

TAXI LIBRE

Año III nº27, Marzo 1983

Revista Profesional
de difusión nacional
mensual gratuita.



PRESENTAMOS EL
**NUEVO FORD GRANADA
DIESEL 5 MARCHAS.**

**COSTE EXPLOTACION
DE UN TAXI, HOY.**

NUEVO: TODO TAXI.



ES BUENO QUE SU TAXIMETRO PEGUE MUCHOS SALTOS

pero el motor de su automóvil, no.

Si quiere Vd. suavizar su funcionamiento,
proteger las partes metálicas
en fricción, limpiar el sistema
de inyección y ahorrar
combustible,
siga el ejemplo de miles de
taxistas en todo el mundo



Wynn's

Use productos
Wynn's
No admita
sucedáneos.
PARA EL ACEITE Y COMBUSTIBLE DE SU MOTOR DIESEL

EDITORIAL

carnet de 1^a a los 18 años

EL CARNET DE PRIMERA SE PODRA CONSEGUIR A LOS 18 AÑOS

Tal y como propuso en su día la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos de España, el carnet de primera - CLASE C - se podrá obtener a los 18 años.

El Ministerio del Interior, a través del Subdirector General de Estudios e Informática, ha contestado a nuestra petición, aceptando la misma y comprometiéndose a acelerar al máximo, la tramitación del anteproyecto reglamentario para su entrada en vigor.

De esta forma, como adelantábamos en el número anterior de "TAXI LIBRE", los autónomos del taxi han visto satisfecha una justa reivindicación, que permitirá, aunque sea limitadamente, afrontar la situación de paro familiar en que se ven inmersas muchas personas.

La Confederación saluda esta propuesta del Subdirector General de Estudios e Informática, y espera que pronto pueda entrar en vigor dicha norma.

TAXI LIBRE

Deposito Legál: B. 15 991-81

REVISTA MENSUAL INFORMATIVA

Revista gratuita de difusión nacional

Redacción:
Pujadas, 11
Tel. 93-300.23.14
BARCELONA 18

IMPRESA: ISERCA - Avda. 15 - SAN ADRIAN DE BESOR (Barcelona)

Director Ejecutivo:
MIGUEL TOMAS ROMERO
Director Redacción:
JULIO CAYUELA TORMO
Colaboradores:
LUIS MARIA GONZALEZ (Madrid)
MIREYA MASIA (Barcelona)
JUAN A. MOLINA (Andalucía)

PUBLICIDAD TODA ESPAÑA:
P. S. P. Promociones Sociales Publicitarias
Mallorca 656, 3^a 2^a - Barcelona 27
☎ 931 340 33 91



INFORME:

Tras la constitución del gobierno socialista, el pasado mes de diciembre se iniciaba un nuevo período de relaciones con las organizaciones sindicales y profesionales, que trataba de superar las existentes anteriormente.

En la etapa anterior, con los distintos gobiernos de UCD, las conversaciones entre sindicatos y la Administración eran poco frecuentes y cuando existían, estaban presididas por el desacuerdo y el enfrentamiento. Era, en buena medida, lógico, porque los gobiernos de entonces, se entendían mejor con la patronal que con los sindicatos, actitud ésta, que era coherente con los intereses que defendían los mencionados gobiernos.

Ahora, con el gobierno del PSOE, la situación ha experimentado un notable cambio, que esperamos, sea pronto superado. La Administración socialista ha introducido dos factores nuevos en su política de entendimiento con los sindicatos: por un lado, ha tratado de establecer un nivel óptimo de relaciones con las organizaciones patronales, aún a costa de perjudicar sensiblemente a los trabajadores; por otro, ha optado por unas relaciones de privilegio con la UGT, desoyendo y en muchos casos marginando, a otras organizaciones sindicales y profesionales.



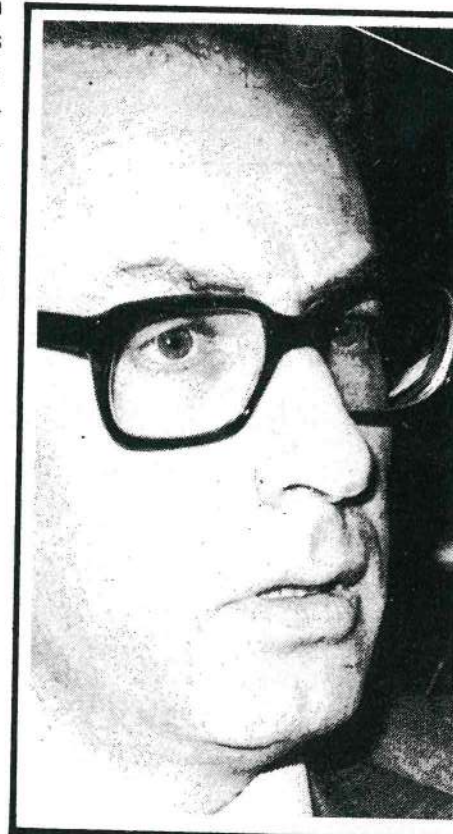
Miguel Boyer

LAS RELACIONES DE LA ADMINISTRACION CON LAS ORGANIZACIONES DEL SECTOR

Si en general, esta postura perjudicaba a amplios sectores de ciudadanos que no se sentían vinculados a la UGT, en el sector del TAXI en Madrid, la actitud adoptada por la Administración favoreciendo descaradamente a ATAT-UGT, puede resultar francamente negativa para la propia ATAT-UGT.

Decimos esto, porque en el sector del TAXI, la organización citada es muy minoritaria en relación con las restantes organizaciones que operan en el sector. Se podía dar la paradoja de primar sin ningún escrúpulo a una determinada organización y simultáneamente estar minando su propia credibilidad ante los autónomos del TAXI, consiguiendo, de esta forma, los objetivos contrarios que se persiguen.

Y debe quedar claro, que para la Confederación, sería un motivo de satisfacción, constatar el fortalecimiento de las organizaciones progresistas, a la vez que fuesen perdiendo terreno las agrupaciones de corte conservador y claramente antidemocrático. Pero, lamentablemente, de continuar utilizando estos métodos, la Administración Socialista acabará socavando las ya débiles estructuras del sindicato al que pretende favorecer. Porque no olvidemos que la crisis económica por la que atraviesa nuestro país, no va a permitir a nadie,



ofrecer en su día, un balance netamente positivo para los trabajadores y sectores populares en general.

