONTRAR UN COMBUSTIBLE

... Y CON DICHA PROMESA LOS TRIQUITRAKAS REGRESARON A TRAKA



Julio-agosto 94 MANTICO V

NOTICIAS DE ALTOS VUELOS

SALAMANCA Y GRANADA: Educación vial para niños "especiales"

Los más de doscientos escolares del centro de educación especial "Reina Sofía" (Salamanca) participaron en la IV Semana de Educación Vial celebrada en abril. Para atender la educación ciudadana de los chicos y su seguridad vial, éstos recibieron teoría ilustrada con posters, dibujos, vídeos y prácticas en el circuito instalado en el colegio. Las actividades fueron tuteladas por monitores de la Jefatura de Tráfico que,

según la dirección del centro, "va están familiarizados con las características psicopedagógicas del alumnado". En declaraciones a la Prensa local de Hipólito Barrios, jefe de estudios del centro, se trata de fomentar aspectos éticos y morales a lo que la educación vial contribuye, por incidir en la adquisición de actitudes y valores tales como el respeto a los demás. Paralelamente, el colegio expuso los dibujos realizados por los alumnos, que participaron en el XXVIII Concurso de Dibujo Infantil y Juvenil sobre Circulación Vial.

También Granada ha sido escenario de actividades de educación vial para 83 alumnos del Colegio de educación especial "Jean Piaget", de Armilla, quienes, por sus dificultades psíquicas y motrices, se exponen a un mayor riesgo de ser víctimas de accidentes. El objetivo era proporcionar a los chicos aquellos conocimientos que permitan y faciliten una mayor independencia y autonomía en sus desplazamientos. En este curso, para el que se ha recurrido tanto a material impreso como audiovisual, juegos, trabajos manuales o dramatizaciones, los chicos han trabajado dentro de las aulas del colegio, en el parque infantil -situaciones simuladas- y en las calles de su entorno -tráfico real-.





Los participantes en el curso de Granada practicaron la teoría aprendida.

Escolares de Trespaderne (Burgos)



Los alumnos del "Santa. María la

BURGOS: Pequeños y mayores, peatones y ciclistas

Los escolares de educación infantil del C.P. Tesla", de Trespaderne (Burgos), están muy interesados por las señales. La experiencia del curso anterior dio la pista a los profesores para insistir "porque cuando hay un tema motivador para el niño tratamos de vivenciarlo al máximo". En esta ocasión, el lema "la calle es de todos" incidió en la importancia de respetar las señales de tráfico y el riesgo de no hacerlo. La ayuda de algunos padres fue importante y los resultados se reflejan en la fotografía.

También en Burgos, los escolares del colegio "Santa María la Nueva", de Gamonal, han sido auténticos conductores con su bicicleta. Los alumnos, de 3 a 14 años, han estado inmersos en las actividades de educación vial y cada ciclo ha elaborado una unidad didáctica sobre lo tratado. Puzzles, maquetas, juegos, programas informáticos, dramatizaciones y películas en vídeo han sido algunos recursos utilizados. Mientras los más pequeños "ensayaban" como peatones, los mayores, que recibieron un carné de ciclista, analizaron el entorno de su barrio.

SAN FERNANDO (Cádiz): Jornadas para policías y profesores

Las I Jornadas de Educación Vial "Ciudad de San Fernando" (Cádiz) se celebraron del día 1 a 3 de marzo. Dirigidas a policías locales de la provincia, profesores de primaria y EGB, alumnos de Magisterio, asociaciones de padres y otros interesados, analizaron la educación vial en la LOGSE y mostraron las experiencias del Aula de Educación vial de la Policía Local. Este colectivo, que cuenta con 20 agentes que imparten clases en los centros escolares de la localidad -de educación infantil a BUP v COU-, está desarrollando un programa adaptado a la nueva lev que abarca Primaria y EGB. Como apoyo, un parque infantil de tráfico móvil se instala en los colegios para que los escolares hagan prácticas.

PORRIÑO (Pontevedra): **Peatones** seguros

En abril se realizó la campaña "Peatón: camina seguro, vivir merece la pena" en Porriño (Pontevedra). Charlas en los colegios de EGB y BUP, en los centros de Tercera Edad y en Protección Civil sirvieron a todos para adquirir conocimientos que pusieron en práctica el día que se cerraba la campaña. Como apoyo, se editaron trípticos, carteles y pegatinas, e, inclu-

so, un vídeo didáctico. Los buenos resultados obtenidos han animado al equipo municipal que pretende realizar este tipo de actuaciones varias veces al año "para lograr la concienciación ciudada-



ARÉVALO (Ávila): Parque Infantil de tráfico

El parque infantil de tráfico de Arévalo (Ávila) funciona desde octubre para "lograr la difusión teórica y práctica de las normas y reglas de circulación entre los niños". El parque es visitado por alumnos de 11 a 13 años con sus colegios. Las clases, teóricas y prácticas, son impartidas por personal especializado de la Policía Local. Un "pre-test", al llegar al parque, indica el nivel de conocimientos de los chicos y el punto de partida para empezar a aprender.



MÁS DE 200 "conductores" de 4 y 5 años, alumnos del C.P. de preescolar "Punta del Sabinal" de El Ejido (Almería), participaron con bicicletas y patinetes en el parque de tráfico instalado en el patio, dentro de las actividades de educación vial del centro.

SANTANDER: "Más vale perder un segundo en la vida ..."

"Más vale perder un segundo en la vida que la vida en un segundo". Los alumnos más pequeños del colegio "La Salle" de Santander, recriminaban con esta frase a sus padres y familiares si pretendían cruzar por un lugar no indicado. El objetivo de la Semana de Educación Vial, que celebró el centro escolar, fue despertar la conciencia del riesgo como peatón y supuso el arranque para el trabajo posterior. Los escolares, de educación infantil a 8º de EGB, trataron programas en función de su edad: la acera, el semáforo, el peatón, la bicicleta, el ciclomotor y los primeros auxilios fueron los protagonistas La Policía Local visitó las aulas y propuso a los chicos un concurso gráfico. Los 100 chicos de 6º se desplazaron al parque de tráfico de Viérnoles, donde realizaron la parte práctica.

"MUST", SIN "TO"

Me dirijo a ustedes para ejercer mi derecho de réplica debido al artículo publicado en la sección de Tráfico-Chico "El colegio del mes", de mayo de 1994. En dos ocasiones en dicho artículo y entrecomillado se me atribuye erróneamente la autoría de afirmaciones en las que se incluía el verbo MUST precedido de "to". Dicho verbo inglés es defectivo y cuenta con forma única, esto es, no tiene infinitivo ni pasado y, por tanto, se caracteriza por no utilizar nunca "to" ni delante ni detrás. Tamaño error gramatical

básico, puesto en boca de una profesora de EGB, licenciada en Filología Inglesa, como es mi caso, y difundido por toda España, me ha causado un grave perjuicio profesional. Mª Elena Pérez Márquez, pro-

fesora de EGB del CP "Menéndez Pidal" (Coslada.-Madrid)

Nota de redacción: En esta misma sección, una error en la impresión suprimió la última línea del texto finalizando con "un importante verbo de la gramáti-" a falta de "-ca inglesa".

- Del 18 al 22 de abril, se desarrollaron en el C.P. "Virgen de la Paz", de Puebla de Vícar (Almería), unas jornadas de educación vial dirigidas a los casi 200 alumnos de ciclo superior, que incluían teoría v práctica. Como complemento. personal sanitario del Centro de Salud de la localidad impartió nociones básicas de primeros auxilios.
- Febrero y marzo fueron elegidos por dos colegios alicantinos, "Juan Carlos I", de Formentera del Segura, y "Santa Faz", de San Vicente, para acercar a sus alumnos el tráfico. En el primero, los niños prepararon unidades didácticas que culminaron en la construcción de una maqueta, mientras en el segundo, los escolares obtuvieron un carné de policía o un diploma -en función de su edad- al final de este primer contacto con el tráfico.
- La localidad de Porcuna (Jaén) celebró el II Curso de Educación Vial dirigido a los alumnos de 3º, 4º y 5º de EGB de los dos colegios existentes. Paralelamente, y dirigido a alumnos de 8º, se realizó el L Curso de Ciclomotores, de 70 horas, en el que colaboró la autoescuela "Gran Capitán".
- El C.P. "Lamuza" de Llodio (Vizcava) celebró en mayo una semana de educación vial. Chicos de 6 a 14 años salieron a las calles de su localidad para poner en práctica lo aprendi-

- los vídeos que analizaban diferentes aspectos del tráfico fueron lo más destacado.
- Del 23 al 27 de mayo, la Escuela de Animación v Educación Juvenil de la Comunidad de Madrid, en la colaboración con la DGT, desarrolló un "Curso de Educación Vial en el Tiempo Libre", dirigido a monitores que trabajan con niños v ióvenes.
- La autoescuela "Peñalba", de Ponferrada (León), realizó durante 15 días un taller sobre Lenguaie v Comunicación, dirigido a escolares de 12 a 14 años y con la seguridad vial como tema central. El "Romance del Buen Viajero" fue uno de los trabajos premiados.
- La Oficina Municipal de Información al Consumidor de Candeleda (Ávila) desarrolló un curso de educación vial destinado a escolares de esa población y de El Raso. Este curso fue dirigido por la Policía Local para unos 700 niños, que recibieron enseñanzas teóricoprácticas a cargo de un profesor de conductores
- El próximo 17 de julio tendrá lugar la II Marcha Cicloturista en Guardamar del Segura (Alicante), con el lema Evitemos los accidentes". Organizada como acto de reivindicación v concienciación ciudadana, los participantes saldrán de Guardamar v recorrerán, entre otras poblaciones, Almoradil v Orihuela.



LOS BENJAMINES del C.P. "Primo de Rivera", de Tardienta (Huesca), se convirtieron en auténticos policías locales en las jornadas de educación vial que celebró su colegio. Seguidos por los semáforos y demás señales, los pequeños agentes hicieron valer su condición a toque de silbato.

Campeonatos de Parques Infantiles de Tráfico y Ciclomotor

Luchar contra los elementos





La prueba de habilidad demuestra la destreza de los chicos a bordo de su

El tiempo no acompañó en absoluto el entusiasmo de los participantes en el XXX Campeonato de Parques Infantiles de Tráfico, que se celebró entre los días 12 y 15 de mayo en la localidad madrileña de Alcobendas. Tanto es así que una torrencial lluvia obligó a suspender las pruebas prácticas preparadas para el primer día de competición, pruebas que hubo que realizar al día siguiente en el que, no obstante, algunos de los chicos participaron "pasados por agua".

n una auténtica lucha contra los elementos -tanto atmosféricos como de competencia con el resto de los equipos-, casi un centenar de escolares, agrupados en más de una treintena de equipos, demostró que el lenguaje de las se-

ñales de tráfico no tenía secretos para ellos. La preparación de meses "a pie de asfalto" avalaba las maniobras de los chicos -a bordo de bicicletas y "karts" unos v ciclomotores otros-, y justificaba los nervios de todos por quedar en el mejor puesto posible. El circuito de Alcobendas. por el que, en sus dos ubicaciones, han pasado 15.000 alumnos desde que se inauguró en 1987, reproduce las situaciones más habituales que un ciclista o ciclomotorista puede encontrarse en una ciudad: calles y cruces, rotondas, direcciones prohibidas, pasos de peatones, semáforos y

las señales más habí-

Las pruebas que esperaban a los participantes en el Campeonato empezaban con un test sobre normas de circulación -similar al que debe aprobarse para obtener el permiso de conducción- y continuaban con el re-

Pasar por los controles establecidos es un requisito obligado.

corrido establecido en el parque, que los chicos habían podido recorrer previamente a pie para analizar, tramo a tramo, su trazado. Las bicicletas y "karts" primero v los ciclomotores a continuación fueron los protagonistas de una prueba en la que además de vencer al reloi, los participantes no podían olvidar el paso por ninguno de los controles establecidos. Para terminar, una prueba de habilidad a bordo del vehículo obligó a los chicos a dominar su "máquina" bajo una Iluvia persistente que se empeñó en formar parte activa del decorado, Y. como tras la tempestad viene la calma, la tensión propia de la competición dio paso a la entrega de premios en donde, esta vez sí, el sol hizo acto de pre-

El circuito reproduce las situaciones

más comunes con que se encuentra

un conductor

Al cierre de estas páginas, los equipos ganadores se preparaban para representar a España en el campeonato europeo, celebrado en Dublín (Irlanda) en los últimos días de junio. En nuestro próximo número informaremos del resultado conseguido por nuestros campeones.

Juana SÁNCHEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ

PALMARÉS

XXX CAMPEONATO DE ESPAÑA DE PARQUES INFANTILES DE TRÁFICO

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS

Campeón: Alcobendas (Madrid); subcampeón: Albacete; 3er. clasificado: Elche (Alicante); 4º, 5º y 6º clasificados: Castellón, Teruel v Córdoba, respectivamente CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL

1º.- Antonio García Álvarez (Alcobendas, Madrid); 2º.- Felipe Martínez Antón (Alcobendas, Madrid); 3º.- Francisco Rivera

Morcillo (Albacete)

XVI CONCURSO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL EN

CLASIFICACIÓN POR EQUIPOS

Campeón: Albacete; subcampeón: Madrid; 3er. clasificado:

CLASIFICACIÓN INDIVIDUAL

1º.- Luis Alberto Guijarro (Albacete); 2º.- Santiago Gómez Guerrero (Teruel), 3º.- Raúl Martínez Pérez (Albacete).



DATOS TÉCNICOS

MOTOR:

Posición: Delantera transversal Cilindros: Cuatro, en línea. Cilindrada: 1.596 c.c.

Alimentación: Inyección multipunto

computerizada.

Carburante: Gasolina sin plomo.

Depósito: 60 litros.

Potencia máxima: 125 CV a 4.000 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: Delantera.

Caia de cambios: Manual, 5 velo-

cidades.

Embraque: Monodisco en seco.

FRENOS

Delanteros de disco. Traseros, de

tambor.

SUSPENSIÓN

Delantera independiente, tipo McPherson. Trasera, de eje rígido.

DIRECCIÓN

Tipo: Cremallera y piñón Diámetro giro: 11,13 metros.

RUEDAS

Llantas: 5.5 x 14 Neumáticos: 175/65

Peso: 1.025 Kgs. Longitud: 4,35 metros. Anchura: 1.69 metros. Altura: 1.38 metros. Maletero: 330 litros.

Precio final: 2.200.000 ptas.

Motor 16

SEGURIDAD NOTA MEDIA:7.1 NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:7,5

Comentario. — Quien quiera un Volvo pero no quiera gastarse mucho dinero tiene una solución: comprar un Volvo 440 con el motor menos potente de la marca sueca y con un equipamiento tan ajustado que permite comercializar el coche a un precio de choque de 2.200.000 pesetas.

El Volvo más barato que se ofrece en el mercado es una versión a medida del comprador que no precisa aire acondicionado, ni le enloquece el antibloqueo de frenos o que simplemente quiere un Volvo aunque tenga que prescindir de algunas cosas. Por lo demás, cuenta con un propulsor modesto que pide poco "de comer" a cambio de que su propietario no le pida aceleraciones o

recuperaciones fuera de lo normal. Frena muy bien, ofrece una suavidad de marcha elogiable y una habitabilidad más que razonable. En el lado opuesto de la balanza, hay que criticar, al margen de las prestaciones limitadas, la falta de algunos detalles de equipamiento y una quinta marcha poco utilizable. En definitiva, un Volvo para un público especial que quiere robustez y fiabilidad por encima de todo.

- Frenos excelentes.
- Suavidad de marcha.
- Consumo.

- Detalles de equipamiento.
- Quinta larga.
- Prestaciones.

autopista

Comentario.- El 440 1.6 representa el primer escalón de la oferta del fabricante sueco en nuestro mercado. El habitáculo no cuenta con ninguna diferencia con respecto al resto de la gama. Una habitabilidad buena para cuatro plazas, con un buen grado de confort. El equipamiento de serie es correcto y las opciones no son muy abundantes, pero el precio final del coche y la filosofía del mismo tampoco desentonan en este apartado.

Tomando como base el motor 1.721 c.c. de origen Renault, los ingenieros de Volvo han desarrollado esta mecánica, cuya mayor virtud reside en su buena respuesta a bajo y medio régimen. Por supuesto, las prestaciones no

son lo más destacable de este modelo, pero no por ello dejan de ser más que honestas para el planteamiento del coche. Su comportamiento en carretera es noble; unos tarados de suspensión blandos, más enfocados hacia el confort que la eficacia, y la ausencia de estabilizadoras la carrocería del coche cuenta con una acusada inclinación, pero esto sólo se nota cuando circulamos por carreteras con muchas curvas.

lelocidad nunta

SEGURIDAD

Luces

NOTA MEDIA:6.3

NOTA MEDIA DE SEGURIDAD:6,8

- Precio contenido.
- Comportamiento.
- Consumo moderado.

