

Doctorado en conducción

Es conveniente aprender dos veces

Alumbrar semana tras semana —cuando las dificultades técnicas no lo impiden— un tema sobre el automóvil que no sea excesivamente manido, que no aburra del todo al lector —al benévolo, al paciente y adicto lector— entraña sus dificultades, no vayan ustedes a creer. Más de una vez he estado a punto de arrojarme la toalla y dedicarme a escribir de cualquier otra cosa, pues, además, tratar de este tema lleva implícito someterse a cierto desdén de progres y seudointelectuales; viene a ser algo así como acreditarle a uno —aunque no me importa demasiado el etiquetado— como periodista superficial y de poco más o menos, y tiene las vertientes de indisponerlo con tanto «especialista» recién llegado, con espaldarazo oficial, y sin el menor sentido del «fair play», del juego limpio de la crítica. El articulista, empero, no se desmoraliza y pretende continuar terne que terne. Le parece que es más importante escribir para uno de cada tres españoles —tal es el promedio de vehículos por habitante en España— y espera que sus esfuerzos puedan beneficiarles un tanto, algo, quizá muy poco, pero los brinda con la mejor intención hacia esos usuarios de las vías públicas, conductores o peatones, lo mismo da. Fuera de ellos, los demás no le preocupan demasiado.

Después de esta digresión, vuelvo a mi afirmación primera: es difícil hallar tema de interés si se circunscribe la actividad a una materia, a una cuestión tan específica como es el automóvil y su entorno. En esta ocasión le agradezco que me lo haya brindado a la agencia ANA, que durante todo el año pasado ha desarrollado una excelente campaña infor-

mática sobre seguridad vial, patrocinada por la Dirección General de Tráfico y Seat. En uno de sus últimos comunicados, el director de la agencia en cuestión, mi buen amigo Tomás Cavana, expone la conveniencia de aprender a conducir dos veces. No les sorprenda, es así, y pretendo comentarlo.

Cuando uno sale de la autoescuela, forzadamente con unas clases limitadas, sabe muy poco. Debe desarrollarse sumando kilómetros y experiencias. Lo malo es que alguna de esas experiencias pueden ser de lo más peligroso. Recuerdo que, en cierta ocasión, me llevaba en un coche un conductor bisoño e, indefectiblemente, el coche se le calaba ante todos los semáforos. En efecto, cuando se acercaba el novel automovilista a uno de tales aparatos, se limitaba a frenar suavemente y a dejar el vehículo que se detuviera a su aire. Su aire era, siempre, «calarse», porque el conductor circunstancial no caía —él me dijo que no le habían enseñado, lo cual me resisto a creerlo— en que hay que reducir marchas paulatinamente hasta frenar y detenerse.

Eso de reducir marchas es fundamental en la enseñanza, porque si uno sale con su flamante carnet y su rutilante automóvil por esas carreteras y acomete una curva sin la reducción correspondiente, cualquiera sabe lo que puede suceder: la catástrofe. Después de la obtención del permiso correspondiente, por mucho que se hayan esforzado los profesores de las autoescuelas, se aprende a fuerza de sustos, y de ahí, como hemos dicho antes, que sea conveniente aprender dos veces. Es necesario cursar la enseñanza

oficial —como en cualquier oficio, como en cualquier carrera—, pero luego, además de la práctica ciudadana, es conveniente adiestrarse en las mil y una incidencias que pueden presentarse a un conductor. ¿Se ha encontrado alguna vez con una capa de hielo en una curva? ¿Se ha deslizado, a causa del fenómeno del «aquaplaning» por una carretera sin poder controlar su vehículo? ¿Ha resbalado sobre una mancha de aceite? ¿No? Pues cualquiera de esas circunstancias pueden presentarse en su próximo viaje, en su necesario traslado fuera de la urbe, donde no estará protegido por semáforos, por guardias, por la circulación acostumbrada y conocida, por la rutina.

Hace por lo menos quince años vi yo en Inglaterra una pista especial en la que la policía entrenaba a sus conductores a conducir sobre un pavimento extraordinariamente resbaladizo, en el cual se había echado agua mezclada con aceite. De allí, con los instructores adecuados, salían verdaderos virtuosos del volante que podrían hacerse con la dirección de un automóvil en las más comprometidas situaciones. Un buen amigo mío, Emilio Zegri, viene preconizando en vano durante el último decenio que en España se haga algo parecido para cuantos conductores deseen efectuar tales cursillos de perfeccionamiento.