En definitiva, deberán evitarse esas reuniones de privilegio entre la Administración y organizaciones claramente minoritarias, porque al final, ellos mismos acabarán lamentando sus propias iniciativas.

En una sociedad democrática y pluralista, el respeto a las normas legales vigentes, y más en concreto, a las distintas opcio-

nes sindicales y profesionales existentes, constituyen un aval para el gobierno.

Solo así, se conseguirá aislar a las organizaciones antidemocráticas que buscan la inestabilidad y la vuelta atrás. Porque, la historia ha demostrado que solo con la práctica más rigurosa de la democracia se podrán fortalecer sus instituciones y las organizaciones sociales progresistas.

El sector del taxi en España pasa una grave crisis que no es ajena para nadie y menos para la administración. La imprescindible reestructuración precisa de soluciones claras y necesariamente concretas, que favorezcan a la mayoría y estén encaminadas a soluciones positivas para todos y no de partido, pues la solución a los problemas del sector no llegarán de promesas fáciles y políticas, sino con el convencimiento de que deben ser los propios interesados, mayoritariamente, los que determinen cuales deben ser los argumentos que permitan llegar a poder realizar un trabajo digno y económicamente positivo, sin partidismos políticos de ninguna clase para nadie y respetando precisamente la pluralidad de ideologías dentro de nuestro sector profesional, sin favoritismos especiales para nadie.

Salvaje asesinato de un taxista

BILBAO

El asesino, se supone que previamente intentó atracarle

Un taxista vizcaino resultó salvajemente asesinado por un individuo que, tras asestarle varias puñaladas, se montó en su taxi y le atropelló, arrastrando su cuerpo varios metros en presencia de varios testigos que impasibles y horrorizados contemplaron como el asesino se daba a la fuga en el vehículo del taxista.

Minutos más tarde, fue encontrado abandonado a unos 500 metros del lugar envuelto en llamas, posiblemente para borrar sus huellas.

Este desgraciado y lamentable asesinato de un compañero, es la continuación del estado de inseguridad que padecemos. No hace falta seguir insistiendo en lo que en repetidas veces hemos dicho; nuestra profesión es una de las más inseguras.

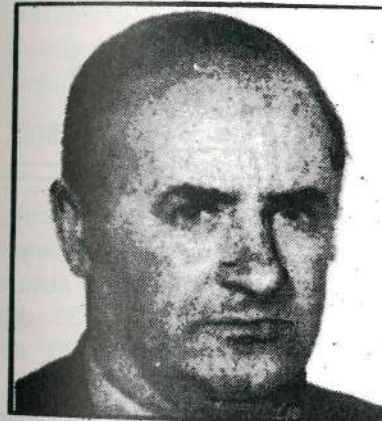
QUISO IMPEDIR LA FUGA

Los hechos se desarrollaron en el populoso barrio de Ocharcoaga, sobre las 12'30 de la noche del domingo día 13, cuando Deutimio Gonzales Alvarez, taxista de 57 años, llevó posiblemente a su asesino hasta el citado barrio.



Se supone que éste le exigió la recaudación a punta de navaja y ante la negativa del taxista, le asestó nueve puñaladas en el cuerpo y alguna más en la cabeza. A continuación, el atracador, aprovechándose de la inferioridad del herido, se metió en su vehículo y lo puso en marcha.

El taxista sacando fuerzas de flaqueza, quiso interceptar al coche anteponiéndose en su camino, pero el delincuente sin dudar un instante pisó el acelerador a fondo y embistió al taxista arrastrándole unos metros y falleciendo casi instantáneamente, según los miembros del cuerpo de socorro de la citada barriada.



Deutimio González Alvarez, el taxista tan forzosamente asesinado

Poco después, los bomberos fueron avisados de que un taxi Peugeot 505 matrícula BI-0774-V estaba ardiendo en la carretera.

Poco pudieron hacer los bomberos por el vehículo y menos por el infortunado taxista que fue trasladado ya cadáver a un centro sanitario.

Deutimio fue visto por última vez, antes de los hechos, en su parada habitual en Baracaldo sobre las doce de la noche, desde allí marchó manifestando a un compañero que "voy con un cliente a Ocharcoaga y pronto estaré de regreso", posteriormente a estos datos

y a dos testigos que estaban a bastante distancia del lugar de los hechos que el taxista mantuvo una acalorada disputa con una persona, fuera del vehículo y con otra que estaba al volante del taxi. Inesperadamente según los testigos, el coche daba marcha atrás golpeando al hombre y pasando nuevamente por encima hacia adelante emprendiendo la huida y arrastrando unos metros el cuerpo del taxista que salió despedido.

Desde estas páginas manifestamos a los familiares del compañero fallecido nuestra más sincera condolencia y el pésame de todos los taxistas españoles.

MANIFESTACION EN BARACALDO

El día del entierro, los taxistas se manifestaron protestando por las barbaridades y la inseguridad del taxi. La concentración de taxis con crespones negros en las calles bilbainas, haciendo sonar

insistentemente sus claxones, como protesta por el asesinato del compañero Deutimio González, concentrándose posteriormente frente a la iglesia de Santa Teresa de Baracaldo, donde se celebraron los funerales.



La indignación entre los taxistas es grande, se manifestaron para protestar por tantas barbaridades que tienen que soportar

LA S.S. DE LOS TAXISTAS

EL GOBIERNO DEL PSOE Y EL RÉGIMEN ESPECIAL

Suele ocurrir que, cuando se asumen responsabilidades de gobierno, las demandas que antes se exigían desde la oposición pasan a formar parte del baúl de los recuerdos.

Esto es una constatación general que, no obstante, puede tener cierta relación con la situación actual.

El 13 de Marzo de 1.980, el entonces GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA de la oposición presentaba una PROPOSICION NO DE LEY, en la que denunciaba la discriminación de que eran objeto los acogidos al Régimen Especial de la Seguridad Social. El texto de dicha proposición decía:

El Decreto 2.530/70, de 20 de Agosto, que regula el régimen especial de los trabajadores por cuenta propia o autónomos, dispone en su artículo 31 la manera de calcular la base reguladora de las prestaciones, en función de los años de cotización requeridos para acceder a ellas que se fijan en el artículo 30 del mismo texto.

El gravísimo proceso infraccionario que venimos sufriendo y cuya desaparición no se vislumbra, patentiza la tremenda injusticia del contenido de aquella norma con independencia de su falta absoluta de concordancia con la legislación aplicable en el Régimen General de la Seguri-

dad Social y en el Régimen Especial Agrario.