- Recuperaciones lentas.
- Aire acondicionado opcional.

Julio-agosto 94 Transa 31

Noticias

del MOTOR



de accidente.

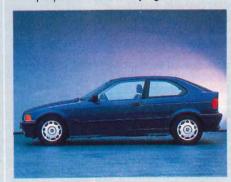
Aunque con cierto retraso, estas pruebas han servido para desarrollar un "air bag" específico para el Xantia, una bolsa hinchable de 45 litros para el conductor y otra de 75 para el acompañante, que se comercializan desde este mismo mes.

EL COMPACT, UN BMW

El Compact es un nuevo hijo de la serie 3 de BMW, cuyo primer bastión es el 316i (aunque para octubre se anuncia el 318i). La prestigiosa firma alemana trata con este modelo de competir en un mercado potencial interesante en el que conviven el Golf (sobre todo éste) y otros modelos, cuya competencia es ciertamente difícil; más teniendo en cuenta que el precio del nuevo modelo es de casi tres millones -2.950.000 pesetas-.

Este modelo presenta un equipamiento digno de destacar: desde "air bag", cinturón pirotécnico de pretensado, pasando por elevalunas eléctricos, cierre centralizado, aire acondicionado, espejos eléctricos y, como dicen sus responsables. "la firma BMW. que siempre es una garantía". Niegan competir "con alguien", pero es indudable que

buscan hacerse con un mercado joven y selecto que sueña con un buen coche, fiable, con unas prestaciones importantes (102 caballos), una línea moderna "típica de la firma bávara", un habitáculo muy logrado y un maletero espacioso. Una berlina de cuatro metros que puede dar mucho juego.



EL RENAULT ESPACE CUMPLE 10 AÑOS

Hace 10 años aparecía un nuevo concepto en el mundo del automóvil: el monoespacio, un vehículo de forma un tanto futurista y con gran superficie acristalada, que fue diseñado a partir de los "Van" americanos. Nacía el Renault Espace y se creaba un nuevo segmento. A pesar de que en estos momentos hay 300,000 Espace rodando por las carrete-



ras europeas, los comienzos fueron difíciles. En su primer mes de comercialización -julio de 1984- sólo se vendieron 9 coches. Las ventas se van incrementando y el Espace va evolucionando, se afinan aún más las líneas de su silueta y se incorporan retrovisores en la carrocería, se incrementa la modularidad de los asientos traseros, que además se equipan con cinturones de seguridad de tres puntos de anclaie e, incluso, con un potente grupo moto-propulsor de 6 cilindros en uve de 153 CV que, en 1993, recibe una caja de velocidades automática.

EL IDIADA AMPLÍA SUS **INSTALACIONES**

El Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil (IDIADA), dependiente del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, ha ampliado sus instalaciones con la entrada en funcionamiento de la primera fase del Centro de Tecnología Automovilística, que ha supuesto una inversión de 6.000 millones de pesetas. Las nuevas instalaciones incluyen las 2 primeras pistas de prueba -de las 8 actualmente en construcción-, el anillo de alta velocidad, la pista de ruido y los edificios anexos, como torre de control y talleres privados de alguiler para los usuarios de las pistas. Desde 1991, el IDIADA dispone de laboratorios de motores y emisiones contaminantes.

acústica y vibraciones v componentes, así como un departamento de ingeniería asistida por ordenador, especializado en diseño v cálculo estructural y resistencia de todo tipo de elementos.

La pista de alta velocidad tiene una longitud de 7.560 metros, con dos rectas de 2.000 metros cada una v sendas curvas de 472 metros de ra-



"JUMPER" DE CITROËN

Citroën acaba de poner en el mercado su nueva gama "Jumper", formada por furgones chapados, combis, camiones y preparaciones para posibles transformaciones de los carroceros (en total 42 versiones). Puede medir hasta 2,6 metros de altura, soportar hasta 1.675 kilos de peso y abarcar hasta 12 m³. Los modelos se estructuran en función de cuatro motorizaciones diesel (de 1.904 c.c. a 2.446 c.c., en versiones atmosférica y turbo diesel), tres pesos totales en carga (2,7 Tm, 3,1 Tm v 3,5 Tm) v seis carrocerías diferentes, caracterizadas por tres distancias entre ejes distintas y tres alturas de caja.



SUSTITUCIONES EN AUDI

El Audi A6, en sus versiones berlina v Avant, sale al mercado para sustituir al modelo 100, cuva primera versión fue lanzada al mercado hace 25 años. Un cambio de estilo lo hace distinto, aunque sin renunciar a sus grandes líneas; externamente destacan el nuevo frontal y las protecciones pintadas en el mismo color que la carrocería. Además, su equipamiento básico es mucho más completo. En un primer momento estarán disponibles 3 motorizaciones: la 2.6 y 2.8 con motor de gasolina. de 150 CV y 174 CV, respectivamente, y la 2.5 TDI con motor diesel de 115 CV.



"LA BELLEZA **NECESARIA**"

Bajo este título Alfa Romeo ha organizado en Barcelona una muestra que, a través de la historia, enseña "su constante búsqueda de la armoniosa elegancia que proyectan el nervio mecánico y la personalidad exterior de los modelos", en palabras de los organizadores.

En esta exposición podemos admirar el coupé 6C 2500 "Villa del Este", vencedor del Concurso Internacional de Elegancia de 1950, y el 1900 Super Sprint Coupé de 1951, versión deportiva del primer Alfa fabricado en gran serie. Además se encuentran cuatro de los más famosos Alfa de competición: el prototipo del 5r12, el monoplaza 159 Gran Premio -vencedor del Campeonato Mundial de 1951-, el prototipo Disco Volante Spider y el impresionante Coupé 33/2 Stradale de 1969. Por último conoceremos el coche laboratorio

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO, AL DIA

		trículas concedi		- 10 Hz		
Provincias	Últimas	Ultimas	Últimas	Total	Total	Licencias
	matrículas	matrículas	matrículas	vehículos	permisos	de
	marzo-94	abril-94	mayo 94	matriculados	expedidos	conducción
Álava (VI)	7685-O	8550-O	9818-O	2.133	874	90
Albacete (AB)	6917-N	7496-N	8134-N	1.217	1.049	285
Alicante (A)	4694-CL	7748-CL	2040-CM	7.346	4.641	1.378
Almería (AL)	5878-V	6957-V	8097-V	2.219	1.472	420
Asturias (O)	7859-BK	0106-BL	2539-BL	4.680	3.112	151
Ávila (ÁV)	3515-G	3751-G	4053-G	538	371	106
Badajoz (BA)	1309-V	2166-V	3136-V	1.827	1.817	353
Baleares (PM)	8599-BU	2386-BV	8723-BV	10.124	2.675	881
Barcelona (B)	4606-OT	5821-OU	9660-0V	25.054	14.500	3.108
Burgos (BU)	6756-S	7483-S	8314-S	1.558	967	94
Cáceres (CC)	0155-N	0706-N	1435-N	1.280	1.174	199
Cádiz (CA)	0629-AV	2156-AV	3835-AV	3.206	3.172	1.111
Cantabria (S)	5319-AC	6301-AC	7350-AC	2.031	1.718	244
Castellón (CS)	8990-AD	0234-AF	1663-AF	2.673	1.483	484
Ciudad Real (CR)	5622-S	6273-S	6934-S	1.312	1.277	290
Córdoba (CO)	3106-AH	4269-AH	5539-AH	2.433	2.257	512
Coruña, La (C)	1772-BH	3983-BH	6320-BH	4.548	3.518	479
Cuenca (CU)	6150-H	6464-H	6776-H	626	523	84
Girona (GI)	2242-AW	3691-AW	5321-AW	3.079	1.721	415
Granada (GR)	0771-AG	2140-AG	3705-AG	2.934	2.364	652
Guadalajara (GU)	2032-G	2301-G	2814-G	782	324	87
Guipúzcoa (SS)	8288-AS	9659-AS	1395-AT	3.107	2.061	250
Huelva (H)	6878-S	7598-S	8262-S	1.384	1.072	327
Huesca (HU)	1855-L	2281-L	2807-L	952	603	95
Jaén (J)	9392-U	0188-V	1323-V	1.931	1.694	390
León (LE)	9612-X	0563-Y	1685-Y	2.073	1.250	157
Lleida (L	5469-X	6220-X	7125-X	1.656	1.072	158
Lugo (LU)	3002-P	3673-P	4428-P	1.426	886	116
Madrid (M)	7895-PG	5248-PJ	7256-PL	39.361	17.336	1.602
Málaga (MA)	0343-BM	3142-BM	6189-BM	5.846	3.918	1.023
Murcia (MU)	3215-BD	5244-BD	7376-BD	4.161	3.529	1.217
Navarra (NA)	6476-AK	7756-AK	9330-AK	2.854	1.450	196
Orense (OR	5944-0	6593-0	7340-O	1.396	965	109
Palencia (P)	8872-H	9214-H	9627-H	755	483	43
Palmas, Las (GC)	2723-BD	4670-BD	7160-BD	4.437	2.457	407
Pontevedra (PO)	5597-AV	7246-AV	9184-AV	3.587	2.434	562
Rioia, La (LO)	0178-N	0644-N	1258-N	1.080	744	151
Salamanca (SA)	2749-0	3395-0	4162-0	1.413	930	96
Sta, Cruz Tenerife (TF)	7621-AY	9647-AY	1662-AZ	4.041	2.135	363
Segovia (SG)	7597-G	7971-G	8294-G	697	440	97
Sevilla (SE)	0406-CG	3104-CG	6166-CG	5.760	5.285	1.349
Soria (SO)	5631-E	5816-E	6026-E	395	237	16
Tarragona	1910-AL	3102-AL	4652-AL	2.742	1.696	433
Teruel (TE)	2141-G	2376-G	2649-G	508	309	69
Toledo (TO)	4430-V	5355-V	6356-V	1.926	1.449	256
Valencia (V)	0347-ET	4788-ET	0381-EU	10.034	7.205	1.871
Valladolid (VA)	0387-Z	1407-Z	2672-Z	2.285	1.461	155
Vizcaya (BI)	3868-BU	6181-BU	9022-BU	5.154	3.051	259
Zamora (ZA)	9921-H	0290-I	0724-I	803	451	63
Zaragoza (Z)	7931-AV	9551-AV	1648-W	37.17	2.293	288
Ceuta (CE)	1252-F	1421-F	1589-E	337	212	39
Melilla (ML)	4702-D	4861-D	5032-D	330	214	50
TOTALES		Maria - India		197.748	120.426	23.759

CREACIÓN CITROEN

NUEVO CENTRO DE

Citroën cuenta en París-Velezy con un nuevo centro de creación donde los diseñadores trabaian en los automóviles del futuro. Un futuro que comienza cuando el diseño aún no está definido-cinco años antes de la comercialización- con pruebas de seguridad de la estructura inferior. Le siguen las fases de desarrollo -4 años antes- para marcar estilo y forma hasta llegar a la de lanzamiento industrial, un año antes de su comercialización. El Centro cuenta con talleres especializados donde estilistas y maquetistas sintetizan y catalizan toda la creatividad de la empresa y donde, auxiliados por sofisticados ordenadores, definen las formas, colores y estilo de los Citroën del mañana.

Los estudios de seguridad pasiva, como es el caso de la estructura para dotarla de anillos longitudinales y transversales de refuerzo capaces de absorber energía en caso de choque y proteger a los ocupantes, se obtienen tras medio centenar de cálculos distintos (unas 2.000 horas de simulación de ordenador, como en el Xantia) y hasta 62 pruebas

Después de tres o cuatro meses todo está a punto para las pruebas reales de choque que, en el Xantia se efectuaron a 57 km./h. (en unas condiciones más severas que las normas -50 km./h.-) a cero y 30 grados, lo que permite cubrir el 90 por 100 de los casos