Ahora, según comunica ANA, estas escuelas causan furor en casi toda Europa, sobre todo en la época invernal, ya que suelen montarse cerca de las estaciones de Invierno, en explanadas de hielo donde la adherencia es mínima y se puede «derrear» sin peligro. Incluso conductores con cientos de miles de kilómetros al volante aprenden de una

vez por todas a corregir con las máximas garantías un patinazo sobre el suelo resbaladizo, o a controlar un coche al que se le revienta un neumático, y muchas más situaciones de peligro que pueden salvarse con facilidad y soltura.

Estas escuelas de perfeccionamiento comenzaron como un juego en los países nórdicos, cuando los novatos se iban a un lago helado para practicar. Pronto, empero, un francés avisado aplicó la idea a una estación invernal de los Alpes, como negocio, y desde allí se ha comenzado a extender. En Inglaterra —que ya dije que es el primer sitio en donde «vi» pistas de este tipo— incluso se ha puesto a punto un pavimento especial con muy bajo coeficiente de adherencia, para impartir clases sin necesidad de trasladarse a las estaciones invernales. Los instructores suelen reclutarse entre avanzados pilotos de rallye, con experiencia de conducir rápidos y seguros sobre el hielo. Los cursillos sólo duran dos o tres días y parece que algunas compañías de seguros han llegado a ofrecer descuentos en las primas de sus pólizas a quienes reciben tal tipo de enseñanza.

Quizás el lector se encoja de hombros y se diga que España es un país de inviernos poco rigurosos, pero aun en las regiones más cálidas de nuestra geografía nadie nos puede asegurar que al revolver de una curva no nos vamos a encontrar —en estos meses— con una fina capa de hielo que nos pueda abocar al desastre. Cómo salir de tal peligrosa situación es lo que se aprende en esas escuelas que nos agradecería tener aquí.

César MORA

Nuevo 131 Diesel super de 2.500 c.c.



La gama Supermirafiori de «Seat», computa hasta ahora de versiones con motor de gasolina 1430, 1600 y 2000 doble árbol de levas, así como Diesel 1800, se completa ahora con un modelo diesel de 2500 cc. el mayor propulsor de dicho ciclo montado en un automóvil español. Se trata del brillante y silencioso motor Sofim, uno de los más modernos y eficientes proyectados hasta la fecha con esta técnica. Su alto rendimiento termodinámico viene demostrado por el bajo consumo específico de combustible, que permite al nuevo 131, dotado como todos los diesel «Seat» de caja de cambios de 5 marchas, una economía de mantenimiento envidiable (menos de 6 litros/100 kilómetros).

El nuevo 131 es la respuesta de Seat al creciente deseo del mercado automovilístico, que exige la mayor economía de consumo, sin prescindir por ello de la seguridad y el placer de conducir que proporciona un motor de respuesta ágil con gran reserva de potencia. Al ofrecer dicha mecánica con el elevado nivel de equipamiento y terminación, propio de los Supermirafiori, se garantiza un lujoso y confortable interior con capacidad para cinco plazas y un gran maletero. Los asientos, anatómicos y reclinables, están dotados de reposacabezas en las plazas traseras, con apoyabrazos central, siendo la tapicería de terciopelo y estando el suelo forrado de moqueta.

Como coche ideal para viajar, el 131 Diesel Super constituye además una excelente inversión, ya que la duración y práctica ausencia de averías del motor diesel es proverbial, a lo cual viene a añadirse que, como se sabe, el precio del gasoil es la mitad que el de la gasolina.

Quizá la principal característica del nuevo Diesel 2500 radique en su silencioso funcionamiento, debido a una serie de factores, empezando por la adopción de un árbol de levas en cabeza mandado por correa dentada. Por otra parte, la cámara de combustible dispone de una precámara de turbulencia, que consiente regímenes de giro elevados y muy baja posibilidad de contaminación.