Centrándonos en la prestación de Vejez para probar la irracionalidad del cálculo, comenzaremos por transcribir el párrafo a) del núm 1 de dicho artículo 31, que dice así:

"Para la pensión por Vejez será el cociente que resulte de dividir por 120 la suma de las bases de cotización del trabajador durante los diez años inmediatamente anteriores a la fecha en que se entienda causada la prestación".

Si aplicamos la misma a un mutualista que haya cotizado ininterrumpidamente desde 1/4/70 a 31/3/80 y siempre por el salario mínimo interprofesional, obtendremos el resultado siguiente:

Bases de cotización	1.153.980
Meses cotizados computables	120
	= 9.616

Aún dejando de lado la discriminación en cuanto al modo de calcular la pensión, totalmente injustificada, en relación con el Régimen General o el Agrario, la Base Reguladora para cualesquiera de los trabajadores incluidos en estos Régimenes, que hipotéticamente hubieran

cotizado igual número de años y también por el salario mínimo interprofesional hubiera sido como sigue:

Base de cotización	
1/4/78 a 31/3/80	446.400
Meses a computar	24
	= 18.600

Para homogeneizar el cálculo hacemos abstracción de pagas extra) lo que evidencia el absurdo del citado artículo 31 del Decreto 2.630/70, de 20 de Agosto.

El grupo proponente tiene conciencia de que este Régimen Especial requiere otras modificaciones, pero entiende que la más urgente es la adecuación de cálculo de la Base Reguladora a lo que se dispone en el Régimen General.

No puede alegarse que la prudencia se impone en un régimen especial en que las bases de cotización son relativamente libres y fijadas dentro de ciertos límites por los propios mutualistas, para justificar disposiciones como las que criticamos, pues resulta evidente que, si la cautela es necesaria, no ha sido ésta sino la inercia burocrática la que ha determinado la pervivencia de

una norma ultraconservadora alejada de toda realidad. Hay soluciones que permiten mantener la libertad relativa de elección de bases de cotización y la simultánea aplicación de los dos últimos años, como en el Régimen General o el Agrario, como básicos para, ponderadamente, calcular la base reguladora de las prestaciones.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Socialista formula la siguiente proposición no de ley:

Que por el Gobierno, en el plazo de tres meses, se modifique el artículo 31 del Decreto 2.530/70, de 20 de Agosto y cuantos sean precisos del mismo texto y de las normas de desarrollo, a fin de que la base reguladora de las prestaciones del Régimen especial de los tra-

bajadores por cuenta propia se ajuste a lo dispuesto en el Régimen General de la Seguridad Social, con las garantías que se estimen necesarias para evitar las distorsiones que pudieran producirse dada la peculiaridad de estos colectivos de mutualista.

Palacio de las Cortes,
13 de Marzo de 1980

Como se puede comprobar la conclusión a la que llegaba la PROPOSICION, no podía ser más sencilla y contundente; se pedía la equiparación con el Régimen General, por considerar el Régimen Especial no acorde a la nueva situación democrática que vive España.

Si recordamos ahora, esta iniciativa parlamentaria del grupo

socialista en 1.980, es porque ahora se cumplen precisamente tres años y los trabajadores acogidos al Régimen Especial siguen estando sujetos a la discriminación de la que se hablaba entonces. La Confederación recuerda una vez más que esta reivindicación no puede ser retrasada más y pide al gobierno que, a través del organismo correspondiente, negocie ya con las organizaciones del taxi, para buscar una solución.

Esperemos que la equiparación de los trabajadores autónomos al Régimen General de la Seguridad Social, sea pronto una realidad, porque de lo contrario, los compromisos serían una vez más, incumplidos.



EL BUTANO A GRANEL, ESE DESCONOCIDO

BUTANO'S

EL G.L.P. AL PARLAMENT
DE CATALUNYA

Hace pocos días la Prensa hablaba sobre los accidentes ocurridos en Barcelona a causa de las explosiones de taxis que funcionaban con butano.

Poco después, el diputado comunista, no adscrito, del Parlament de Catalunya, Celestino Sánchez, presentó una pregunta, para su respuesta verbal, al Consell Executiu de la Generalitat. La pregunta en sí, reclamaba información sobre las revisiones de las botellas de G.L.P., por parte de la Administración Autonómica, así como la implantación de los depósitos de gas, de acuerdo con la Orden de 24 de Noviembre de 1.982, publicada en el B.O.E. del 6 de Diciembre. TAXI LIBRE mantuvo una pequeña charla con él en los locales del STATC, momentos antes de dirigirse al Parlament.

"Celes" - como le gusta que le llamen - nos dió datos bastante interesantes.

Según los datos que nos facilitó, al igual que los que ya hizo públicos Miguel Tomás, secretario general del STATC, podemos asegurar que un 40% de las botellas de G.L.P. para autotaxis tienen fugas. Las fugas no son a través del recipiente, sino que se dan, en



su mayoría, por la rosca del grifo, o bien por la rosca de salida. Siendo estos casos originados mayoritariamente por el deterioro derivado del precario transporte y la actual forma de distribución.

Celestino Sánchez, hablando del transporte, nos refirió

que "las jaulas" que utilizan para transportar las botellas carecen en su mayoría de las mínimas condiciones de seguridad, por lo que no es de extrañar que alguna caiga al suelo.

En estos casos de "jaulas" deterioradas, todas proceden-

PRADES

AL SERVICIO DEL TAXI

AMPLIAS FACILIDADES

SIN AVAL

MAXIMOS PLAZOS

SIN ENTRADA Y ...