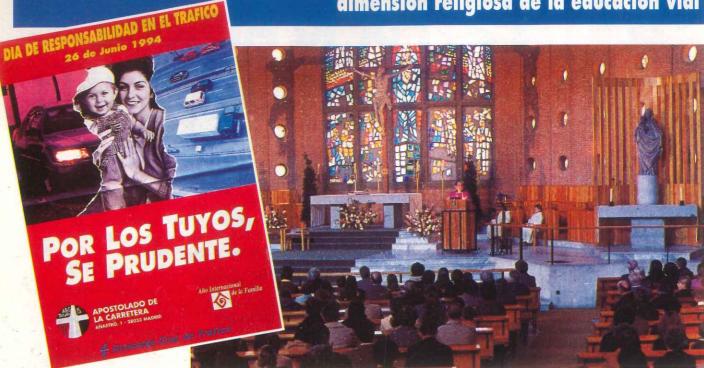
32 Traingo Julio-agosto 94

E	N AGO	STO, REV	ISION	74.15	EN SE	PTIEMB	RE, REV	ISION	EN C	CTUBRE	, REVISI	ON
Provincia	de	hasta	de	hasta	de	hasta	de	hasta	de	hasta	de	hasta
Álava (VI)	8585-K	8991-K	7965-L	8357-L	8992-K	9648-K	8358-L	8871-L	9649-K	0510-L	8872-L	9616-L
Albacete (AB)	4305-J	5172-J	5128-K	6014-K	5173-J	5924-J	6015-K	6627-K	5925-J	6890-J	6628-K	7473-K
Alicante (A)	7412-BL	1657-BM	2791-BU	6593-BU	1658-BM	5586-BM	6594-BU	9493-BU	5587-BM	0798-BN	9494-BU	3345-B
Almería (AL)	2283-N	3445-N	8319-0	9448-O	3546-N	4708-N	9449-O	0314-P	4709-N	6044-N	0315-P	1510-P
Asturias (O)	3483-AU	6007-AU	5874-AX	8357-AX	6008-AU	8304-AU	8358-AX	0107-AY	8305-AU	1140-AV	0108-AY	2471-A
Ávila (AV)	5051-E	5428-E	9672-E	0009-F	5429-E	5753-E	0010-F	0251-F	5754-E	6135-E	0252-F	0587-F
Badajoz (BA)	9688-M	0859-N	4703-O	5964-O	0860-N	1872-N	5965-O	6815-O	1873-N	3198-N	6816-O	8138-0
Baleares (PM)	6065-AZ	9163-AZ	6050-BF	8758-BF	9164-AZ	1770-BB	8759-BF	0655-BG	1771-BB	5066-BB	0656-BG	3099-E
Barcelona (B)	8572-KM	0637-KP	0725-LS	2241-LT	0638-KP	4706-KS	2242-LT	2274-LU	4707-KS	4394-KU	2275-LU	8918-L
Burgos (BU)	0505-M	1333-M	1594-N	2469-N	1334-M	2123-M	2470-N	3089-N	2124-M	3058-M	3090-N	3968-1
Cáceres (CC)	7156-1	7886-I	7130-J	7948-J	7887-1	8599-1	7949-J	8541-J	8600-l	9475-1	8542-J	9354-J
Cádiz (CA)	7089-AD	9972-AD	1054-AJ	4108-AJ	9973-AD	2457-AF	4109-AJ	5962-AJ	2458-AF	5680-AF	5963-AJ	8424-A
Cantabria (S)	4313-U	5949-U	2693-W	4320-W	5950-U	7384-U	4321-W	5404-W	7385-U	8983-U	5405-W	6787-V
Castellón (CS)	1772-V	3294-V	2156-X	3599-X	3295-V	4765-V	3600-X	4739-X	4766-V	6577-V	4740-X	6214-)
Ciudad Real (CR)		5637-L	7600-M	8652-M	5638-L	6579-L	8653-M	9370-M	6580-L	7671-L	9371-M	0379-1
Córdoba (CO)	1176-W	2982-W	4621-Y	6407-Y	2983-W	4540-W	6408-Y	7697-Y	4541-W	6519-W	7698-Y	9272-1
Coruña, La (C)	1982-AP	4607-AP	5080-AU	7896-AU	4608-AP	6928-AP	7897-AU	9783-AU	6929-AP	9635-AP	9784-AU	2295-A
Cuenca (CU)	2543-F	3067-F	8872-F	9391-F	3068-F	3499-F	9392-F	9702-F	3500-F	4056-F	9703-F	0146-0
Girona (GE)	7069-AH	9265-AH	5535-AL	7783-AL	9266-AH	1331-AJ	7784-AL	9341-AL	1332-AJ	3941-AJ	9342-AL	1455-A
Granada (GR)	0151-U	2374-U	5102-W	7061-W	2375-U	4067-U	7062-W	8415-W	4068-U	6141-U	8416-W	0333->
Guadalajara (GU)		2804-E	7322-E	7746-E	2805-E	3099-E	7747-E	7984-E	3100-E	3538-E	7985-E	8389-E
Guipúzcoa (SS)	8482-AF	9986-AF	1793-AJ	3377-AJ	9987-AF	1738-AG	3378-AJ	4699-AJ	1739-AG	3730-AG	4700-AJ	6511-
Huelva (H)	6292-L	7400-L	0479-N	1557-N	7401-L	8380-L	1558-N	2419-N	8381-L	9628-L	2420-N	3406-1
Huesca (HU)	2692-1	3285-1	0161-J	0764-J	3286-1	3852-1	0765-J	1190-J	3853-1	4573-1	1191-J	. 1759-
Jaén (J)	5484-M	6709-M	0756-O	2022-0	6710-M	7759-M	2023-0	2849-O	7760-M	9024-M	2850-0	3996-0
León (LE)	8400-P	9523-P	3342-T	4553-T	9524-P	0596-S	4554-T	5348-T	0597-S	1847-S	5349-T	6500-1
Lleida (L)	7748-P	8892-P	2980-T	4099-T	8893-P	9905-P	4100-T	4911-T	9906-P	1334-P	4912-T	6021-7
Lugo (LU)	0110-L	1059-L	0589-M	1425-M	1060-L	1832-L	1426-M	2041-M	1833-L	2722-L	2042-M	2770-1
Madrid (M)	3134-KF	7762-KG	4744-LK	9589-LL	7763-KG	2163-KJ	9590-LL	0282-LN	2164-KJ	0169-KL	0283-LN	7633-L
Málaga (MA)	4499-AT	8109-AT	9331-AX	2834-AY	8110-AT	1131-AU	2835-AY	5220-AY	1132-AU	4841-AU	5221-AY	8339-
Murcia (MU)	0157-AL	3045-AL	8969-AP	1801-AS	3046-AL	5666-AK	1802-AS	3746-AS	5667-AK	9195-AL	3747-AS	6478-
Navarra (NA)	2297-Y	3946-Y	4317-AB	6034-AB	3947-X	5490-Y	6035-AB	7372-AB	5491-Y	7377-Y	7373-AB	9110-A 5919-L
Orense (OR)	4014-K	4783-K	3886-L	4664-L	4784-K	5528-K	4665-L	5159-L	5529-K	6384-K	5160-L	3735-0
Palencia (P)	7285-F	7638-F	2655-G	3084-G	7639-F	8016-F	3085-G	3370-G	8017-F	8505-F	3371-G 2536-AT	4743-
Palmas, Las (GC)		0968-AN	8059-AS	0538-AT	0969-AN	3292-AN	0539-AT	2535-AT	3293-AN 8913-AG	6105-AN 1203-AH	4724-AK	6764-
Pontevedra (PO)	4780-AG	6890-AG	1063-AK	3247-AK	6891-AG	8912-AG	3248-AK	4723-AK	6382-J	7184-J	5255-K	5934-
Rioja, La (LO)	5122-J	5789-J	4143-K	4824-K	5790-J	6381-J	4825-K	5254-K	5805-K	6568-K	4814-L	5459-1
Salamanca (SA)	4450-K	5206-K	3634-L	4364-L	5207-K	5804-K	4365-L 0512-AN	4813-L 2402-AN	2716-AK	5577-AK	2403-AN	4909-
S. C. Tenerife (TF	7739-AJ	0537-AK	7461-AM	0511-AN	0538-AK	2715-AK	3260-F	3554-F	8583-E	9025-E	3555-F	3891-F
Segovia (SG)	7859-E	8256-E	2867-F	3259-F	8257-E	8582-E	7766-BK	0844-BL	1335-BD	6562-BD	0845-BL	5312-
Sevilla (SE)	3439-BC	7603-BC	2864-BK	7765-BK	7604-BC	1334-BD 4095-D	6760-D	6936-D	4096-D	4343-D	6937-D	7140-1
Soria (SO)	3631-D	3882-D	6520-D	6759-D 6754-AC	3883-D 1794-Z	3584-Z	6755-AC	8046-AC	3585-Z	5737-Z	8047-AC	0111-
Tarragona(T)	9672-Y	1793-Z	4781-AC		5664-E	5926-E	9659-E	9867-E	5927-E	6323-E	9868-E	0182-
Teruel (TE)	5340-E	5663-E	9351-E 6155-O	9658-E 7470-O	1761-N	2855-N	7471-0	8260-O	2856-N	4127-N	8261-0	9496-0
Toledo (TO)	0504-N	1760-N - 3212-DC	3772-DM	9472-DM	3213-DC	8602-DC	9473-DM	3936-DN	8603-DC	6233-DD	3937-DN	9784-1
Valencia (V)	7245-DB		4291-U	5361-U	9176-S	0016-T	5362-U	6041-U	0003-DC	1554-T	6042-U	7364-1
Valladolid (VA)	8177-S 7839-AZ	9175-S 0011-BB	3745-BF	5821-BF	0012-BB	2525-BB	5822-BF	7719-BF	2526-BB	5540-BB	7720-BF	0456-6
Vizcaya (BI) Zamora (ZA)	7839-AZ 7322-F	7784-F	2630-G	3130-G	7785-F	8133-F	3131-G	3442-G	8134-F	8598-F	3443-G	3860-0
	4804-AG	6494-AG	3118-AK	4776-AK	6495-AG	8452-AG	4777-AK	6262-AK	8453-AG	0732-AH	6263-AK	8170-/
Zaragoza (Z)	4804-AG	0494-AG	71/6-D	7/38-D	4368-D	4593-D	7439-D	7670-D	4594-D	4834-D	7671-D	7904-1

Estas matrículas corresponden a los	urismos y motocicletas que tienen que p	pasar la ITV por primera vez en 1994.

Unatalata	ANDALUCÍA	Taliface	Control of	Gui	ía de I.T.	V. de Espa	ña		Viveiro O Barco	Lugo Orense	982/55 04 83 988/32 51 55
Municipio Huércal de Almería Almería	Provincia Almería Almería	7elefono 950/30 02 40 950/14 02 29 950/12 09 02	Barcelona	CATALUÑA Barcelona	900/10 10 20	Manzanares Alcázar San Juan	Ciudad Real Ciudad Real Ciudad Real	926/61 23 93 926/54 66 54	San Ciprián das Viñas Verín	Orense Orense	988/32 51 55 988/24 97 12 988/41 15 39 986/86 50 20
Albox Puerto de Santa Maria San Fernando	Almería Cádiz Cádiz	950/12 09 02 956/87 18 00 956/88 35 20	Barcelona Barcelona Barcelona	Barcelona Barcelona Barcelona	900/27 27 27 900/10 10 20 900/27.27.27	Puertollano Cuenca Motilla del Palancar	Cuenca	926/41 08 14 969/21 35 53 969/33 33 99	Pontevedra Vigo Porriño	Pontevedra Pontevedra Pontevedra	986/48 69 36 986/33 39 92 986/71 33 54
Puerto Real Algeciras Córdoba	Cádiz	956/59 06 24 956/57 28 17	Vilanova i La Geltrú Sant Joan Despí	Barcelona Barcelona	~93/814.42.22 900/10 10 20	Guadalajara Alcolea del Pinar	Cuenca Guadalajara Guadalajara	949/22 49 86 949/30 03 80	Barro Lalin	Pontevedra Pontevedra	986/71 33 54 986/78 14 19
Córdoba	Cádiz Córdoba Córdoba	957/20 25 77 957/29 11 50 957/50 27 72	Sant Just Desvern Manresa	Barcelona Barcelona	900/10 10 20 93/874 51 11	Toledo Talavera de la Reina	Toledo Toledo	925/23 00 63 925/80 19 90	Pinto-Gefate	MADRID Madrid	91/695 57 62
Lucena Pozoblanco Granada	Córdoba Córdoba Granada	957/13 05 17 958/27 26 21	Viladecavalls Argentona Badalona	Barcelona Barcelona Barcelona	93/780 75 55 93/799 42 11 900/27 27 27	Ocaña Los Yébenes	Toledo Toledo ASTILLA Y LEÓN	925/13 14 02 925/32 10 02	Vallecas Villalba Las Rozas	Madrid Madrid	91/85 91 12 91/851 16 87 91/637 71 61
Albolote Motril	Granada Granada	958/46 69 26 958/60 06 71	Vic Olerdola	Barcelona Barcelona	93/886 10 33 93/892 33 11		Burgos	947/20 96 88	Tres Cantos (Colmenar V.) San Sebastián de los Reyes	Madrid Madrid	91/803 11 93
Baza Huelva San Juan del Puerto	Granada Huelva Huelva	958/34 20 98 959/24 51 86 959/36 70 70	Cornellá Igualada Berga	Barcelona Barcelona Barcelona	900/10 10 20 93/805 24 44 93/822 20 11	Burgos Miranda de Ebro Aranda de Duero Burgos	Burgos Burgos Burgos León	947/20 96 88 947/32 59 52 947/50 73 99 947/48 16 80 987/32 00 60	Lozoyuela Coslada	Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid Madrid	91/695 57 62 91/785 91 12 91/651 16 87 91/637 71 61 91/603 71 61 91/605 27 25 6 91/652 72 56 91/659 42 12 91/672 80 48 91/871 41 14 91/874 53 63 91/688 50 46 91/698 26 12 91/865 05 91
Tharsis Jaén Guarromán	Huelva Jaén Jaén	959/24 51 86 953/22 07 62 953/67 19 00	Reus Tortosa Mora la Nova	Tarragona Tarragona Tarragona	977/39 14 14 977/59 70 66	Cembranos Onzonilla Ponferrada	León León	987/25 40 99 987/41 84 51	Arganda del Rey Villarejo de Salvanés Leganés Parla	Madrid Madrid Madrid	91/874 53 63 91/688 50 46 91/698 26 12
Úbeda Algarrobo Malaga	laón	en construcc. en construcc. 952/23 50 02	Tremp Lleida Montferrer	Lleida	977/40 27 77 973/65 01 29 973/20 03 70 973/35 16 54	Béjar Carbajosa Sagrada Castellano Moriscos	Salamanca Salamanca Salamanca	923/45 15 00 923/21 91 69 923/36 14 35	Navas del Rey	MURCIA	
Estepona Gelves La Rinconada	Málaga Málaga Málaga Sevilla Sevilla	952/80 35 50 95/418 27 82 95/579 71 61	Granyanella Solsona Blanes	Lleida Lleida Lleida Lleida Girona	973/53 22 25 973/48 16 69 972/35 31 33	Burgo de Osma Soria Tordesillas	Soria Soria Valladolid	923/36 14 35 975/36 02 17 975/22 71 40 983/77 11 51	Alcantarilla Cartagena Lorca	Murcia Murcia Murcia Murcia Murcia	968/89 00 39 968/52 83 19 968/46 07 61 968/78 25 18 968/72 55 02
Osuna Ultrera	Sevilla Sevilla ARAGÓN	95/582 07 83 95/586 32 32	Celra Vilamalla	Girona Girona Girona	972/49 28 88 972/52 51 26 972/26 95 76	Valladolid Valladolid Benavente	Valladolid Valladolid Zamora	975/22 71 40 983/77 11 51 983/47 23 54 983/29 29 11 980/63 67 99	Jumilla Caravaca de la Cruz	NAVARRA	
Zaragoza Calatayud Utebo	Zaragoza Zaragoza	976/57 08 18 976/88 53 72 976/78 54 74	Olot Palamós Puigcerdá	Girona Girona	972/60 05 55 972/14 06 60	Morales del Vino Cervera de Pisuerga Palencia	Zamora Palencia Palencia	980/57 00 85 979/87 07 77 979/72 75 08	Peralta Benain Pamplona	Navarra Navarra Navarra	948/75 05 54 948/31 02 60 948/12 43 00
Utebo Tarazona	Zaragoza	976/64 40 50	Agūimes	CANARIAS Las Palmas	928/18 20 20	Cuéllar	Segovia	921/14 24 29 921/49 00 23	Lamaño	LA RIOJA	041/20 11 58
Tarazona Egea Caballeros Huesca Sabiñánigo	Zaragoza Zaragoza Huesca Huesca	976/66 44 51 974/21 14 76 974/48 19 19	Las Palmas G.C. Lanzarote Las Palmas G. C.	Las Palmas Las Palmas Las Palmas	928/26 06 39 928/81 14 73 928/27 77 51	Şegovia Avila Arévalo	Segovia Avila Avila	920/22 11 12 920/30 33 58	Logroño Logroño Sto. Domingo de la Calzada Calahorra	Lograño Lograño Lograño Lograño	941/29 11 58 941/26 11 58 941/34 27 10 941/14 68 14
Monzón Barbastro	Huesca Huesca	974/40 30 06 974/31 41 54	Santa. M. de Guía	Gran Canaria Tenerife	928/55 01 53 922/50 17 00	Badajoz	EXTREMADURA Badajoz	924/27 11 02	COMUN	DAD VALENCIANA	
Fraga Teruel Alcañiz	Huesca Teruel Teruel ASTURIAS	974/47 22 58 978/60 29 64 978/83 18 55	Arafo La Palma El Rosario Los Realejos S. Miguel Abona	Tenerite Tenerite Tenerite Tenerite	922/48 59 52 922/61 93 22 922/34 53 59 922/78 64 04	Mérida Villanueva de Serena Zafra Cáceres	Badajoz Badajoz Badajoz Cáceres	924/27 11 02 924/37 20 73 924/84 33 50 924/55 44 41 927/21 25 77	Castellón de la Plana Villarreal Ribaroja Masalfasar Gandia Onteniente	Castellón Castellón Valencia Valencia Valencia Valencia Valencia Alicante Alicante	964/20 00 19 964/53 54 00 96/166 81 81 96/140 07 97 96/286 22 33 96/291 07 20 96/217 15 62 96/528 01 91 96/528 71 82 96/528 44 97 96/536 71 82 96/534 40 04
Llanera Mieres	Asturias Asturias	98/526 33 17 98/545 18 15	Oinia	CANTABRIA Santander	942/33 95 06	Plasencia Trujillo	Cáceres Cáceres	927/41 18 70 927/32 18 35	Onteniente Utiel Alicante	Valencia Alicante	96/217 15 62 96/528 01 91
Gijón Jarrio	Asturias Asturias BALEARES	98/530 01 03 98/547 38 38	Ojaíz Maliaño Corrales de Buelna	Santander Santander	942/36 90 44 942/83 12 80	La Coruña	La Coruña La Coruña	981/62 32 61	Redovan Orihuela Alcoy Elche	Alicante Alicante Alicante Alicante	96/675 44 97 96/536 71 82 96/554 54 55
Palma de Mallorca	Mallorca	971/26 50 12	100	ASTILLA-LA MANCHA	007/04 50 70	Arteixo Narón	La Coruña	981/62 32 61 981/60 23 56 981/32 50 55		PAÍS VASCO	90/344 40/04
Palma de Mallorca Manacor Inca Mahón	Mallorca Mallorca Mallorca Mallorca	971/75 75 57 971/55 51 00 971/50 58 12 971/35 45 02	Albacete Albacete Almansa Hellín Villarobledo	Albacete Albacete Albacete Albacete Ciudad Real	967/21 59 73 . 967/21 07 74 967/31 13 86 967/30 54 10 967/14 53 62	Teo Santa. Eugenia de Ribeira Lugo Lugo Foz	Lugo	981/80 60 09 981/87 24 00 982/55 04 83 982/20 90 37	Urbieta Arrigorriaga Jundiz	Guipúzcoa Vizcaya Alava	943/55 00 58 94/671 12 62 945/29 05 10
Ciudadela Santa Gertrudis	Mallorca Ibiza	971/48 00 44 971/31 59 70	Villarobledo Ciudad Real	Ciudad Real	96//14 53 62	Foz Monforte de Lemos	Lugo Lugo	982/13 55 10 982/41 04 12			

La Iglesia Católica colabora con la DGT para transmitir a sus fieles la dimensión religiosa de la educación vial



Concienciar a la familia de su importancia como primera fuente educativa y enseñar a los niños y jóvenes catequistas a valorar su propia vida y la de los demás son los propósitos del convenio de cooperación establecido entre la Conferencia Episcopal y la Dirección General de Tráfico (DGT). Conseguir mayor concienciación para incrementar la seguridad vial es su objetivo.

niños y adolescentes y cerca del 50 por 100 de la población española, mayor de 18 años, que se declara católica practicante, serán los principales destinatarios del convenio de colaboración nacido entre la Conferencia Episcopal y la Dirección General de Tráfico. Para Miguel Muñoz, Director General de Tráfico, es "consecuencia lógica del Pacto Social por la Seguridad Social que se firmó el pasado 26 de abril y al que hoy se ha adherido la Iglesia Católica".

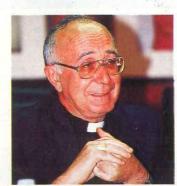
educación vial en su dimensión moral, puesto que, como destacó el Obispo de Coria-Cáceres, Ciriaco Benavente, responsable del Apostolado de la Carretera, "mueren más personas en accidente de trá-

lrededor de dos mi- fico que en las guerras". Desllones y medio de de la Iglesia y coincidiendo con la celebración del Año Internacional de la Familia se quiere hacer especial hincapié en el papel "insustituible de la familia como primera escuela, en la que la enseñanza será de palabra y obra, en el respeto a la vida de todo hombre, a la vida propia y a la de los demás" en palabras del Monseñor Benavente. Por ello se dirigirán directamente a la conciencia, "porque los problemas se curan de raíz por vía educativa, creando hábitos de responsabilidad".