El motor es un supercuadrado de 2.445 cc. con unas dimensiones de cilindro de 93 por 90 milímetros. La compresión es de 22 a 1, desarrollando una potencia máxima de 72 CV (DIN) a 4.200 r.p.m. y el par máximo es de 15 mkg a sólo 2.400 vueltas. La velocidad punta supera los 150 Km/h. La caja de cambios es completamente nueva, con la quinta marcha desmultiplicada para mejor economía y silencio de funcionamiento. El diferencial es hipolde con par de reducción 14/43 que proporciona un desarrollo final de 35 Km/h por cada 1.000 r.p.m. Por todo ello, los consumos del nuevo 131 son muy bajos: 5,8 litros de gasoil cada 100 kilómetros a 90 Km/h, que pasan a 6,6 a la velocidad de 100 Km/h, lo cual permite una autonomía superior a los 800 kilómetros.

Se ha puesto a la venta en los primeros días de diciembre, a un precio (736.600 pesetas franco fábrica).

Lo que 1980 nos dejó

La OPEP y los japoneses

Decíamos al comentar los motivos de la «crisis» de la industria del automóvil en 1980, que ésta no ha hecho sino sufrir las consecuencias del encarecimiento general de la vida, de la reducción del poder adquisitivo, del paro y de toda la problemática social conjunta. ¿Que a ello se han añadido otros factores circunstanciales?; de acuerdo. Pero ninguno de tanta relevancia e incidencia como este que constituye la realidad pura y simple de nuestro tiempo: es toda la sociedad, el mundo entero, quien está en «crisis». Y, lógicamente, el automóvil con ella.

El petróleo aumentó un 40 por ciento

En el otoño de 1979, un barril de petróleo crudo (159 litros) costaba 23 dólares. En diciembre de 1980, por obra y gracia de los acuerdos de la Organización de Países Exportadores de Petróleo adoptados en Bali, dicho precio pasaba a 33 dólares-barril para el crudo corriente —es decir, 43 por ciento más caro— y el de la clase «extra» sobrepasaba ya el listón otra vez inimaginable de los 40 dólares-barril. Con lo cual —incluyendo el carácter retroactivo de la medida y la pérdida del dólar— los países cuya dependencia del petróleo importado es más acentuada —Japón, Francia, España...— han visto poco menos que duplicada su factura petrolífera. Y como consecuencia de la misma, todo, absolutamente todo, ha subido de precio. Lo malo, en el caso del automóvil, es que le afectan simultáneamente y con carácter acumulativo diversas subidas. Y, naturalmente, aun considerando la inflación general, el automóvil, su utilización y su —por llamarlo de alguna manera— disfrute, se han encarecido por encima de la media general de la vida. Y, naturalmente, se han vendido y fabricado menos unidades, apuntando la última de las subidas del crudo hacia una progresiva disminución de la producción de automóviles en 1981.

El «peligro amarillo»

Sin embargo, esta situación no es

general, pues existe un caso atípico que trae de cabeza a los constructores del resto del mundo. Es el de Japón, pero al cual sólo se le empezaría a prestar atención recientemente... después de que sucesivamente fuera dando al traste con la industria óptica alemana, la naval británica y la electrónica de medio mundo. Iniciados en el campo de la automoción hace un cuarto de siglo —10.000 unidades en 1954, 100.000 en 1960, un millón en 1967— los japoneses pusieron sobre ruedas 9.270.000 vehículos en 1978 y habrán puesto más de diez millones en 1980. No ha ocurrido a última hora algún fenómeno extraño.

Naturalmente, si ese impresionante caudal de vehículos se quedara en las islas del Imperio, los constructores euroamericanos lamentarían el que su penetración en aquel mercado sólo sea de 1 por ciento y, a lo mejor, tratarían de mejorarla. Pero como se da la circunstancia de que más del 50 por ciento de la producción japonesa es exportada en unas condiciones de precio imbatibles y un nivel tecnológico que en nada tiene que envidiar al de los mejores productos de Occidente, los constructores euroamericanos están aterrizados no sólo por la forma en que disminuyen sus ventas interiores sino por su drástica recesión en los mercados afroasiáticos establecidos en las ex colonias. Hasta tal punto estaban preocupados los fabricantes europeos, que el pasado noviembre acordaron a Tokio para hacerles a sus colegas nipones la insólita propuesta de que autolimitaran sus exportaciones; naturalmente, tuvieron que volverse a casa con una cortés pero firme negativa en sus carteras.