UTILICE NUESTRA FINANCIERA



TENEMOS UN MAGNIFICO REGALO PARA SU COCHE

SEAT

PRADES

BARCELONA: c/ Berlín, 15-17

Tel. 250 83 06

BARCELONA: c/ Bolivia, 99

Tel. 300 87 11

BADALONA: Vía Augusta, 10

Tel. 380 40 35

MATARO: Avda. Maresme, 475

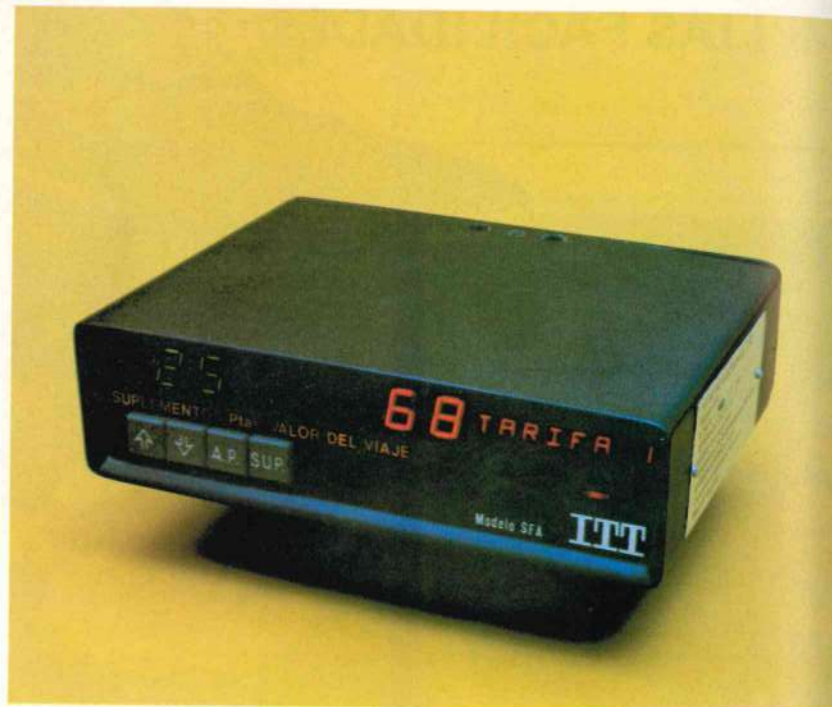
Tel. 790 38 40

GRANOLLERS: Crta. La Roca, Km 17

Tel. 870 19 00

Taxímetro Electrónico SFA-ITT. ¡Haga carrera!

MARCONI ESPAÑOLA, S.A. ha lanzado al mercado un modelo de taxímetro electrónico (SFA-ITT) que mejora cuanto hasta ahora se conoce, tanto desde un punto de vista funcional como dimensional, ya que no ocupa más espacio que un autoradio comercial normal. Aparte de sus ventajas intrínsecas, el taxímetro SFA-ITT lleva incorporados reloj y calendario digitales, siendo su captador totalmente electrónico. Así mismo, se encarga de almacenar y proporcionar cuantos datos son necesarios para la específica contabilidad del taxi.



RED DE VENTA EN TODA ESPAÑA

Distribuidor en Madrid
COOPERATIVA DE AUTO-TAXI
Santa Engracia, 84
MADRID

Distribuidor en Cataluña
TAXIMETROS PACO
Provenza, 467
Travesera de las Corts, 182 - 188
BARCELONA

Marconi Española 

Una Asociada Española a

CARACTERÍSTICAS GENERALES DEL TAXIMETRO ELECTRONICO MOD. SFA-ITT

Elementos: Generador de impulsos eléctricos. Taxímetro propiamente dicho. Impresora (opcional).
Tarifas: 1, 2 ó 3, según la reglamentación vigente, suplementos y totalizadores.

CONDICIONES AMBIENTALES

Temperatura: De 10 a 60° C.
Humedad relativa: Hasta el 93 %.
Vibraciones propias del automóvil: Preparado para soportarlas.
Constante del taxímetro: K = 8000 impulsos/Km.
Velocidad máxima de funcionamiento: 225 Km/Hora.
Tensión de alimentación: De 6 a 18 V.c.c.

Dimensiones: 168 x 132 x 48 mm. (Permite alojarlo en la cavidad standard prevista para el auto-radio).
Peso: 900 grs.
El dispositivo puede presentar las siguientes posiciones: Garaje, Libre, Tarifa a pagar, Información privada, Reloj/Calendario.

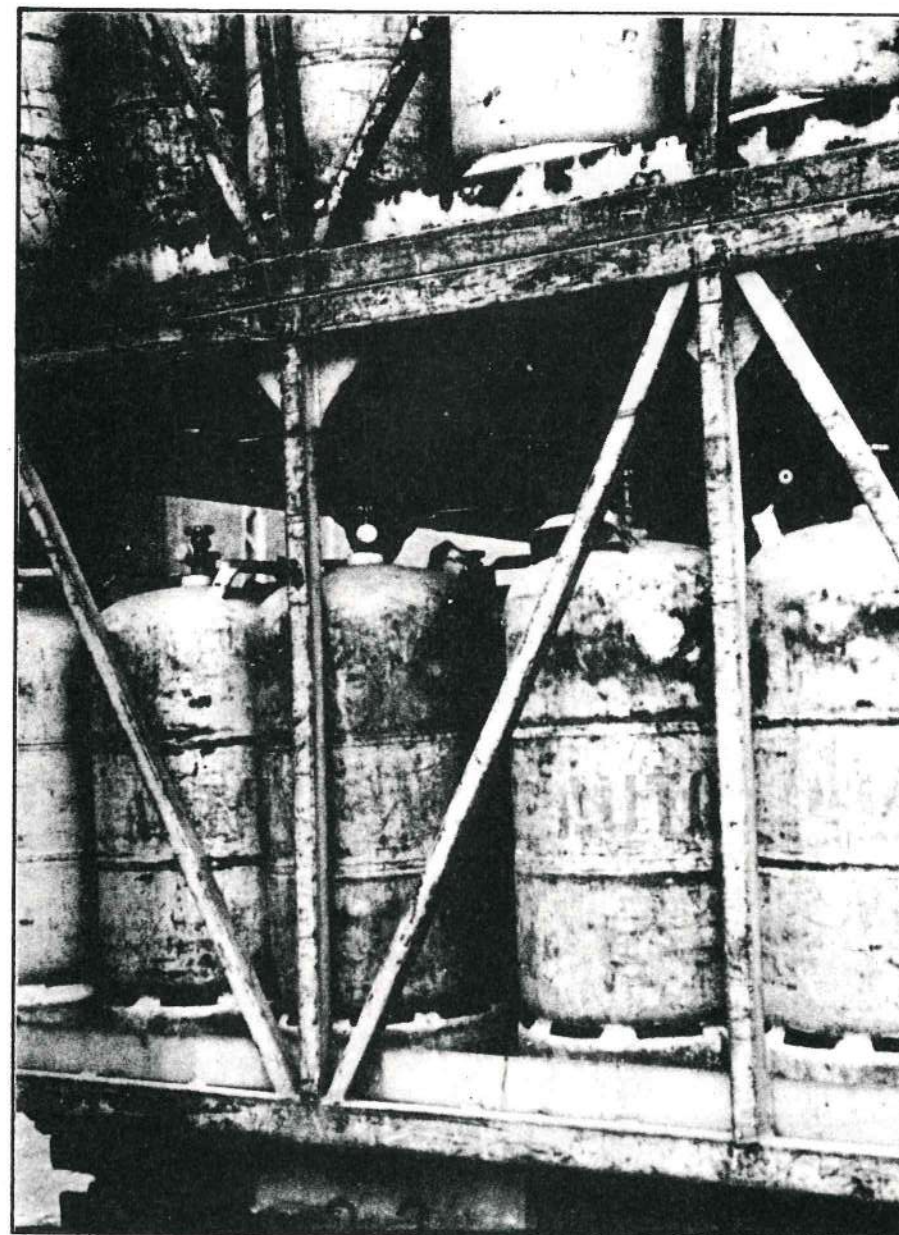
tes de la planta embotelladora de Zona Franca, el distribuidor no puede hacer nada, pues no le dejan elección. Es importante reseñar que la planta embotelladora de la Zona Franca es la responsable del 95% del G.L.P. de Barcelona, correspondiendo el 5% restante a la de Montornés, donde en este sentido existe un riguroso control.