Su objetivo es contemplar la PREOCUPACIÓN CONSTANTE

La preocupación de la Iglesia por el problema del tráfico no es nueva. En 1977 se creó el denominado Apostolado de la Carretera, un, podríamos

denominar, departamento encargado de sensibilizar a los fieles en este tema y especialmente a los profesionales. Hoy, este Apostolado, además de dos campañas anuales -en Navidad y cerca de las vacaciones estivales-, intenta transmitir y contagiarles esta preocupación, al mismo tiempo que responsabilizarles y concretar unos servicios para ayudarles y guiarles. En este marco se encuadra el convenio con la DGT, en el que, junto con el Secretariado Nacional de Catequesis, se ha elaborado dos documentos catequéticos, dirigidos a niños y



Ciriaco Benavente, obispo de Coria-Cáceres.

adolescentes con tres principios inspiradores: el valor de la vida; la posibilidad de transformar las vías y medios de comunicación en lugares dignos y seguros para la convivencia y la responsabilidad moral ante el uso de los medios de transporte.

DÍA DE LA RESPONSABILIDAD

Igualmente, hay que destacar la celebración, el pasado 26 de junio, del "Día de la responsabilidad en el tráfico" bajo el lema "Por los tuyos, se prudente". Día en el que todas las parroquias de España fuentes de la Conferencia Episcopal cifran en unas 20.000 las existentes- recordaron a todos sus feligreses que "las carreteras no son campo de competiciones ni rutas de muerte" y que la familia, "núcleo que sufre directamente el hachazo trágico de los accidentes, es también el embrión esencial de la educación vial, por una convivencia grata y feliz".

M. LÓPEZ

Fotos: M. GARROTE

Por la Almería marinera y agricola

N-340: Adra-Vera

Continuamos el recorrido por la N-340 a la vera del Mare Nostrum. Esta vez, por tierras almerienses, desde Adra hasta Vera. Se trata de una zona que se debate entre las labores del mar v los nuevos cultivos bajo plástico. La ca-

rretera está marcada, además, por la construc-

ción de la autovía Adra-Puerto Lumbreras.

Vera)

MOPTMA

Así, en los lugares donde está terminada, el tráfico no presenta problemas, mientras en donde no lo está, las obras, las curvas, las travesías y la densidad de vehículos convierten la circulación en difícil. No obstante, las construcción de la autovía ha erradicado, en 1993, cinco puntos negros que existían de años anteriores.

emos dejado atrás la provincia de Granada, donde se alternan playas y nieve, para adentrarnos en la de Almería. En primer tramo del recorrido, desde Adra hasta Roquetas, a las puertas de Aguadulce, es una zona especialmente agrícola: es un lugar con importantes producciones de cultivos extratempranos, realizados en invernadero. Por ello, en determinadas épocas del año -concretamente desde octubre hasta junio-, por esas carreteras se mueven millones de toneladas de esos productos en vehículos pesados. Este tráfico de camiones se convierte en aproximadamente el 20 por 100 de la intensidad media que se cifra en 12.000 vehículos-.

Salimos de Adra, en el punto kilométrico 384, por la autovía que circunvala la ciudad y ésta continúa hasta el kilómetro 393. Aquí comienza otra vez la carretera convencional de la RIGE (Red de Interés General del Estado), donde encontramos el primer punto

Denominación:

N-340 (Cádiz-Barcelona).

Tramo estudiado:

Nº de kilómetros:

Anchura: 10 y 14 mts.

Arcenes: 1,5 y 2 mts.

1 y 2 en cada sentido.

Estado del firme:

Bueno y muy bueno.

Nº de carriles:

Kms. 384 a 529 (Adra-

397. Y bien que se nota, aunque la autovía siga construyéndose en paralelo a la nacional. Así, por ejemplo, cruzar la primera población que negro del trayecto, en el pk encontramos, El Ejido -una

zona de gran concentración de cultivo bajo plástico-, es especialmente difícil. De hecho, durante 1991 y 1992 hubo tres puntos "negros": los kilómetros 403, 405 v 414.

Seguimos adelante y, tras sobrepasar la Venta del Viso, encontramos, en el pk 423, el desvío hacia Vicar, un cruce que también fue punto negro en los años 91 y 92 y desde el que puede accederse a la Alpujarra almeriense y, naturalmente, a la granadina.

Cuatro kilómetros más allá, El Parador y, en mitad de su travesía, el cruce hacia Roquetas de Mar, población turística donde las haya. Demasiados vehículos, demasiados semáforos, rutistas cruzando por donde les viene en gana. Y rápidamente (pk 430) otra población turística, Aguadulce, que es punto conflictivo, especialmente en ve-

Desde aquí hasta la capital,

Admón. responsable: Trazado: Curvo, sinuoso y recto. Obras:

> Previsión de mejoras: Variante de Almería.

Características de la carretera

Tramo EL parador-Adra.



Almería, un tráfico muy denso, con casi 30,000 vehículos. que se ve complicado por una carretera con muchas curvas y, desde el kilómetros 438, obras. Además, la vía transcurre a la vera del Mediterráneo. con vistas maravillosas.

Ya están adjudicadas las obras de la autovía que circunvalará Almería por el norte, evitando la travesía de la ciudad y cruzando la N-340 A. Tras cruzar la población, la salida de Almería se realiza por un tramo de autovía de unos pocos kilómetros que llega hasta más allá del aeropuerto. Muy pronto encontramos el desvío hacia El Alquián y El Retamar, desde donde sale la carretera que lleva al Cabo de Gata y a las playas del mismo nombre. Poco después vuelve la autovía, que ya no abandonaremos hasta el final del trayecto.

Según nos vamos alejando de Almería, la densidad de tráfico va disminuvendo. Un trazado perfecto de autovía completamente nueva hace que los kilómetros apenas de noten. En el kilómetro 479, el desvío a Níjar, cuyos campos y jarapas (o harapas) fueron admiradas por Juan Goytisolo en su libro "Campos de Níjar", y al bonito pueblo de Lucainena de las Torres.

Seguimos adelante y dejamos a un lado el desvío a Campohermoso. Once kilómetros más adelante, la salida hacia Carboneras por la N-431, que cruza el Parque Natural de Cabo de Gata, desde donde se accede a las carreteras costeras.

La autovía continúa por el interior. Dejamos el desvío hacia Sorbas, en cuyos alrededores encontramos preciosos paisajes kársticos. En el kilómetros 520, la salida hacia Los Gallardos, Turre y Mojácar, quizás una de las poblaciones turísticas más conocidas de la provincia, con sus casas blancas encaramadas en la montaña. Cinco ki-



Accidentes con víctimas (1992

Carretera	Nº accidentes	Nº muertos	Nº heridos	
N-340	221	22	336	

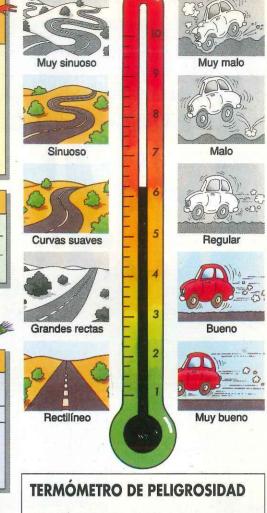


Almería

lómetros más adelante, el des-Este reportavío hacia Antas y la primera salida hacia la población final de nuestro viaje, Vera. En el pk 529, la segunda salida a Vera y al pueblo pesquero de Garrucha, Aguí, la intensidad de tráfico ha descendido hasta los 6.000 vehículos, por lo que los problemas son míni-

En cuanto a la gastronomía, tratándose de una zona marinera, la melva y el pulpo; como se trata también de una zona agrícola, destacar las acelgas esparragadas. Y ya en Vera, las migas y las gachas.

Nono HIDALGO



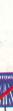
PELIGROSIDAD

FIRME'

TRAZADO

El índice de peligrosidad de las carreteras convencionales, autovías y autopistas sin peaje de la Red de Interés General del Estado fue de 29 en 1992. Este dato se obtiene de relacionar el número de accidentes con víctimas y el número de kilómetros. Si al citado índice le damos un valor 5, al tramo de carretera estudiado le correspondería una puntuación de: 6.1.

















427







447







479



490





512

N-340

441







je ha sido

elaborado

con datos de

Provincial de

la Jefatura

Tráfico de

A PUNTO NEGRO

TALLER

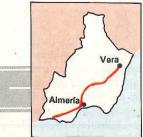
↑ PUNTO CONFLICTIVO

PUESTO DE SOCORRO

@ GASOLINA CON PLOMO

GASOLINA SIN PLOMO

Almería.





ADRA

Km.

384

P.K. 384



407



423



430



441



455







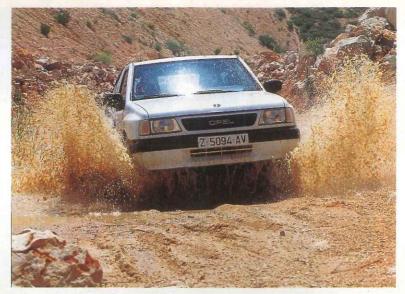
520



525



529



Así no, más despacio si no quiere quedarse inmovilizado en el agua..



La habilidad del conductor permite salvar toda clase de obstáculos.

Hasta no hace muchos años sólo las Fuerzas Armadas y la gente del campo acaparaban en España un reducido número de vehículos, denominados "todo terreno", caracterizados por su capacidad para circular por terrenos abruptos y embarrados. En los últimos años han constituido el segmento de mayor crecimiento, con una clientela muy diversa que busca utilidades dispares. En todo caso, las técnicas de conducción de estos vehículos requieren unos conocimientos específicos que se abordan, de forma elemental, en este reportaje.

onducir un todo terreno en carretera puede ser, aunque no siempre, lo más parecido a pilotar un turismo. Pero cuando salimos del asfalto es cuando estos vehículos se mueven más a gusto para franquear obstáculos inverosímiles, aunque siempre con determinadas limitaciones. En cualquier caso, resulta imprescindible conocer las posibilidades y limitaciones de un vehículo para cuya conducción es preciso dominar unas técnicas elementales, completamente diferentes a las de los demás vehículos.

Posiblemente, el mejor camino para iniciar el conocimiento y practicar a fondo y sin peligro un "todo terreno" es acudir a alguna de las escuelas especiales que existen en España. "Tráfico" ha podido hacerlo con un Frontera, cedido por Opel, en el Circuito Bensus de Celada Sport, ubicado en Arganda del Rey (Madrid), donde expertos pilotos de este tipo de vehículos, como Juan Celada y Francisco Albiñana, imparten cursos.

Allí, en circuito cerrado, están reproducidas prácticamente todas las situaciones conflictivas que un conductor puede en-

contrar, desde afrontar pendientes y desniveles laterales máximos, a jugársela con el barro, vadear un río o superar dunas o terrenos pedregosos.

DISTRIBUIR LA POTENCIA

Pero antes la teoría, los principios básicas que caracterizan a un todo terreno. Un vehículo al que, en determinadas situaciones, cuando una rueda o las dos de un eje han caído en una trampa, no se le escapa la potencia en el giro loco de las mismas, sino que guarda, al menos un 50 por 100 de su fuerza, para el eje que sí tiene apoyo.

Para ello cuenta con un diferencial por cada eje, que permite la independencia de giro de sus ruedas (en una curva, las ruedas situadas en el interior de la misma deben recorrer necesariamente menos metros que las exteriores, so pena de ir en línea recta) así como un tercero, adosado a la caja de cambios, denominado caja de transferencias, cuyo funcionamiento se explica en recuadro aparte. Las facultades para afrontar determinados obstáculos también hemos creído conveniente extractarlas.

Una vez en el asiento, es preferible ir lo más alto posible con el fin de contar con una perfecta visibilidad de los obstáculos cercanos. Para ello, o bien subiremos el asiento -si es regulable- o bien nos acercaremos al volante algo más que en un turismo. Las manos deben agarrar suavemente el volante, con los pulgares hacia afuera, en la posición aproximada de las dos menos diez.

Además de la necesaria prudencia y una observación minuciosa y constante del terreno, conviene mantener las ventanillas prácticamente cerradas para que las ramas de los arbustos no lastimen a los ocupantes. Cuando se circule por caminos, hay que evitar una velocidad excesi-

va por la posible aparición de otros usuarios (montañeros, cicloturistas, etcétera) que también frecuentan lugares abruptos.

Por otra parte, no conviene salir en solitario al campo y es recomendable disponer de planos topográficos de la zona, conocer qué zonas de alto interés no deben ser holladas por los "todo terreno" y, en definitiva, mantener un respeto exquisito por la Naturaleza, renunciando a atajar por praderas y sembrados.

BUSCAR UNA VÍA DE ESCAPE

Es recomendable evitar los cortafuegos, que esconden troncos a medio cortar y astillas que pueden clavarse en los radiadores. En todo caso, a medida que se avanza, hay que contar siempre con una vía de escape alternativa para el regreso, ya que determinados obstáculos, como una fuerte bajada, puede que no sean su-

4x4: LA MULTIPLICACIÓN DE LA SEGURIDAD

Contar con tracción integral a las cuatro ruedas tiene sus ventajas y los todo terreno las comparten con los turismos 4x4: mayor capacidad motriz, sobre todo en los arranques, y buena aceleración o frenado, aún con baja adherencia del suelo; mejor control en todas las situaciones de firme; mayor estabilidad direccional en caso de pérdida de adherencia; y comportamiento tendencialmente neutro del coche en cualquier situación de marcha.

Para comprender mejor las ventajas de una tracción integral respecto a una delantera y aún mejor sobre una trasera, imagine la salida de un túnel, a donde llega a gran velocidad, con curva a la derecha, y el piso muy deslizante. El coche con tracción trasera, si no reduce velocidad antes de entrar al trozo mojado de la curva, tenderá a deslizar con el tren trasero, cruzándose; el tracción delantera sigue la trayectoria de la curva, pero con tendencia a abrirse y a invadir el otro carril; en cambio, el coche con tracción integral mantendrá su estabilidad direccional sin necesidad de reducir la velocidad, siempre que no sea excesiva, claro.

perables en sentido contrario.

Y eso que la capacidad de un "todo terreno" para trepar por una pendiente es, en teoría, ilimitada. Veamos cómo hacerlo: en primer lugar, conectamos la reductora y ponemos la primera velocidad; conviene acometer frontalmente la pendiente e iniciarla con un fuerte impulso, controlando la potencia exclusivamente con el acelerador. ¡No pisar para nada el embrague! Moveremos suavemente la dirección de izquierda a derecha, de manera que las ruedas delanteras encuentren el camino más fácil.

Puede que la pendiente sea excesiva, o simplemente vayamos en una marcha equivocada, lo que impedirá que el vehículo corone la cima. En ese caso, dejaremos que se cale el coche y pisaremos el freno. Sin soltar el pie del freno, pondremos la marcha atrás (compruébese que estamos en reductora) y, al tiempo que levantamos el pie del pedal, giraremos la

llave de contacto sin tocar para nada el embrague. El coche descenderá lentamente marcha atrás y lo mantendremos en línea recta con suaves toques de freno si fuera necesario, pero sin permitir que en ningún caso se bloqueen las ruedas.

Si en vez de subir, hay que bajar una pendiente, los consejos son los mismos: mantener el coche en la trayectoria de pendiente máxima, con la primera reductora, sin acelerar ni tocar el embrague y con suaves toques al freno si fuera necesario.

Cuando exista en el terreno una gran zanja en forma de V, hay que situar las ruedas dejando el vértice de la V en el centro y manteniendo la horizontalidad del coche, sin permitir que alguna rueda penetre en la hondonada. Si esto sucede, girar rápidamente la dirección para recuperar la línea horizontal. Si lo que se pretende es atravesar la zania, no hay que hacerlo frontalmente, sino en diagonal. Huir siempre que se pueda de circular perpendicularmente a las laderas pues cualquier balanceo, debido a las irregularidades del suelo, puede provocar el vuelco.

ARENAS Y BARRO

Para realizar una prolongada conducción sobre arena, conviene reducir la presión de los neumáticos hasta 0,8 ó 0,9 bares, con el fin de mejorar la tracción. Hay que poner la reductora y evitar acelerones, procurando un régimen constante en el motor. Si se perdiera tracción, conviene girar suavemente el volante de un lado a otro.

El barro es uno de los terrenos menos adherentes y, en algunas zonas, puede llegar a tragarse el vehículo. Utilizaremos las cortas, pero en segunda, con el motor bajo de vueltas. Para mejorar la tracción pondremos poca presión en los neumáticos y daremos suaves movimientos al volante. Si circulamos sobre roderas, para ganar tracción, giraremos la dirección a un lado y otro para que las ruedas muerdan terreno más compacto.