El análisis del fenómeno japonés es muy largo de explicar, aunque no tan

ORO - PLATA COMPRO

En joyas, cubiertos, monedas, relojes, papeletas empeño. Pago máximo y contado. Vicente Gil. Lauria, 31, desp. B. Teléfono 318-05-69

de resumir. Se basa, fundamentalmente, en una estructura social que entronca directamente con el sistema feudal que ha imperado en Japón durante siglos. El obrero japonés pertenece en cuerpo y alma a su empresa. Le dedica su vida y a cambio recibe de ella todas las garantías sociales con que pueda soñar. Hasta tal punto está así montado el proceso laboral nipón que muchos sociólogos occidentales se maravillan de que sea posible, a la par que afirman rotundamente la imposibilidad de implantar algo parecido en Europa: sindicatos patronales, ausencia de absentismo y huelgas, dedicación de horas extras a la empresa para estudiar mejoras en la producción etcétera.

Añádase a ello una infraestructura industrial modernísima a todos los niveles —empezando por la siderurgia— que abre nuevas factorías cada año y que está a la última palabra en cuanto a automatización. Se podrá empezar a comprender entonces que cada operario de Toyota esté construyendo anualmente 63 vehículos o que a cada uno de los de Mazda les correspondan 44 vehículos-año mientras que en las europeamente modélicas fábricas alemanas no se llega ni a la mitad y en las españolas e italianas ya ni digamos...

Súmese por fin una científica devaluación del yen que sistemáticamente lleva a cabo el Gobierno japonés y se comprenderá por qué un Toyota, un Honda o un Mazda colocados en un puerto europeo o americano sale a casi la mitad de precio que sus homólogos construidos en el propio país, así como lo difícil que es luchar contra semejante realidad sin recurrir a medidas proteccionistas.

A lo largo de 1980, la producción japonesa siguió en aumento. En agosto se superó por vez primera la producción un millón de vehículos en un mes. Las matriculaciones interiores descendieron simultáneamente en un 56 por ciento... lo que únicamente quiere decir que habrá habido más coches japoneses exportados. Y por si todo ello fuera poco, Honda y Datsun han iniciado la construcción de sendas plantas de montaje en Estados Unidos. Y Nissan (Datsun) ha es-

tablecido un acuerdo con Alfa Romeo para construir una factoría conjunta en el sur de Italia, factoría que muchos consideran como el caballo de Troya para la introducción japonesa en Europa.

En contrapartida, el único logro positivo de los constructores occidentales se lo ha anotado Volkswagen al llegar a un acuerdo para instalar una cadena de montaje en Japón. Por lo menos, construidos allí, sus Golf, Passat o Scirocco le saldrán mucho más baratos que los fabricados en Alemania.

Banza!

Javier del ARCO DE IZCO

Incremento de la penetración japonesa en algunos mercados representativos (cifras provisionales)

	1979	1980
Alemania	5'6 %	12 %
Gran Bretaña	10'8 %	17 %
Holanda	19'5 %	30 %
Estados Unidos	15'8 %	22 %
Suiza	16'0 %	25 %
Suecia	10'0 %	14 %

Hola Radiola!

Que Color!
Que Brillo!
Que Nitidez!

AHORA YA ESTAN A LA VENTA EN LOS MEJORES ESTABLECIMIENTOS DE BARCELONA

Radiola

DISTINGASE UD. COMPRANDO UN...

Radiola

J. BERENGUERAS
GRAN VIA, 575
CENTRO TV. COLOR
RAMBLA DE CATALUÑA, 61

RADIO MIRAMAR INFORMA

que a pesar del accidente ocurrido en el nuevo centro emisor, en la madrugada del día 10 del actual, seguirá emitiendo su programación normal a través de su centro emisor de Torre Mena y además por sus emisoras:

MIRAMAR F.M. y OLE en 94,8 Megaciclos y RADIO MATARO en 103,9 Megaciclos

por lo que el servicio radiofónico se efectúa con toda normalidad en la zona de influencia.