Para más güasa, si un taxista tiene la "mala pata" de coger una botella defectuosa, deberá esperar a cambiarla en la Planta, pues el distribuidor no está obligado a cambiarla. Si esto sucede un fin de semana, la botella circulará más de 24 horas con el consiguiente peligro.

Las botellas, que carecen de cualquier tipo de válvula de seguridad, según nos informa Celestino Sánchez, pasan, si es que lo hacen, una revisión cada... ¡DIEZ AÑOS! y además por parte de la misma empresa BUTANO S.A. Sólo en caso de que el taxista proteste se revisa la botella objeto de la protesta, pero no el resto de las mismas.

Es importante, nos indica Miguel Tomás, puntualizar que en el resto del Estado las botellas de 15 Kg. han sido sustituidas por las de 12 Kg. (igual a las caseras, pero sin la válvula de Seguridad), siendo trasladadas aquí todas las de 15 Kg. Para que luego digan que no hay traslado de competencias. Ahora nos han trasladado la de peligrosidad.

Tampoco existe un control de la calidad del gas, dándose el siguiente porcentaje en la mezcla: 35% de propano y 65% de butano. Una mezcla mejor sería al 50% como en Italia y Holanda, por ejem-



plo, pero es una de las cosas que hemos de pagar por falta de seguridad.

Otra cosa a exigir es el precintado de las botellas de G.L.P., pues en la actualidad se pueden manipular impunemente.

Celestino Sánchez nos comentó que se debía exigir, y así lo iba a hacer, un control periódico del estado actual de las botellas, por parte de la Generalitat. Aunque dijo

que se habían de crear las condiciones adecuadas para la aplicación de la Orden antes citada sobre el butano a granel, método que se utiliza en otros países europeos desde hace más de veinte años con una seguridad admirable.

Los depósitos de gas, que ya llevan algunos taxis, ofrecen un nivel de seguridad aceptable, ya que disponen de la válvula de seguridad de que carecen las botellas.

JO PREFEREIXO LA SALUT, PER AIXÒ NO FUMO.

PROGRAMA D'INFORMACIÓ
SOBRE EL TABAQUISME

Amb l'abandó del tabac aconseguirem:
Disminuir els riscos de malaltia
Augmentar la capacitat pulmonar
Respectar els drets dels no-fumadors
Recuperar la llibertat enfront de la dependència tabàquica.
Per què castigar l'organisme amb un fum que vós mateix produiu?

Apunteu-vos als qui poden dir:
**JO PREFEREIXO LA SALUT,
PER AIXÒ NO FUMO.**



GENERALITAT DE CATALUNYA
Departament de Sanitat i Seguretat Social

LOS TAXIS EN LA RESIDENCIA DEL VALLE DE HEBRON (Un problema que toca a su fin)

Hace unos días se reunieron en la Residencia Sanitaria del Valle de Hebrón miembros del Secretariado de la Unión Intercomarcal de Barcelona del STATC con el director del mencionado Centro y el responsable de paradas de la Corporación Metropolitana de Barcelona.

TAXI LIBRE, como otras veces, se ha entrevistado con José Deltoro, Secretario General de la Unión Intercomarcal de Barcelona, para que nos informe de lo acontecido en dicha reunión.

TAXI LIBRE.- ¿Cuál es en este momento la problemática de la Residencia?

JOSE DELTORO.- Bueno, en la Residencia tenemos el problema de que las paradas son insuficientes y que el interior del recinto sanitario está totalmente lleno de vehículos particulares, muchos de ellos de vecinos y no de trabajadores del mismo.

Ahora, parece ser que, la nueva Junta de Gobierno de la Residencia empieza a valorar el problema conscientemente, pues el anterior director quería negar la posibilidad de estacionar taxis dentro del recinto.

T.L. ¿De qué modo se piensa solucionar esta situación?

J.D. Bien, la Junta de Gobierno propuso que las paradas ubicadas dentro del recinto, fueran de número limitado de vehículos, así como la existencia de un reserva de taxis en el exterior.

Cada vez que saliese un taxi de una parada, el guardia jurado, que ahora sólo se encarga de vigilar la puerta

que le corresponde, se comunicaría con la reserva y llamarían a otro vehículo.

T.L. ¿Cómo se distribuirán las paradas?

J.D. Las paradas serán cinco:
- Una para tres taxis en Consultas externas.
- Una para ocho taxis en la Puerta Principal de la Residencia General.
- Una para cinco taxis en la Residencia Maternal.
- Una para tres taxis en Urgencias Médicas y
- Una para tres taxis en Traumatología.

Más a más habrá una parrilla de tres taxis junto a la Central Eléctrica que existe al lado de la calle Arquitectura y que servirá de cabeza de la reserva que se encontrará en la misma calle Arquitectura.

T.L. ¿Cómo se evitará que los taxistas pasen al interior del recinto, no respetando la parada?

J.D. En la parrilla de la calle Arquitectura habrá un guardia jurado que, mediante un Walki-Talki estará en contacto con los demás, se en-

cargará de dar paso a los taxis necesarios, indicándoles a que parada han de dirigirse.