En cambio, conviene dar más presión de la habitual a las ruedas si circulamos por terrenos pedregosos. Iremos en reductora, lentamente, observando bien el terreno para escoger cuidadosamente la travectoria.

Y si la única alternativa es vadear (recuerde el respeto a un medio en el que habitan plantas y animales), conviene inspeccionar el cauce con un palo largo y comprobar la profundidad y naturaleza del fondo. En aguas corrientes suele haber piedras, mientras que la base de las estancadas es cieno, donde, probablemente, podríamos quedar atrapados. Antes de iniciar la travesía, debemos colocar el filtro de aire en posición de verano e impermeabilizar el distribuidor de los vehículos de gasolina con una spray



Hay obstáculos insalvables, incluso para estos vehículos.



¡Ojo con la velocidad!, en especial en las curvas y a la hora de detener el vehículo.

lubricante o una bolsa de plástico.

Todo vadeo hay que afrontarlo lentamente, en primera corta, sin acelerar y a velocidad constante, para evitar que la ola del agua cubra el capó. El tubo de escape está perfectamente preparado para evacuar los gases bajo el agua. Después de salir, toque varias veces el freno para que recupere su eficacia.

Para detener el vehículo en un terreno de escasa adherencia, mejor no tocar el freno, ya que se bloquearían las ruedas y perdería la capacidad de dirección. Es preferible reducir sucesivamente, hasta

primera corta, con rápidos cambios efectuando doble embrague simple: embrague/acelerón/y soltar ambos pedales.

Incluso si circulamos por carretera, hay que recordar que los todo terreno tienen unas características de peso, altura, reparto de cargas, suspensión, neumáticos y estructura que los hace diferentes a los turismos. Esto hace que las inercias en las curvas sean muy fuertes, con mayor riesgo de que se nos vaya de atrás y con tendencia al balanceo de la carrocería, hasta el extremo de que en una trazada violenta a gran velocidad se puede vol-



A usos distintos, conducciones diferentes

LA CAJA **DE TRANSFERENCIAS**

La caja de transferencias es lo más especial e intrínseco del todo terreno. Cuenta con un grupo diferencial, está adosada a la caja de cambios y se maneja con una palanca a vehículo parado.

Admite las siguientes posiciones:

-2 H: El vehículo dispone de tracción trasera y desarrollos largos. Generalmente se utiliza para

circular por carretera. -4 H: Cuenta con tracción permanente a las cuatro ruedas y desarrollos largos. Se aconseja para circular por los caminos, así como en carreteras en situaciones de lluvia, hielo, nieve, viento, grava,

-N: Esta posición neutra, en la que se desconecta el grupo diferencial del motor, permite disponer de servofreno, servodirección, luces, etcétera cuando son remolcados.

-4L: Esta posición ofrece máxima potencia y motricidad en las cuatro ruedas, pero reducidas, lo que se traduce en marchas cortas y una capacidad

de velocidad máxima de unos 50 km./h.
- Algunos modelos tienen otra posición más que permite bloquear el grupo central y disponer de tracción delantera o trasera al 100 por 100. Se utiliza para sortear obstáculos muy concretos.

car. Por eso, requieren una conducción mucho más fina, sin dar volantazos y acelerando ligeramente a la salida de la

En carreteras secundarias, con mucha grava en las orillas y abundantes curvas, conviene circular a velocidad reducida y con tracción total en largas. No debe caer en el error de pensar que por el hecho de tener un tracción a las cuatro ruedas es imposible derrapar o salirse de la ca-

Y si, además, el suelo está mojado, hay que pensar que los neumáticos no evacúan correctamente el agua, ya que el dibu-



Juan Celada y Francisco Albiñana en su escuela "todo terreno"

LOS LÍMITES DE UN TODO TERRENO

Todos los "todo terreno" tienen unas características formales y de volúmenes que les permiten afrontar determinados obstáculos. Los propios fabricantes establecen estas medidas, de especial interés para el usuario.



Ángulo de ataque: Es la capacidad para abordar frontalmente obstáculos en pendiente y se mide en grados. Oscila entre 40 y 47º.



Ángulo de salida: Capacidad de sortear un obstáculo al finalizar de bajar una pendiente.



Altura al suelo: Es la capacidad de dejar entre las ruedas obstáculos que sobresalen del terreno. Oscila entre 20 y 25 centimetros.



Nivel de vadeo: Los fabricantes suelen dar la altura de las puertas, aunque otros ofrecen la altura del filtro del aire o del encendido, que en ningún caso deben mojarse.



Inclinación máxima lateral: Es la capacidad de afrontar longitudinalmente una ladera. La media es de unos 45°. Depende mucho de la carga y de su posición para configurar el punto de gravedad.



Ángulo ventral: Capacidad para coronar una pendiente sin que el terreno roce los bajos del vehículo

jo es muy gordo, diseñado más bien para tierra y barro. No obstante, en el mercado existe una gama de neumáticos para carretera, campo y mixto.

Finalmente, recordar que los movimientos de aceleración de estos vehículos piense en los adelantamientos- son más perezosos y el conseguir detener una masa que, en muchos casos, supera las dos toneladas, lanzada a gran velocidad no es tarea fácil, ya que los frenos están diseñados para trabajar a baja velocidad.

J. Ignacio RODRÍGUEZ Fotos: M. GARROTÉ

Están instalados en nueve modelos distintos de coches y los automovilistas no podrán identificarlos

LOS RADARES MÓVILES, **EN MOVIMIENTO**



Desde hace algunas semanas, distintos vehículos de movimiento captar los excesos de velocidad de los la Guardia Civil de Tráfico circulan por las distin- automóviles que circulan en uno o en otro sentido. tas carreteras del país con los llamados radares La medida coincide con el comienzo de la salida de móviles, lo que permite a coches en muchos españoles a su destino vacacional.

stos vehículos, que externamente no podrán ser identificados por los automovilistas, estarán circulando por las carreteras que consideren oportunas en cada momento los responsables de la DGT y se identificarán cuando capten alguna irregularidad y se dirijan al conductor infractor para avisarle de que ha sido sancionado. El propio coche que lleva el radar podrá realizar esta tarea -lleva un mecanismo que permitirá su identificación de forma inequívoca-, aunque también podrá comunicarselo a otra unidad que opera en la misma carretera, una patrulla de la propia Guardia Civil, incluso es posible la comunicación con alguno de los helicópteros de los que dispone la Dirección General de Tráfico y éste le comunicará al automovilista que deberá pararse en espera de la llegada de otra unidad.

COMPLEMENTO PARA LOS TRADICIONALES

Este sistema dinámico será un importante complemento para los radares estáticos que están montados en coches que permanecen aparcados al borde de la calzada y que también son capaces de medir la velocidad de los coches en ambos sentidos de la marcha.

Para dificultar la posibilidad de que los nuevos radares móviles puedan ser identificados, la DGT ha adquirido vehículos de nueve modelos distintos, lo que, junto a su movilidad, hará prácticamente imposible que puedan ser "localizados" por los automovilistas.

El pasado día 29 de junio este sistema fue presentado a los medios de comunicación en las pistas del RACE en el Circuito de El Jarama (Madrid). En esta presentación se hizo una demostración práctica de su funcionamiento y se pasó un vídeo en el que se explicó el funcionamiento de este nuevo método que pretende erradicar una de las infracciones más habituales en la carretera y la causante de buena parte de los accidentes y la gravedad de los mismos: la velocidad inadecuada.

Medicina de

Dr. Juan Carlos GONZÁLEZ LUQUE Dirección General de Tráfico

uando llegue a sus manos este número de la revista "Tráfico", estaremos en pleno período estival, pensando en las vacaciones que tan bien tenemos merecidas y a punto de disfrutarlas. La mayoría nos desplazaremos del lugar habitual de residencia, utilizando, con mayor o menor frecuencia, nuestro coche. Y como nadie quiere perder ni un minuto de vacaciones, una gran parte iniciará sus desplazamientos de ida y vuelta el mismo día.

Por otra parte, muchos conductores cuando están de vacaciones se olvidan "de todo", incluso de conducir con la precaución necesaria, y, por ello, los accidentes de tráfico son tan frecuentes en los trayectos de corto recorrido. Es necesario que todos pongamos de nuestra parte para que sigan descendiendo los accidentes de tráfico y, en especial, los que ocurren durante el período estival.

A continuación le vamos a recordar algunos aspectos a los que debe de prestar atención con el fin de dismi-

nuir el riesgo de sufrir un accidente de circulación. Téngalos en cuenta

LA PREPARACIÓN **DEL VIAJE**

No sólo hay que tener a punto el vehículo antes de iniciar el desplazamiento al lugar de vacaciones, sino que también el conductor deberá procurar estar "a punto" para esta circunstancia.

Debe iniciar el viaje descansado y sin prisas. Iniciarlo cansado y pensando que ya debería estar en el lugar de

destino es lo peor. Si encuentra reten- da. ciones o atascos, ¡tenga paciencia! Estresándose no va a solucionar na-

Accidentes de tráfico en vacaciones: cómo evitarlos

TRÁFICO

Dr. F. Javier ÁLVAREZ Universidad de Valladolid

po con libertad.

Haga comidas ligeras durante el viaje. Y no tome alcohol.

Descanse cada cierto tiempo, por lo menos unos 10-20 minutos cada 2

Si lleva niños, debe parar con más frecuencia para que jueguen y se muevan. No permita que le distraigan mientras conduce. Deben viajar siempre con los cinturones y elementos de seguridad correctamente utilizados. Es aconsejable que otros ocupantes del automóvil jueguen con ellos y les

Ventile adecuadamente el coche. Si no tiene aire acondicionado, procure no conducir en las horas de mayor calor.

Lleve siempre unas gafas de sol en el coche: le serán de utilidad en los momentos en que exista una gran gran luminosidad.

Y EN EL LUGAR DE VACACIO-NES...



Como decía el eslogan de la Dirección General de Tráfico, las imprudencias se pagan. Ĥaga todo lo posible para que a usted y a sus acompa-

ñantes no les afecte esta frase. Conduzca con precaución; y ojalá



Lleve ropa y calzado adecuados que permitan el movimiento del cuer- que tenga usted felices vacaciones.

Si no posee conocimientos, evite mover las extremidades que hayan sufrido fractura en un accidentado. Por ejemplo, el movimiento de las piernas puede ocasionar graves lesiones en el herido.



Orientar las ruedas directrices, normalmente las delanteras, es la misión de la dirección

El sistema de dirección se encarga de transmitir a las ruedas las órdenes del conductor SEGURIDAD EN LA PRECISIÓN

El sistema de dirección es uno de los elementos más importantes de la seguridad activa. Su misión es transmitir a las ruedas las órdenes del conductor en cuanto a trayectoria se refiere. El sistema ideal es áquel que aúna suavidad, seguridad, precisión e irreversibilidad.

caja de dirección y la timonería de transmisión a las ruedas son los elementos fundamentales del sistema de dirección. El sistema que más ha evolucionado en la historia del automóvil y cuyo objetivo es transmitir a las ruedas el movimiento que se aplica al volante para que el vehículo consiga inscribirse en las trayectorias requeridas por el conductor.

En palabras de Néstor Martín, ingeniero del Departamento de Homologación de Vehículos del INTA (Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial), es, sin duda, "de los sistemas implicados en la seguridad activa de los vehículos automóviles, uno de los más importantes".

EQUILIBRIO PERFECTO

Para los expertos, un buen sistema de dirección debe reunir varias características. Primero, la maniobra que el conductor realiza sobre el volante debe ser cómoda, no resultar pesada ni dura, pero, al mismo tiempo, tampoco excesivamente sensible, ya que pequeños movimientos inducirían a cambios bruscos y los pequeños obstáculos en la calzada (piedras aquellas en que las transmisión se basa

l volante, el eje de entrada, una o baches) serían muy molestos para los usuarios e, incluso, producirían una peligrosa inestabilidad.

Además, otro de los elementos integrantes del sistema, el volante debe tener las dimensiones adecuadas. Sus medidas deben ser las justas para poder ser girado sin demasiado esfuerzo. Estas dimensiones no deben sobrepasarse: además de incómodo sería inútil. Para hacer más cómoda v segura la conducción, los fabricantes incluyen en la actualidad, casi mavoritariamente, el volante regulable en altura, para que el conductor controle perfectamente su automóvil.

Por último, el sistema de dirección ha de ser irreversible; es decir, el volante ha de transmitir el movimiento a las ruedas, pero éstas, a pesar de las irregularidades del terreno, no deben transmitir las oscilaciones al volante.

MANUAL, ASISTIDA O HIDROSTÁTICA

En función de la forma de transmitir el giro del volante a la rueda, se pueden considerar dos filosofías de diseño del sistema de dirección. Por una parte,

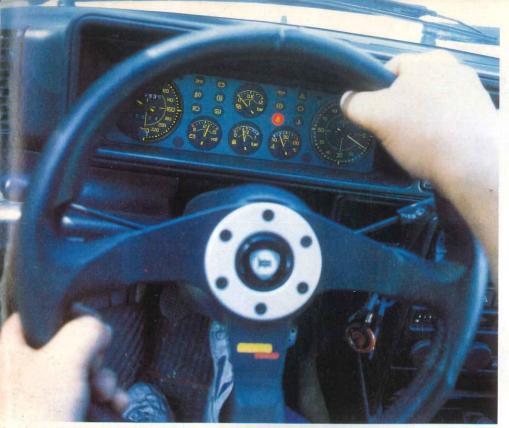
en el engranaje entre dos piezas con conexión mecánica a la timonería; aquí se encuadran las direcciones manuales y las asistidas -en la actualidad, las más utilizadas-. Por otra, las que tienen conexión indirecta entre el eje de dirección y la timonería de mando a las ruedas, conocidas como hidrostáticas.

Dentro de las manuales, podemos distinguir entre las llamadas de tornillo sin fin, que, para Agustín Rivera, ingeniero de homologaciones del IDIADA, "son las más antiguas, imprecisas y pesadas, poco usuales en turismos y utilizadas en algunos vehículos pesados equipados con servodirección". Es el sistema ideal para vehículos "todo terreno".

Una de sus variaciones es el sistema de bolas recirculantes. Éste sustituye el roce del tornillo y rodillo por un conjunto de bolas circulantes, con lo que el roce es menor y la dirección menos "dura". Es, según Néstor García, el más utilizado para vehículos industriales.

Finalmente, la dirección de cremallera, el sistema actualmente más generalizado en los turismos. Agustín Rivera destaca "su precisión en los giros del volante". Asimismo, Néstor García apunta "su menor coste frente a las direcciones de circulación a bolas, así como dos inconvenientes: ser demasiado reversible y sensible a los obstáculos de la calza-

Para hacer más cómodo el acciona-



El volante es el elemento externo del sistema de dirección y sobre el que actúa el conductor.

emplean mecanismos que reducen el esfuerzo a realizar: se acopla a un sistema de dirección normal un circuito de asistencia. Estos constituyen la asistencia del sistema (que se conoce como dirección asistida) y son, además, elementos de seguridad, ya que no transmiten los esfuerzos violentos de las ruedas al volante de la dirección.

PERFECCIÓN A LAS CUATRO RUEDAS

Hasta ahora, el sistema de dirección tenía la misión de orientar las ruedas direc-

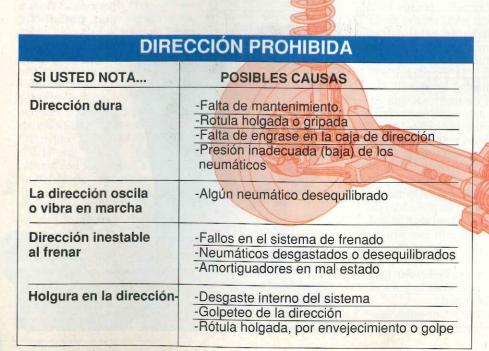
miento de los sistemas de dirección se trices, normalmente las delanteras. La última aportación de la técnica es el sistema de dirección a las cuatro ruedas, que empiezan a incorporarse a los vehículos más populares. Más rapidez en la respuesta de la dirección así como mayor sensibilidad son sus propiedades más valiosas. Además, proporciona una gran estabilidad durante toda la trayectoria en las curvas, cambios bruscos de carril o maniobras inesperadas. Sin olvidar otras ventajas no menos importantes, el coche es mucho menos sensible a los vientos cruzados, y la maniobra de aparcamiento se realiza mejor: al necesitar menor radio de giro, resulta más fácil aparcar en es-

pacios pequeños.

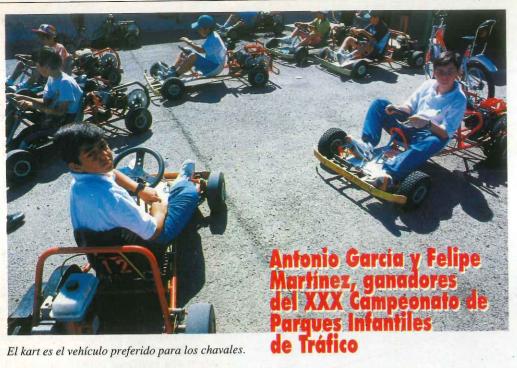
Una ayuda muy importante para la dirección la aporta un mecanismo denominado "servodirección". Su misión es multiplicar la fuerza que el conductor ejerce sobre el volante. En un principio daba lugar a una falta importante de "tacto", que podía llevar a situaciones peligrosas cuando se circulaba a alta velocidad. Las últimas innovaciones técnicas en esta materia incorporan sistemas de dirección con sensibilidad variable en función de la velocidad, para incrementar o disminuir la sensibilidad del equipo de acuerdo a la misma y a las irregularidades de la carretera. Néstor García, ingeniero del INTA, recuerda que "las direcciones asistidas no son servoaccionadas; es decir, el accionamiento conseguido sobre la timonería de mando no es suficiente como para accionar la dirección sin que vaya acompañado de un mínimo esfuerzo por parte del conductor".

Los expertos aconsejan, para su buen funcionamiento, que el sistema de dirección sea revisado periódicamente, una vez al año, y siempre por manos profesionales. Por último, Néstor García apunta que, "como siempre, el verdadero dosificador de la seguridad de maniobras para una conducción segura debe ser el conductor que, con una adecuada formación, utiliza esta parte de su vehículo con la importancia que se merece".

Mercedes LÓPEZ Fotos: Miguel GARROTE







"PITANDO EN EL ATASCO NO VAN A LLEGAR ANTES"

tiene sólo dos años.

Los alumnos de la

práctica totalidad de

los colegios de la lo-

calidad pasan por

esas instalaciones

cuando cursan 2º y

5º de EGB,

mientras que

Tienen trece años, les gustan las matemáticas y disfrutan su ubicación actual montando en bicicleta. Con aspecto de buenos estudiantes, Antonio García y Felipe Martínez, ganadores del XXX Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico, no entienden por qué los conductores se impacientan en los atascos.

lipe Martínez no con sus estudios. Cursan 7º y 8º de EGB, respectivamente, y cuando se les pregunta ante qué libros se encuentran más cómodos, no saben descartar ninguna materia. "Me gusta todo. ¿Lo que más? Creo que lenguaje y matemáticas", explica Felipe, después de pensarlo un poco. Ambos estarán, al cierre de estas páginas, en Dublín, la capital irlandesa, representando a España en la IV Copa de Seguridad Vial de las Capitales Europeas, tras resultar ganadores en la última edición del Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico (Información en página VIII de Tráfico-Chico). Como en la edición española, también en esta competición europea deberán enfrentarse a dos pruebas prácticas, una de circula-

ntonio García y Fe- ción en circuito y otra de habilidad. Conducir el "kart" tienen problemas en el parque (PIT) es a lo que ambos se enfrentan con mayor agrado, "porque es lo más fácil y vas más relajado. La prueba de habilidad es más complicada y tenemos que dedicar mucho más tiempo a la preparación", comentan al unísono. Esta prueba de destreza, que es la que más expectación provoca entre los chicos, es la que menos entusiasmo causa entre quienes los preparan en esta materia de educación vial. Carlos Fernández, policía municipal de Alcobendas y uno de los responsables del PIT de esa localidad, indica: "Yo cambiaría esa prueba dentro de la competición y la dejaría sólo como algo complementario sin que fuese determinante para el

resultado final". El PIT de Alcobendas funciona desde 1987, aunque

"de recuerdo" en sus propios centros. Además, periódicamente se organizan cursos sobre ciclomotores -en 1993, pasaron cerca de 500 chicos por ellos- y cursos de participación libre en los que los chavales pueden acudir de forma individual. Con este programa, que se ha ido ampliando a medida que crecían las necesidades, la valoración de los tres policías municipales del parque es positiva: "Se ha apreciado un descenso general en la accidentalidad infantil y se nota un comportamiento distinto en los chicos que han pasado por el PIT y los que no". **BICI Y FÚTBOL**

los de 8º reciben una visita

Poco interesados por el cine y tampoco mucho por la televisión, Antonio y Felipe comparten la afición de montar en bicicleta. Felipe, a quien también le gusta el fútbol y jugar al ajedrez, sale a menudo con sus amigos y tiene muy claro que, a bordo de su "bici", es un conductor más que respeta las normas de las que, según

dice, está pendiente. Su compañero, con toda sinceridad, matiza que "a veces soy respetuoso y a veces, no. Por ejemplo, si voy en bici y llego a un paso de peatones donde hay mucha gente esperando, me paro, pero si sólo hay una persona..." Lo que



cuesta y más a menudo incumplen es señalizar las maniobras. sobre todo cuando van en grupo. En el parque infantil, la circulación por glorietas y las señales de los agentes es lo más difícil de aprender, "sobre todo cuando Carlos nos engaña y cambia los brazos", comentan, picaramente y entre risas, mientras observan de reojo la reacción del monitor a su comentario.

Ninguno tiene claro su profesión en el futuro. La ocupación de los respectivos padres no ejerce sobre ellos influencia suficiente como para seguirles los pasos. Para Felipe Martínez, su padre, profesor de EGB, "sufre mucho en su trabajo". La mecánica del automóvil, profesión del padre de Antonio, tampoco llama la atención de éste, aunque conducir sí le parece interesante.

LO MÁS DIFÍCIL, LOS RETROVISORES

El próximo año ambos podrán optar ya a la licencia de ciclomotor, pero, como vehículo, prefieren el coche a la moto. "El coche es más seguro -opinan-. Si utilizas el cinturón y tienes "air bag" y todo eso, corres menos peligro que en moto". Felipe, que piensa que "lo más difícil de la conducción es "controlar" los retrovisores" y cuyos padres conducen indistintamente, valora más positivamente la forma de conducir de su madre porque "es más tranquila y menos agresiva que mi padre". En su barrio, según dicen, la mayoría de los conductores no suele respetar los pasos de peatones. Antonio cree que en general son muy impacientes, sobre todo en los atascos, "y es una cosa que no entiendo, porque poniéndose nerviosos y pitando no van a llegar antes".

De la visita a Dublín esperan, sobre todo, que les sirva "para conocer gente". Antonio, que ya ha recopilado información puntual sobre Irlanda -"he buscado dónde está y sé que tienen problemas con los ingleses en Irlanda del Norte"-, muestra más vivamente que su compañero el entusiasmo por el viaje, aunque los dos están muy ilusionados, según su monitor. En todo caso. confían en hacer un buen papel, porque creen que lo más difícil era lo que ya han conseguido: alzarse con la victoria en el campeonato español.

Juana SÁNCHEZ Fotos: Marcos GONZÁLEZ



Raúl Martínez y Luis Alberto Guijarro con su monitor tras proclamarse ganadores.

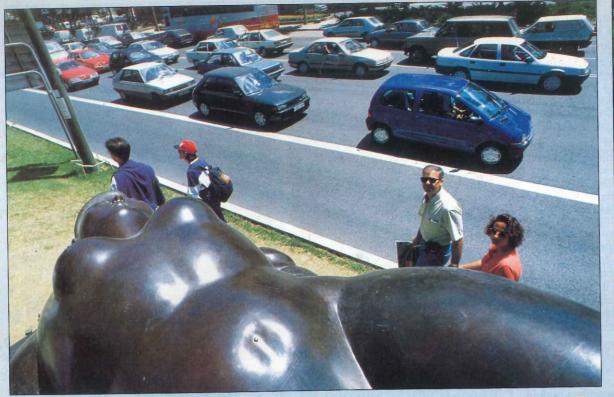
Los campeones del Concurso de Ciclomotor prefieren el coche a la moto

GREULACIÓ LA MÁS ÚTIL

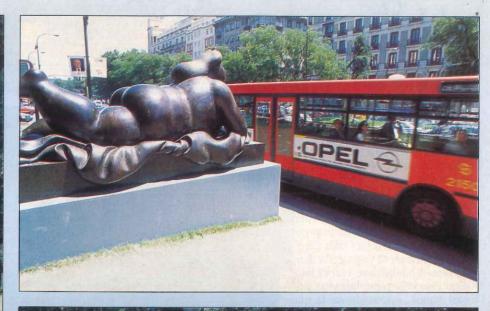
os campeones del XVI Con- pañoles están bien preparados "porque curso Nacional de Seguridad Vial en Ciclomotor, Luis Alberto Guijarro y Raúl Martínez, integrantes del equipo de Albacete, han demostrado ser los más diestros y mejores conductores de un ciclomotor. Ambos tienen 16 años y una dilatada experiencia con "karts" y bicicletas, con los que han participado en una edición anterior del Campeonato de España de Parques Infantiles de Tráfico. En los últimos días de junio, con el equipo de Alcobendas, representaron a España en la IV Copa de Seguridad Vial de las Capitales Europeas, celebrada en Dublín, cuyos resultados publicaremos en octubre. Veinte días antes, al cierre de este número, Luis Alberto tiene esperanzas de conseguir un buen puesto ante sus colegas europeos, aunque aún no conoce concretamente en qué pruebas tendrá que competir. Para José Luis García, director del Parque Infantil de Tráfico (PIT) de Albacete, los niños es-

la labor de educación vial que se hace en los colegios y en los PIT es lo que realmente tiene carácter educativo". En su opinión, los Campeonatos son sólo una actividad añadida a ese trabajo. Luis Alberto, que estudia 2º de BUP y le gustan las ciencias naturales, pasa en el Parque de Tráfico dos o tres tardes a la semana, dependiendo de la época escolar. Prefiere la prueba de habilidad. aunque reconoce que "la de circulación es mucho más útil". Igual que su compañero, asegura que la prueba práctica es la más difícil de los campeonatos, al tratarse de un circuito desconocido. Raúl, que cree que "en el PIT aprendes bastante", asegura que las normas no se olvidan al salir al tráfico real, pero "asusta un poco". Aunque les gusta la moto como medio de transporte, confiesan que "cuando sea mayor, si tengo dinero, me compraré un coche"

J.S.







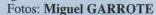
Botero armó la gorda

1 l artista colombiano Fernando Botero armó "la gorda" con su exposición de esculturas, realizada al aire libre, en pleno Paseo de la Castellana en Madrid. Las orondas y voluptuosas formas de sus esculturas llenaron las aceras de curiosos, encantados de encontrar modelos en la vida que no llevaban hasta sus últimos extremos la cultura "light", sino carnes rellenas, grandes pechos y caderas

poderosas. Un antídoto, en definitiva, a la neurastenia por adelgazar que a casi todos nos invade cuando llega la época de sacar la ropa de verano y el bañador. El ayuntamiento, al situar las esculturas mirando hacia la calzada, tuvo que habilitar un paso, protegido con vallas, para los peatones en la propia calzada, disminuyendo el espacio habitual del tráfico y aumentando la densidad y las retenciones. Al mismo tiempo, muchos

conductores aprovechaban las retenciones y parones para admirar, desde su vehículo, la exposición. Más de uno, quizás soñando en las voluptuosas formas de las esculturas, se olvidó del mundanal ruido y de los semáforos, hasta que una oleada de pitidos le sacaba de su ensoñación... Algún otro se fue contra las vallas de protección del paso de peatones despistados con las "gordas" de Botero. La afluencia de peatones, que llenaron la exposición desde el primer día, también causó más de un conflicto y





abarrotó unos pasos de





48 Triffe Julio-agosto 94

Homenaje a Pérez Rubio

Andrés Pérez Rubio, el piloto de motocicletas que perdió ambas ambas manos en un accidente de tráfico, recibió un merecido homenaje en el Palacio de los Deportes de la Comunidad de Madrid, al que asistieron numerosos amigos y aficionados. Blanca Fernández Ochoa le hizo entrega de una medalla conmemorativa. Se hizo una "fila cero" para contribuir al pago de la deuda que el piloto tiene con el hospital donde le reimplantaron ambas manos, operación de la que se recupera favorablemente.





NATURMÓVIL 94: Seguridad y medio ambiente

"Seguridad y medio ambiente en el futuro del transporte terrestre" fue el título genérico de NATURMÓVIL 94, celebrada en mayo en Madrid. Su objetivo era mostrar los avances del transporte terrestre en materia medioambiental. Entre otros, se abordaron temas como el automóvil del año 2000, futuro de los sistemas de gestión de tráfico, reciclaje de vehículos, contaminación en la ciudad -de la que en este momento el automóvil sólo es responsable en un 8 por 100, según un estudio realizado en Alemania y presentado por Ford-, el vehículo de dos ruedas y la normativa, nacional y comunitaria, en materia de seguridad v medio ambiente.

Más vale solo

Menudo susto de muerte se llevaría el herido grave de un accidente de tráfico ocurrido en la provincia de Toledo cuando se encontró, camino del hospital, con que sus fallecidos acompañantes "viajaban más lejos", pero en el mismo automóvil. El hecho sucedió cuando, tras producirse un aparatoso accidente por el choque frontal de dos vehículos, acudió, casi a la vez que el personal de auxilio, un coche funerario. El resto de los heridos fue evacuado en coches particulares, excepto uno, para el que no se encontró otro medio de transporte que el citado coche fúnebre, ya ocupado por las dos personas que habían perdido la vida en el accidente y que se convirtió así en un original "servicio discrecional" con parada en el hospital y final de trayecto en el tanatorio.

Una camionera de Vigo, mujer progresista del 93

María del Carmen Rial, recibió el premio Mujer Progresista 93 de manos de la ministra de Asuntos Sociales, Cristina Alberdi. María del Carmen, madre de dos hijos, tiene una dilatada experiencia condupara el colectivo femenino.

Por la seguridad de los conductores

Los Centros de Reconocimiento Médico Conductores juegan un papel decisivo a la hora de evaluar la aptitud de los conductores, determinando la posibilidad o imposibilidad de conducir. Con esa premisa, el V Congreso Nacional de Centros de Reconocimiento Médico, celebrado recientemente en Toledo, ha tenido como principal foco de discusión y desarrollo el incremento del rigor al elaborar estos informes médicos y, en especial, la necesidad de que todos ellos tengan un oftalmólogo. No en vano el 80 por 100 de la información al conducir procede de la vista.

Una camionera viguesa, ciendo camiones y, según comentó, cuando se pone al volante de un camión los hombres la miran asustados, porque demuestra que puede hacer el trabajo como ellos. El premio distingue a mujeres del mundo de las letras y a aquellas que desarrollan profesiones hasta ahora casi vedadas

Perros abandonados: Tan triste como peligroso

Hasta setenta mil perros son abandonados por sus dueños cada año. Muchos de ellos se quedan en la calle cuando Îlega el verano. Molestan en vacaciones. Muchos de estos pobres animales deambulan por las calles v carreteras buscando a sus amos, lo que supone un indudable riesgo para el tráfico. Un buen número de accidentes se producen por esta causa. ANDA (Asociación Nacional para



la Defensa del Animal) ha iniciado una campaña de concienciación para evitar en lo posible estos abandonos. y ofrece este teléfono, 91-522 69 75, donde le informarán de albergues y residencias de pago donde podrá dejarlo para siempre o hasta después de las vacaciones. También pueden llamar a la Sociedad Protectora de Animales (91-311 26 42) donde también le ofrecerán información.

:Ehhhh, toro!

Un "maletilla" de 38 años, de Getafe (Madrid), fue detenido por la Policía Municipal cuando hacía "prácticas taurinas" con los automóviles que circulaban por la N-401, en dirección a Toledo. El "maestro", que llegó a ocasionar un accidente de tráfico al tratar de esquivarlo un vehículo, ingresó en el servicio psiquiátrico del Hospital Universitario, lugar que ya había visitado anteriormente en dos ocasiones y de dónde fue dado de alta días después.

Seguros: Descuentos v nuevos productos

Mapfre Mutualidad ha iniciado una campaña dirigida a los usuarios de automóviles que se acojan a las medidas de Gobierno para la renovación del parque automovilístico. La oferta consiste en devoluciones entre 10.000 y 15.000 pesetas, según la modalidad contratada, en el seguro del nuevo vehículo.

Por su parte, Athena Seguros acaba de lanzar un nuevo producto, "Clasic Auto", una póliza específicamente concebida para asegurar vehículos de colección.

Trafic-94: El Salón más seguro



La tecnología se ha convertido en un elemento clave para incrementar la seguridad vial y ofrecer soluciones a la congestión del tráfico. Los últimos avances en gestión del tráfico y todo un conjunto de técnicas para la captación, transmisión, tratamiento, elaboración y difusión de información han constituido, precisamente, la oferta que, por cuarto año consecutivo, acaban de mostrar las empresas españolas en Trafic, Salón Internacional de la Seguridad Vial.