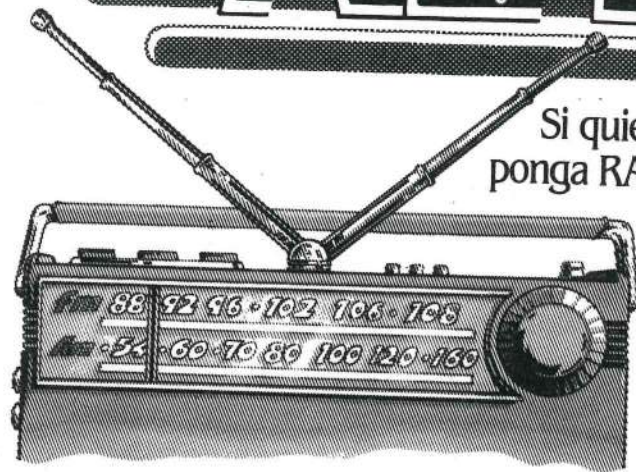
T.L. ¿Qué medidas se tomarán, para que los vehículos no estacionen en la reserva de la calle Arquitectura.

J.D. Normalmente en este lugar no se estaciona mucho, no obstante, la Corporación Metropolitana debe solicitar este punto al Ayuntamiento, y si no se respeta hace uso de las sanciones o de la grúa municipal.

Hemos de dejar bien claro que, de momento, no hay nada definitivo y que estamos pendientes de una nueva reunión. También es preciso concretar que este sistema se pondrá en período de prueba.

TAXI LIBRE espera que todo marche adelante, y desde estas páginas alentamos a los compañeros del STATC a que no cesen en su labor.

PONGA SU DIAL AL DÍA



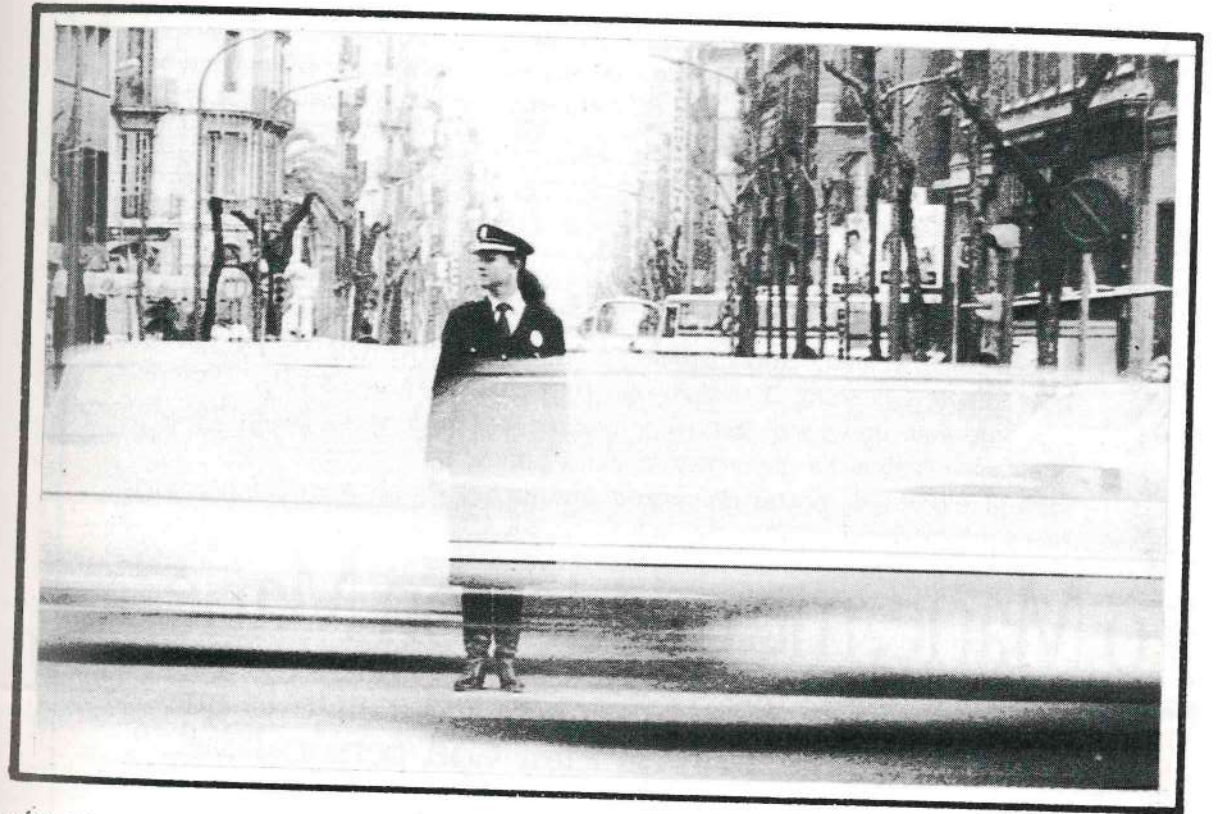
Si quiere escuchar la radio de los 80, ponga RADIO 80. 26 nuevas emisoras en FM, en cadena, en estéreo, repartidas por toda España. Para escuchar a Ana Rosa Quintana, Iñigo, Fernández Abajo, Pedro Meyer, José Ramón Pardo, Narciso Ibáñez Serrador, Guadalupe Enríquez, María José Valero, Lola Martínez,

Cristina García Ramos, José María Requena y muchos más para hacer mucha más radio. Ponga su dial en RADIO 80. Verá qué radio.



La radioradio

LA GUARDIA



Según una encuesta realizada en Barcelona, se deduce que la imagen de los agentes de tráfico de la Guardia Urbana, está de baja. En esta encuesta se refleja que los barceloneses creen que los agentes de la Policía Municipal son menos efectivos que antes.

Y no tan solo lo deduce esta encuesta popular, si no que además la Federación de Municipios ha publicado un informe en el mismo sentido. El título ha sido

de "peor imagen del país entre los ciudadanos".

Los taxistas no tenemos estadísticas sobre el particular ya que en todos los sitios cuecen buenas habas, pero si me preguntan, yo particularmente, prefiero las guardias a los guardias, son más simpáticas y más guapas.