Se mantienen las tasas de alcohol en sangre

El Consejo de Ministros ha modificado algunos artículos del Reglamento de Circulación relativos a las tasas de intoxicación alcohólica que, sin embargo, no alteran los niveles a partir de los cuales queda prohibida la conducción de vehículos. Lo que sí establece es la correlación entre alcohol en sangre y en el aire es-



pirado, procedimiento, este último, verificado mediante etilómetros que permite un conocimiento más directo e inmediato

del grado de alcoholemia.

Dicha correlación es de 2.000 ml. de aire alveolar/1 ml. de sangre; o lo que es lo mismo, el alcohol contenido en un litro de sangre sería igual al existente en 2.000 litros de aire espirado. Por lo tanto, los límites máximos de alcohol por aire espirado son: 0,4 mlg./l (turismos), 0,25 mlg./l (camiones de más de 3.500 kgs.), 0,15 mlg./l (transporte de viajeros) y 0,15 mlg./l (mercancías peligrosas). Estos datos, que aparecerán en el display del etilómetro, equivalen respectivamente, a 0,8; 0,5; 0,3 y 0,3 gramos de alcohol por litro de sangre, vigentes en la actualidad.

Viajar en moto con "paquete"

Es frecuente que, en los viajes en moto, el conductor circule acompañado de un "paquete". En la escuela TAC CALAFAT MOTO, donde se realizan cursos que pretenden "hacer más segura y eficaz la conducción de la motocicleta", han tenido en cuenta esta situación. Los participantes pueden, en determinados momentos, realizar vueltas haciendo de "paquete" de

un monitor para conocer la influencia de ese peso extra y saber así cuál es la mejor técnica para viajar cómodos y seguros, así como la adecuación de la moto, a través de los distintos reglajes, a esta situación.



Revisión de neumáticos en las autopistas

La Asociación Española de Autopistas y Túneles de Peaie (ASETA), en colaboración con Michelín, ha iniciado una campaña de concienciación entre sus usuarios sobre la necesidad de mantener en perfecto estado los neumáticos. único punto de contacto de coche y asfalto. Asimismo, establecerán puestos de verificación gratuita, donde técnicos especializados revisarán el estado de los neumáticos y darán instrucciones sobre la presión más adecuadas en función del uso del vehículo.

Bonito gesto del "Atléti"

El Atlético de Madrid celebró, el pasado día 17 de mayo, un partido homenaje a su afición, en el que se enfrentó al Ajax. La noticia no sería tal si no fuera porque el dinero recaudado se donó a la Dirección General de Tráfico, que, a su vez, entregó el dinero a la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLE-ME). Este tipo de lesiones son producidas por diversas causas, pero, en su mayor parte, se deben, precisamente, a accidentes de tráfico y las víctimas principales son menores de 25 años. Sin duda, un bonito gesto del club que preside Jesús Gil y Gil. Y que cunda el ejemplo...

Permisos: No valen todas las fotos

Últimamente ha proliferado un nuevo sistema que permite la obtención de fotografías para Permisos de Conducción, DNI, pasaportes, etcétera, mediante grabación magnética sobre un papel térmico que está dando algunos problemas. Tantos que la DGT las considera "no válidas" para el Permiso de Conducción, como tampoco lo son para DNI o pasaporte. Según el Servicio Central de la Policía Científica, "estas fotos no presentan suficientes garantías de duración e inmutabilidad"; incluso cabe la posibi-

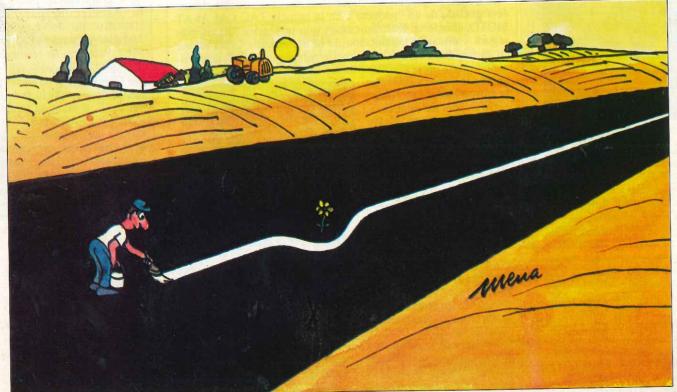
lidad de que, empleando software, se puedan cambiar ciertas características de la persona fotografiada: color de ojos o pelo, supresión de cicatrices, etcétera.

Según pudo saber "Tráfico", algunas de estas máquinas están instaladas en los propios Centros de Reconocimiento, aunque de forma "testimonial", según el presidente de su asociación nacional, José Ignacio Landaluce, Hacerse un nuevo certificado médico no debe tener ningún coste adicional



Manuel RIVAS





e que pronto tendré que cambiar de coche. Pero esa idea no me resulta grata. Es más, me repugna. No es un problema solamente

económico. Es una cuestión sentimental. No tengo ninguna pasión por los coches. En el fondo. la razón ecológica me hace mirar a este admirable invento como a la "bestia" de que habla Sánchez Ferlosio. Pero, debo confesarlo, quiero a mi coche. No me gustan los coches. Ni siquiera los de los anuncios. Pero, qué coño, quiero a mi coche. Quiero a mi coche como mi abuelo quería a su caballito. Lo quiero como los héroes del Oeste querían a su montura. Al igual que ellos lloraban cuando se le quebraba una pata al cuatralbo y tenían que pegarle un tiro entre los ojos, yo me siento como un traidor, como un cabrón, preparando el plan del próximo y necesario abandono en el cementerio de chatarra.

Creo que él lo sabe, lo de mi plan, y procura portarse como un viejo campeón. Cuando le paso agradecido la mano por el lomo, tengo la impresión de que parpadea con los faros. Pero tiene tantos achaques! La cuenta de kilómetros podría figurar en un libro de records.

Mi caballo

Le canta el eje de las ruedas como a un carro del país. Por las mañanas, cuando hay ĥelada, tose como un fumador bronquítico. Cuando voy por las carreteras comarcales de mi "far west" gallego, le saltan los tornillos como a un chiflado. ¡Ah, mi pobre cacharro, lleno de cicatrices y de heridas por mi culpa! ¡Ni siquiera tiene nombre, después de tantos años juntos!

Sí, es una cuestión sentimental. Abrir la portezuela y meterme dentro para una ruta es, cada día más, iniciar también un viaje interior. Dentro de esa cápsula, hay una memoria de historias de amor. confesiones, riñas, lloros y canciones de niños, sueños, preocupaciones, ideas... Ahí, sobre esas cuatro ruedas, bajo el calor, la lluvia, la nieve o la tormenta. nacieron novelas, se formaron poemas, se improvisaron conferencias, se pensó en días mejores cuando eran malos, y se temió a las jugadas del destino cuando eran buenos.

Él, mi pobre cacharro, lo sabe casi todo de mi. Yo apenas se nada de él. Sigue siendo la incógnita del primer día. Es una máquina enigmática. Lo llevo a arreglar y me dicen: "Es el carburador". ¿Cómo será el dolor de carburador de un coche? ¿Será como un catarro? Y cuando falla la batería, ¿qué sentirá el coche? ¿Será como el estrés? Ahora, al llevarlo al taller, me parece que acompaño a un pariente al ambulatorio de la

Seguridad Social y si noto un ruido extraño me entran ganas de disolver una aspirina en el depósito de gasolina. Las aspirinas sirven para todo, ¿cómo no le van a ir bien a mi coche, con su alma de carretero?

A igual que con los grandes amigos, puedo decir que nunca me dejó tirado. Alguna vez se paró, claro. Pero también los mejores amigos tienen depresiones. Quiero decir, que nunca le noté vo mala intención, ni hastío, ni indiferencia. Más bien, al contrario. Cuando los elementos estaban en contra, mi pobre cacharro siempre respondió. (¿Ven? Ya estoy hablando de micoche en pasado. ¡Qué delator es el lenguaje!) Yo creo que a ambos nos gusta viajar en invierno, con lluvia. y de noche. Uno toma conciencia de su papel en el mundo en esas circunstancias. Se trata de ver en la oscuridad. A veces, por las carreteras rurales, se cruzaba algún zorro y destellaban sus ojos, observándonos con recelo pero sabedor de que no éramos peligrosos. A su mirada, sólo éramos, mi coche y yo, otro animal solitario.

¡Cuánto me gustaría ser compositor de fados y cantarle a mi coche como Amalia Rodrigues canta a su casa portuguesa, cuatro paredes solitas y el olor a bacalao!

AMPARO LARRAÑAGA:

mujer es un problema al volante"

aber vivido, desde su infancia, el "glamour", la magia y, en definitiva, todo lo que envuelve al mundo del espectáculo, presenciando de cerca no sólo la carrera de sus padres -Carlos Larrañaga y María Luisa Merlo-, sino la de su ilustre tía -Amparo Rivelles-, fue decisivo a la hora de decantarse por la profesión que ejerce. Un factor al que hay que sumar cierta facultad que, según Amparo Larrañaga, es innata a cualquier actor.

sangre eso de ser actriz?

hermano -Luis Merlo-, se

- ¿Realmente se lleva en la

- En mi caso y en el de mi

podría aplicar, teniendo en cuenta que pertenecemos a una cuarta generación de actores, por parte de madre, v tercera, por parte de padre. No obstante, más que llevarlo en la sangre, nace-

mos

con

una sen-

la cabeza.

sibilidad, un algo

especial muy propio. Lo de

la sangre no debe influir

mucho: conozco gente que

no vale para esto y que per-

tenece a familias de actores.

Como mi hermano Pedro,

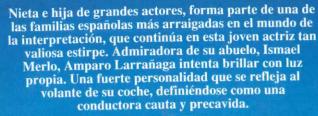
un empresario de los pies a

- ¿Os resulta difícil a la nue-

va generación de los

Larrañaga-Merlo mantener el

nivel que alcanzaron vuestros





antecesores?

personalidad.

Ismael Merlo, Tiene una ca-

lidad tremenda. Lo que ocu-

rre es que aún no se ha "da-

do a valer", porque sólo

acepta trabajos que le gus-

tan. Es muy exigente en ese

sentido. Es de esa escuela de

ahora, de gente con mucha

sentimental de Amparo Larrañaga ha sido, en más de una ocasión, noticia para la Prensa "del corazón". Su romance con Joaquín Cortés fue, sin duda, de los mayores bombazos y uno de los que más portadas acaparó el año pasado. Hoy, en un clima de sosiego y tranquilidad, confiesa haber sacado partido a los desengaños sufridos. "La vida que he llevado hasta hace poco me ha enriquecido mucho. Vivir tan intensamente me ha proporcionado una tranquilidad y una serenidad muy grande. Para mí, trabajar constantemente ya no es tan importante, ni tampoco eso de llegar a la cima. Ahora procuro vivir otro tipo de vida: tener más tiempo para mí y para mi hijo. Me he cansado de salir por las noches, de asistir a fiestas v de vivir esta profesión a nivel de escaparate. Eso pasó a la historia. Y tan sólo tengo 31 años. Me alegro de haberme dado cuenta tan pronto de lo que significa vivir en ese plan, que no aporta nada como persona".

¿Es igual al volante? Manifiesta la misma responsabilidad cuando conduce?

- Soy prudente. Me considero una conductora con mucho temperamento, que sabe lo que hace. Una actitud que debo a mi hermano

misma conducía y en el que llevaba a tres personas con las que iba "de gira". Imaginese qué responsabilidad: sin experiencia alguna - A mí, nada; y a mi hermano, menos. Luis es el mejor actor de la familia. Se parece mucho a mi abuelo

al volante y circulando por aquellas carreteras de Andalucía que nada tienen que ver con las fabulosas autovías de ahora. Aquello me convirtió en una conductora de lo más cauta y, a la vez, segura de sus actos.

Pedro. Nada más sacarme el

carné -hace seis años-, no tu-

ve más remedio -empujada

por él- que tirarme a la ca-

rretera con un coche que yo

- ¿Beneficia el ser famosa al conducir?

- Si digo la verdad, los mayores problemas han sido siempre por ser mujer. Más de una vez se han llegado a bajar del coche para insultarme por cosas que no he hecho. El ser famosa no influye para nada. La gente va muy a lo suyo. Cuando me paran para multarme, lo hacen igual que si fuera cualquier persona. En el fondo, resulta más fácil pasar desapercibida al volante que cuando voy andando.

- ¿Cree que es cierta la mala fama de la mujer conductora?

- Para nada. Al volante, vo me defiendo de maravilla. Soy de esas conductoras que no van lentas, que no aburren, pero que tampoco ponen en tensión a los demás. En general, creo que las mujeres que usamos el coche con mucha frecuencia conducimos tan bien como el que más...

En ese sentido, Amparo se define como adicta al volante. hasta el punto de recurrir a su coche cada vez que va por pan. "Vivir a doce kilómetros de Madrid me ha convertido en una gran usuaria del automóvil. De hecho, me saqué el carné porque me mudé a esta zona residencial un poco apartada del cen-tro".

DEFENSORA DEL JOVEN

- ¿Qué opinión le merece la actitud del conductor español?

- Mala. Deja mucho que desear. La publicidad de coches estupendos que corren tanto y que, encima, disponen de un globito que apaci- Pero no creo que le pase sólo

"Me considero una conductora con mucho temperamento, pero que sabe lo que hace"

"Las mujeres que usamos el coche con mucha frecuencia conducimos tan bien como el que más..."



gua los golpes nos convierte a la gente joven: le pasa a en consumidores inconscientes cuando se trata de alcanzar la mayor velocidad posible. Creo que nos tientan demasiado. Menos mal que ahí estáis los de la Dirección General de Tráfico para hacernos ver, a través de esas campañas tan siniestras y a la vez tan eficaces, las terribles consecuencias que traen consigo tantas imprudencias. Creo que habéis sabido transmitir perfectamente el dolor, la angustia y la desesperación que invade al ser humano cuando sufre un accidente.

- ¿Y qué piensa de los jóvenes? ¿Son tan inconscientes al volante como suele decirse?

- Habrá de todo. Lo que pasa es que hay cierta euforia generada por el alcohol.

casi todo el mundo que sale por la noche; sobre todo a los señores solventes que disponen de buenos coches, que también cometen locuras y que no son tan jóvenes. Este es un mal muy generalizado. Pobrecitos los jóvenes. ¡Si la mayoría no tiene ni para pipas, cómo van a tener para un coche!

ADMIRADORA DE SUS ABUELOS

- ¿A qué miembro de su familia admira más a nivel profesional?

- Sin duda, a mis abuelos María Fernanda e Ismael Merlo. Más que nada porque son a los que he visto trabajar, ya que a mi abuela materna, María Luisa Colomina, nunca la conocí a nivel profesional. Por supuesto, también admiro a mis padres y a mi tía, pero la devoción por mis abuelos es superior a mis fuerzas.

- ¿Y a quien se parece más?

- Según dicen, a todos v a ninguno: que si la voz la tengo de mi tía Amparo; que si físicamente me parezco a mi padre; que si mis gestos son iguales que los de mi madre. etcétera. Siempre he luchado inútilmente contra eso. ya que, por naturaleza, es normal que existan esas similitudes. Crearme una personalidad propia ha sido siempre mi objetivo. Por eso considero que no me parezco a nadie, aunque tengamos ciertos rasgos comunes.

- De todas formas, reconocerá ser una mujer bien asesorada, disponiendo de tantos artistas a su alrededor.

- Aunque parezca mentira, nunca pido a nadie de mi familia opinión sobre lo que vov a hacer. Siempre he sido muy independiente. Me fui de casa muy jovencita, porque quería vivir esta experiencia por mi cuenta. La mayoría de las veces, se enteran de lo que hago cuando ya estoy en ello. Mi padre siempre estuvo obsesionado con una idea que, en el fondo, me ha influido mucho: los éxitos y los fracasos del artista son de uno y de nadie más. Por eso, no debe intervenir nadie en tus decisiones laborales. Una es la que debe elegir, la que triunfe o la que fracase.

- Y, hablando de trabajo. ¿cómo se le presentan los próximos meses?

- De lo más movido. En junio empecé a ensayar una obra de teatro que Antonio Gala ha escrito sobre los conflictos profundos con el amor y la vida de los jóvenes de hoy. Después del verano, espero impaciente el estreno de la película que he rodado junto a Alfredo Landa a las órdenes de Antonio del Real -"Por fin solos"- v de la serie televisiva "Compuesta y sin novio", en la que trabajo con Lina Morgan y José Coronado.

Álvaro PONCE Fotos: Marcos GONZÁLEZ

YA NO HACE FALTA

Me parece absurda la norma de llevar un triángulo amarillo/azul en el frontal de turismos con remolque. Los coches no vienen preparados para llevarlo, probablemente porque en el extranjero no existe esa señal. Es incomodísimo ponerlo; cada uno lo hace como puede e inventa. Una vez que se deja el remolque, habría que quitarlo. La gente lo deja puesto por comodidad; alguno pega un esparadrapo cruzado... Por otra parte, avisa al que viene de que llevas remolque. ¿Para qué le sirve saberlo? Si aún fuera al que viene detrás... Pero ese lo ve. Por eso, en el extraniero no se usa.