En cuanto a su eficacia, según mis datos, es preferible una papeleta con gracia y simpatía que una con gruñido incluido. Y no es por nada, pero ya se sabe que

a nadie le gusta la tarjetita en cuestión y menos si de pagar se trata. A ellas están muy aficionados nuestros queridos guardias en toda España y los taxistas sabemos de su temperamento, de su facilidad para el apunte y de su sórdida sonrisa.

Por eso, que nos las den con guardias (las) y cuantas menos mejor, que son simpáticas y bonitas, pero que no perdonan aunque te lo digan con una sonrisa digna.

Todo sobre el

AUTOMOVIL

EL TAXI Y LOS COSTES DE MANTENIMIENTO Y EXPLOTACION

En nuestro ánimo de ofrecer a los lectores de Taxi Libre una información útil para su trabajo, realizamos este informe para que conozcan con mayor profundidad los actuales costes de mantenimiento y explotación de un vehículo para taxi.

Partimos de la siguiente base:

- Para la cotización a la Seguridad Social, estimamos que el sueldo mínimo debe ser de 54.000 Pts.
- El vehículo se ha escogido entre uno de tipo medio (RENAULT 18 Diesel o SEAT 131 - 2500 Diesel).
- Los intereses derivados de la compra del vehículo serán de un 12% anual en tres años. Duración del vehículo 7 años.
- Para el cálculo de costes de reparación, nos remitimos a estudios técnicos ya elaborados que lo definen como un 10% del valor del vehículo al año.
- 150 Kms. diarios en ocho horas de trabajo.
- 46 semanas al año de trabajo, siendo la semana de 5,5 días.
- 6 semanas al año de averías, enfermedad y vacaciones.

GASTOS

I. GASTOS DE SEGUROS AUTONOMOS, SEGURIDAD SOCIAL E INCAPACIDAD LABORAL TRANSITORIA.	
16,497 Pts./mes: 12 meses = 197.964 Pts./año.	
II. GASTOS DERIVADOS DEL VEHICULO.	
II.1 Garaje	42.000.-
II.2 Amortización	129.368.-
II.3 Intereses sobre el valor de compra	24.572.-
II.4 Aceite	14.450.-
II.5 Carburante	186.714.-
II.6 Neumáticos	22.850.-
II.7 Conservación y reparación	95.557.-
TOTAL CONCEPTO II	515.211.-

III. OTROS GASTOS (administrativos y seguros)	
III.1 Licencia fiscal	7.200.-
III.2 Impuesto de circulación	5.200.-
III.3 Revisiones	1.800.-
III.4 Tarjeta de Transportes	2.200.-
III.5 Seguro a todo riesgo	83.775.-
III.6 Cuota sindical	2.000.-
TOTAL CONCEPTO III	102.175.-

TOTAL ANUAL DE GASTOS DERIVADOS DE LA EXPLOTACION DE UN AUTOTAXI, OMITIENDO RETRIBUCION PARA EL CONDUCTOR

TOTAL CONCEPTO I	197.964.-
TOTAL CONCEPTO II	515.211.-
TOTAL CONCEPTO III	102.175.-
TOTAL GASTOS	815.350.-

GASTO DIARIO ORIGINADO POR LA EXPLOTACION DE UN VEHICULO AUTOTAXI

815.350.- Pts. : 46 semanas/año : 5,5 días/semana = 3.223 Pts./día

Esto nos viene a decir que, hasta que un taxista no ha recaudado la cantidad de 3.223 Pts., está trabajando sin percibir retribución económica de carácter personal.

NOTA DE LA F.T.A.T.M.

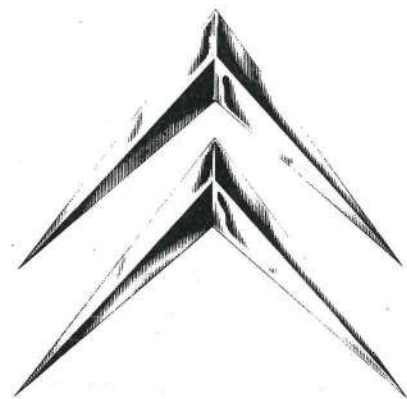
La Federación T.A.T. de Madrid, comunica que con fecha de 21 del presente mes de Marzo, ha presentado el estudio económico para el aumento de tarifas en el Ayuntamiento de la Villa y en la Junta Provincial de precios del Gobierno Civil.

El aumento solicitado, sólo complementa el actual déficit del mantenimiento del servicio del taxi, sin llegar a producir beneficios, por lo cual, es necesaria una vez más plantearse el...

	actual	nuevo
Actual Bajada bandera	50	62
Km. recorrido	26	32,5
Hora de espera	700	875

25 Aniversario
Citroën Hispania.

Citroën presenta una nueva marca:



CITROËN

Desde hoy va a conocer una nueva era Citroën.
A nuestra madurez en aerodinámica, seguridad, confort y economía
verá unírsele cada día importantes innovaciones:
Cada día más fiabilidad, cada día más servicio, cada día más garantías.
Citroën. Cada día más.

Nueva generación de modelos Citroën: Cada día más.

En estos días aparece el nuevo Visa Stilo, y en el año irán apareciendo nuevos Citroën en aquellas categorías donde no estábamos.

BX: La madurez Citroën.

La novedad en toda Europa: un 5 plazas que atraviesa el aire con el poder y la precisión de un láser.

Cómodo como sólo lo es un Citroën. Con una fiabilidad y un mantenimiento que abre una nueva era.

En el mercado dentro de algunas semanas.

Un furgón comfortable.

La noticia para los que pasan horas en un furgón. El Citroën C-25 es comfortable y rápido como un coche Citroën. Con una carga útil de 1.000 a 1.300 Kgs.

Con un motor Diesel Citroën de los 80: ligero, rápido, silencioso y económico.

El coche mínimo.

El máximo en lo mínimo. Un dos puertas ciudadano, ágil y nervioso.

Para aprovechar huecos imposibles y estirar los litros de gasolina.

Fiabilidad Citroën: Cada día más.

Citroën se ha propuesto que 1983 sea el primer año de una nueva vida con un objetivo rotundo: Ser líderes en calidad y fiabilidad.

La robotización de las fábricas, la experiencia de un millón y medio de coches fabricados y las campañas de calidad —cero defectos—, hoy nos permiten ofrecer más garantías que nadie.

Un año de garantía sin kilometraje límite. Dos años de garantía sobre la suspensión hidroneumática de los CX y GSA. (Dos años hasta 100.000 kms.). Seis meses de garantía para todas las reparaciones. Piezas y mano de obra incluidas.