Me sancionaría un agente por no llevarlo en España si llevo remolque? ¿Me puede sancionar por llevar el triángulo y no el remolque? Si es así, ¿sancionaría a los extranjeros que circulan con caravana sin él? Lo contrario sería una discriminación. ¿Qué esperan para suprimir ese absurdo del Código?- Gerardo Pueyo Gómez. Zaragoza.

Respuesta: Ya no existe obligación de que los tractores con remolque lleven la placa cuadrada de 20 centímetros de lado en la que, sobre fondo azul, destaque, en amarillo, un triángulo de 20 cms. de lado inscrito. Esa señal estaba prevista en el artículo 239 del Código, que debe considerarse implícitamente derogado por el Reglamento de Circulación que, en su artículo 173, al enumerar las señales en los vehículos, no prevé la existencia de la citada señal.

EL PEATÓN NO PUEDE PASAR

En un paso de peatones señalizado con marcas viales, un vehículo se encuentra con la fase ámbar intermitente y el semáforo para peatones, en rojo y un peatón con intención de pasar. ¿Quién tiene preferencia? En otra fase, el semáforo para el coche está

se la sorpresa, tanto mía como de un compañero que viajaba detrás, cuando se termina la autovía. Hasta Baza, 70 kilómetros de carretera estrecha y sin arcén. En Baza vuelve la autovía, pero desde Manilya a San Roque sigue siendo carretera.

He comprobado mi mapa con el de la revista (núm. 97) y hay más errores. Las editoriales deberían, antes de lanzar sus mapas, pedir a la DGT o al MOPTMA la situación actual de las carreteras y, así, no nos llevaríamos sorpresas. Veo que lo más seguro es llamar al teléfono de la DGT: 900-123.505.-Pedro Martínez Parreño. San Vicente de Raspeig. (Alicante).

LLAME A LA POLICÍA

Delante de mi vivienda hay estacionado un vehículo dado



precaución, pero no le impide pasar. El semáforo es una señal cuyas indicaciones prevalecen sobre las marcas viales del paso de peatones.

CRITIQUE.

en rojo y para el peatón en

verde v no admite duda .-

María Teresa Francés

Pérez. Aranda de Duero

Respuesta: Si el semáforo

para peatones está rojo, no

cabe hablar de preferencia

de paso: el peatón no puede

cruzar. En cambio, la luz

amarilla intermitente exige

al conductor extremar su

(Burgos).

MAPAS MÁS **ACTUALIZADOS**

En Semana Santa realicé unas minivacaciones partiendo de Alicante con destino a la Línea de la Concepción por Granada. Según el mapa, todo era autovía. Llegamos a Puerto Lumbreras e imagínede baja definitiva el 25-10-69 y que obstaculiza tanto la salida del tractor como de la furgoneta. En las aldeas no existe vado. He intentado dialogar con el propietario y no acepta quitarlo, sino que, incluso, lo ha puesto en medio, atravesado, y ni puedo entrar ni salir. ¿Qué puedo hacer para que quite el vehículo?- Justo Martínez March. Los Isidros (Valencia).

Respuesta: Ponga el hecho en conocimiento de la Policía Local, si existe en el lugar, o de la Guardia Civil para que lo denuncien y | móvil o entrevisten a fabri-

obliguen a retirar el vehículo. Si está dado de baja, no puede permanecer en la vía pública, aunque no circule v esté parado. Por otra parte, exista o no vado, constituve, a nuestro juicio, infracción grave, prevista en al artículo 91 del Reglamento de Circulación, obstruir su normal paso de salida o acceso del inmue-

TIENE RAZÓN

Me indican en la ITV que mi vehículo destinado a servicio funerario debe pasar la revisión con una periodicidad de seis meses a partir de los cuatro años de funcionamiento, la misma que los taxis, los cuales son un servicio público de viajeros, mientras el mío es un servicio particular. Qué periodicidad le corresponde a este vehículo considerando que tiene cuatro años?- César Sánchez Ruiz. Castril de la Peña (Granada).

Respuesta: Tiene razón: su vehículo no está sujeto a la periodicidad de los taxis, pues no realiza servicio público, sino un servicio particular complementario, como califica al transporte funerario el artículo 139 Reglamento de Transportes. Aunque habría que examinar la Tarieta de Inspección Técnica del vehículo, lo más lógico es que de 4 a 10 años de antigüedad le corresponda una periodicidad anual como vehículo dedicado al transporte de mercancías con PMA igual o menor a 3,5 toneladas.

MÁS BICI, MENOS COCHES

Les felicito por sus contenidos de seguridad vial. No así por la defensa continua que realizan del uso del automóvil. La bicicleta no es sólo un deporte: sobre todo es un medio de transporte alternativo. Así, resulta injustificable que anuncien novedades del auto-

Buzón

(Orense).

cantes. Bastante publicidad de coches aguantamos (televisión, Prensa...). Aunque esos temas vendan, su revista debe evitarlos.

Una pregunta limitada a visionarios: ¿para cuándo automóviles que no rebasen la velocidad máxima permitida? No lo veremos. ¿Culpable? La Administración.- Javier López Redondo. Majadahonda (Madrid).

RADAR Y SEGURIDAD

Al transitar por la N-630, a la altura de Aldea del Cano (Cáceres), me pusieron una multa de 25.000 ptas, por circular a 69 km./h. en vez a 50 y ser detectado por un radar. Hice el pliego de descargo, en el que hacía constar el nulo peligro de paso, ya que es una población de 700 habitantes. Tuve que pagar la multa, ya que no se ha tenido en cuenta la alegación. ¿Por qué no sitúan dicho radar en tramos como Mérida-

que ser protegidas. funciones. No obstante, estamos abiertos a todas las mejoras que nos sugieran y que

nosotros constantemente de-

paración, mejor o peor que la

de los últimos cursos de pro-

fesores, también tenemos que

puntualizar lo siguiente: par-

timos de que estos cursos

(profesores y examinadores,

ambos previa selección) son

impartidos por las mismas

personas, los instructores de

la D.G.T, de quienes no tene-

mos las más mínima duda

sobre su labor, tanto por la

preparación de examinadores

como de profesores o direc-

colectivo profesionalmente

preparado para desarrollar

nuestra labor con legalidad y

equidad". No obstante, ase-

guran estar pidiendo constan-

temente "formación y reci-

claje".- Antonio Sánchez

Medina v 34 firmas más.

Se consideran, pues, "un

En cuanto a nuestra pre-

mandamos.

tores".

especia

Cinturón salvavidas

Tuve un accidente hace unos años y me salvé gracias al

cinturón de seguridad y gracias a Dios. Salía de una ca-

rretera secundaria y entraba en la general. Como no vi a

nadie, entré. En esto me cogió un autobús, cargado de pa-

sajeros y me dio tal golpe que me mandó a unos diez me-

tros, quedando el coche en un barracón volcado sobre el

lado derecho. Yo quedé sin sentido unos minutos. Dentro

del autobús también s accidentaron algunos viajeros.

Gracias a Dios, no llevaba pasajeros. Si no, los desgra-

El cinturón me salvó la vida. Ahora me lo pongo cuan-

do salgo de viaje y se lo aconsejo a todos los conducto-

res. El cinturón es un salvavidas, pero para mí fue un mi-

lagro.- Francisco Asenjo Ortega. La Mezquita

Hubo de intervenir la Cruz Roja y la Guardia Civil.

EXAMINADORES CONTESTAN A BAEZ

Un grupo de examinadores de la Jefatura Provincial de Madrid ha contestado a José Miguel Báez, presidente la Confederación

Torremengía Almendralejo-Torremengía, donde se circula a 160 km./h. o más? ¿No será éste un nuevo aparato recaudatorio?-José Antonio Pinilla Iglesias. Cáceres.

Respuesta: Los radares se sitúan en diferentes lugares, no siempre en el mismo. Además, en una aldea de 700 personas, no existe el nulo peligro que usted alega. Esas 700 personas, aunque sean pocas, tienen tinta en el ejercicio de sus

JUBILAR **CAMIONES**

Ouiero mostrar mi total acuerdo con la medida tomada por el Gobierno para jubilar los turismos mayores de diez años. Yo, que vivo el mundo del camión, pregunto por qué el Gobierno no incentiva también la jubilación de camiones que superen una edad. Sin duda, muchos se encuentran en mal estado y siguen circulando debido al poco o nulo interés de la Administración por renovar estos vehículos, que yo llamo "herramienta de trabajo".

Muchos son lentos y entorpecen la circulación, no ofrecen condiciones de habitabilidad y comodidad para quien conduce. Además, producen una contaminación muy superior al nuevo -que debe cumplir la directiva Euro 1-.

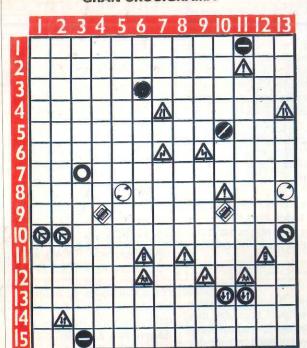
Yo tenía un camión de 1975 y he tenido que comprar uno nuevo. Pagué un millón de IVA que no puedo desgravar al tributar por el sistema de módulos. Para colmo, un camión de esas características no lo recoge el concesionario al adquirir el nuevo, con lo que o lo pongo a la venta esperando que alguien -muy difícil- se interese por él o lo entrego al desguace, que da 50.000 pesetas con reservas. Si hubiese alguna medida que incentivara la retirada de estos vehículos, muchos transportistas adquirían uno nuevo y retirarían los obsoletos, aún muy frecuentes en España.-Antonio Fernández Castilla. Alcalá de Guadaira. (Sevilla).

Nacional de Autoescuelas, en relación con una entrevista publicada en la revista del mes de mayo. En la carta dicen: "no creemos necesario que para ser examinador haya primero que haber sido profesor de Éducación Vial, al igual que nos parecería totalmente absurdo que para ser profesor de Educación Vial haya que haber sido previamente examinador. Ambos colectivos tienen una misión completamente dis-

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. TRÁFICO se reserva el derecho a extractarlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá cuando lo considere necesario. de DNI. TRAFICO se reserva el derecno a extractarias cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores de las cartas. Los envíos deberán realizarse a:

Josefa Valcárcel, 28, 4º planta TRÁFICO Sección CARTAS 28027 MADRID

GRAN CRUCIGRAMA



HORIZONTALES.- 1: Medicamento que contiene azúcar a fin de que mejore su sabor. Terminación verbal. 2: Flacas, enjutas. Matrícula española. 3: Flojos, desfallecidos. Chaquetillas femeninas de punto. 4: Nombre propio de mujer. Frijol, judía. 5: Adornadas con nácar. En plural, artículo determinado. 6: Imágenes de una falsa divinidad. Consonante. Estaré. 7: Preposición. Transformaran en hueso. 8: Labras la tierra. Baqueta con que se ataca el arma de fuego. Marchad, dirigíos. 9: Entregar, donar. Asciendas. Perro. 10: Pusiésemos motes. 11: Relativo al grado de elevación del sonido. Consonante. En plural, nombre de letra. Vocal. 12: Esclavo de los lacedemonios. Lengua provenzal. Abreviatura de punto cardinal. Patria de Abrahán. 13: Figurado, fundaméntamelas, apoyámelas. Matrícula española. 14: Vocal, Padeceréis habitualmente de alguna enfermedad. 15: Nota musical. Aconséjenla.

VERTICALES.- 1: Cantidad proporcional de sal en el agua del mar. Río que pasa por la capital de Italia. 2: Artesa en que se amasa. Onda marina. Vocal. 3: Antiguo soldado ruso de tropa ligera. Tramposa, embustera. 4: Llévalos a cuestas. Golpe dado con el pie. 5: Palos usados para igualar las medidas de los áridos. Revestimos el suelo de ladrillos. 6: Voz sánscrita, símbolo de Brahma. Desfallecimiento, cansancio. Nombre de letra. 7: Hogar. Consonante. Naturales de Fabara, en la provincia de Zaragoza. 8: Relativas a la voracidad. Figurado, ladrón que roba con destreza. 9: Pueblo de Abisinia, en el Tigre, probablemente musulmán, muy feroz. Unid con aguja e hilo Ente, naturaleza. 10: Te atrevas. Siglas comerciales. Período de tiempo. Nota musical. 11: Furiosos, irritables. Preposición. 12: Enardecidas. Que produce provecho. 13: Igualdad de nivel en la superficie. Moneda fraccionaria del Japón. consonante. Ría gallega entre las provincias de Coruña y Pontevedra.

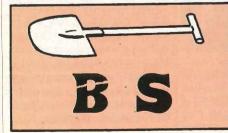
JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES

Trata de descubrir los nueve errores que diferencian a estos dos dibujos, aparentemente iguales





JEROGLIFICO



¿Qué dice el conductor de ese coche?

VF 7EKOGFILICO: Palabrota (pala; b rota; s). suelo. 7: Las nubes. 8: Botón en el bolsillo. 9: Los galones. Una farola. 5: El cinturón del policía. 6: Una piedrecita en el gorra. 2: Ventana de una casa. 3: El carcaj de Cupido. 4: AL JUEGO DE LOS NUEVE ERRORES: 1: Escudo de la te deporte que requiere gran pericia". suft. LETRAS SOBRANTES: "El windsuft, un apasionan-

piragüismo, piscina, regata, remo, surf, waterpolo y wind-A LA SOPA DE LETRAS: Braza, motonáutica, natación, Apodásemos. 11: Tonal. R. Des. A. 12: llota. Oc. S. Ur. 13: Básamelas. To. 14: E. Adocelceréis. 15: Re. Asesórenla. Osificaran. 8: Aras. Taco. Id. 9: Dar. Subas. Can. 10:

Isabel, Fasol. 5: Nacaradas. Los. 6: Ídolos. G. Seré. 7: De. rolado. Ar. 2: Amojamadas. Ca. 3: Lasos. Rebecas. 4: AL GRAN CRUCIGRAMA: Sólo horizontales.- 1: Saca-

SOLUCIONES

SOPA DE LETRAS

letras figuran DIEZ palabras relacionadas con actividades acuáticas. Se leen de arriba abajo, de abajo arriba, de derecha a izquierda, de izquierda a derecha y en diagonal, teniendo en cuenta que una misma letra puede formar parte de dos o más palabras. Con las letras sobrantes también podrá leer una frase relacionada con este mismo

En este recuadro de

CONDUCIR DEMASIADO RÁPIDO, TE PUEDE COSTAR CARO

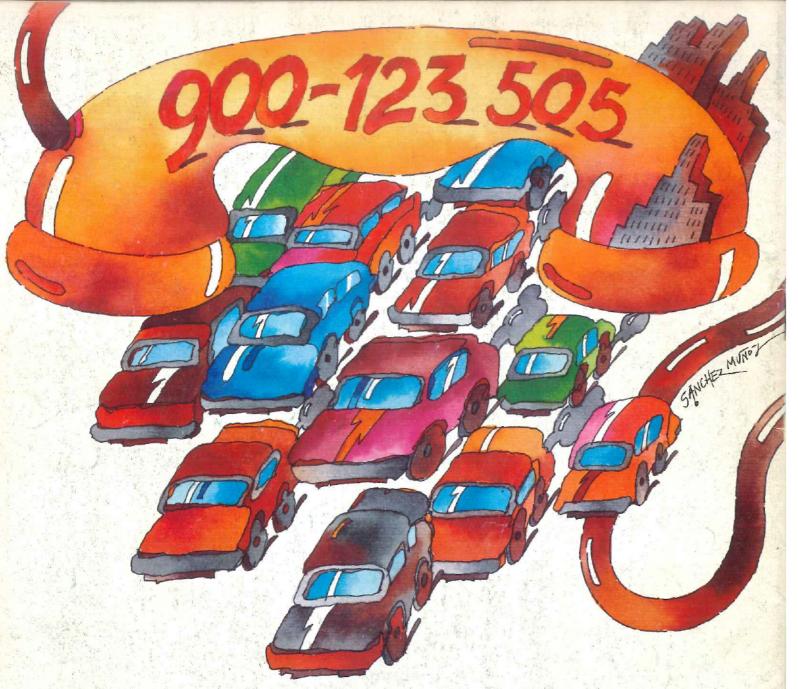


O CARÍSIMO.



Lorenzo Pagán: Conducía demasiado rápido.





POR SU TRANQUILIDAD

En cualquier desplazamiento,
en vacaciones, durante el fin
de semana, puede surgirle algún
problema mecánico o sanitario; también
es posible que la carretera puede
presentar alguna dificultad, atascos,
retenciones...

Si quiere estar bien informado, llámenos al 900-123 505.

Un teléfono gratuito donde se le atenderá personalmente durante las 24 horas al día. No lo olvide.

Por su seguridad, por su tranquilidad.

Ministerio de Justicia e Interior