En nuestros 900 puntos de Red en España. En nuestros 10.000 puntos de Red en Europa.

Nueva generación de motores Citroën: Cada día más.

Diseñados con el objeto de obtener una gran fiabilidad, excelentes prestaciones y costo de mantenimiento mínimo.

Servicio Citroën: Cada día más.

Hemos computarizado nuestro servicio de recambios originales.

Cualquier pieza en cualquiera de los 900 puntos Citroën en España, en 24 horas.

Competición Citroën '83: Cada día más.

Nuestros Visa competición alegrarán los Campeonatos de Rallies españoles y europeos, sorprendiendo con su abundancia de caballos.

Tantas novedades que no caben en un año. Cada día más.

Citroën y su Red Comercial celebran así, juntos, su 25 Aniversario.

CITROËN ^ 83

Cada día más.

NO COMPRE SIN ANTES HABER VISTO EL

¡NUEVO! CATALOGO DE VEHICULOS PARA TAXI EXISTENTES Y TODOS LOS NUEVOS MODELOS PARA EL AÑO 83/84.

LA CONFEDERACION SINDICAL PREPARA UN CATALOGO EDITADO ESPECIALMENTE PARA LOS PROFESIONALES TAXISTAS DEL PAIS CON TODOS LOS MODELOS QUE POR SUS CARACTERISTICAS PUEDEN SER UTILIZADOS COMO TAXI EN ESPAÑA. REVISTA TAXI LIBRE PRESENTARA ESTA EDICION EN EL PROXIMO SALON INTERNACIONAL DEL AUTOMOVIL DE BARCELONA, PIDALO YA ADJUNTANDO EL PRESENTE TALON Y VD. SERA DE LOS PRIMEROS EN RECIBIR ESTE SENSACIONAL Y UNICO CATALOGO PARA TAXI. NO SE LO PIERDA.

SI, DESEO RECIBIR EL CATALOGO DE VEHICULOS PARA TAXI 83/84, PARA ELLO ADJUNTO EL PRESENTE CUPON DE PEDIDO, EL CUAL ABONARE MEDIANTE REEMBOLSO AL RECIBO DEL MISMO. EL IMPORTE TOTAL DEL CATALOGO ES DE 300,- PTAS.

Nombre: _____
Dirección: _____
Ciudad: _____

Tel. _____

Provincia _____

Taxista: SI NO



ACELERAMOS LAS 24 HORAS DEL DIA.

Escucha 24

Y no sólo trabajando hora tras hora, día tras día. También inaugurando un nuevo servicio, "Escucha 24".

Con "Escucha 24 horas" los clientes con un coche en garantía llegarán siempre a su destino. Sea el que sea. Garantizado.

Porque con el nuevo servicio "Escucha 24" nunca se encontrará solo ante los problemas. Siempre tendrá un teléfono donde le solucionarán cualquier incidente en carretera, a cualquier hora del día o de la noche. Laborables o festivos. Tfno. (91) 456 68 91.

En cualquier lugar donde se encuentre de España y del resto de Europa el servicio de Asistencia Técnica de Talbot vela por usted.

Es el nuevo servicio "Escucha 24" de Talbot al que tiene derecho simplemente por tener un Talbot en garantía.

Para que usted se sienta atendido las 24 horas del día. **Aceleramos con ventajas para usted.**

CONCESIONARIOS TALBOT

Utilizamos sólo lubricantes  CEPSA



PROHIBIDAS LAS LUCES DOBLES DE FRENADO

Muchos son los taxistas que están adaptando a sus coches luces dobles de frenado en la parte posterior, sobre la repisa, para ser mejor vistos.

Es indudable que en el taxi, por sus frecuentes paradas, estas luces son interesantes y en algunos casos recomendables.

Pero si nos atenemos a las instrucciones remitidas por la Dirección General de Tráfico, son luces que su utilización contradice las ordenanzas en esta materia y por tanto están prohibidas.

Atentos pues, ya que la multa está al quite y no cabe el desconocer este precepto; la ignorancia no exime de la culpabilidad y las luces en cuestión se detectan rápidamente. La Confederación solicitará a la Dirección General de Tráfico la posibilidad de que estas luces puedan ser instaladas en los taxis.

EL CLIENTE PODRÁ APORTAR LOS RECAMBIOS

Recientemente, según datos facilitados por la revista Auto-revista, existe un proyecto para regular la actividad comercial de los talleres de reparación de automóviles, según el cual, el propietario de un vehículo podrá aportar los recambios necesarios para efectuar la reparación.

Si esto se materializa, podremos ahorrar unas buenas pesetas en reparaciones, ya que para no-

sotros los taxistas, las piezas de repuesto nos son facilitadas por las marcas a precios interesantes. En el caso de Seat hasta del 20%. Esperemos que llegue a feliz término esta propuesta y que para dentro de poco, podamos ya poner en práctica usual lo que hasta la fecha realizamos solamente en casos limitados.

RAYOS INFRARROJOS PARA VER A TRAVÉS DE LA NIEBLA

Un interesante descubrimiento puesto a punto por la firma italiana Agusta, es un aparato eléctrico que permite ver a través de la niebla y la oscuridad mediante rayos infrarrojos.

El dispositivo está siendo adaptado en los helicópteros-ambulancia italianos, mediante una telecámara especial y se espera que pueda ser instalada en vehículos especiales próximamente.

POSIBLE BAJA DE LA GASOLINA Y GAS-OIL

Aunque con bastante escepticismo, esta noticia nos da un margen de respiro ¿bajará o no bajará? esta es la eterna cuestión que, cuando menos, esperemos que no sea un arma de doble filo y la devaluación de nuestra moneda nos dé una de cal y otra de arena.

Es posible que para el próximo mes de Abril, baje el precio de la gasolina y gas-oil entre otros carburantes. Así se deduce de medios empresariales

relacionados con la producción de los derivados del petróleo que manifiestan la intención del Gobierno en reducir los precios de los carburantes en general.



PREMIOS PARA LOS MENOS MULTADOS

Pero no en España. Los automovilistas de Los Angeles están felices, los buenos claro, pues las autoridades han decidido felicitar a los conductores que circulan de manera ejemplar cumpliendo las normas del código de la circulación.

En nuestro país, no estaría de más que realizáramos un "ranking" de los menos multados entre los taxistas españoles. Si alguien se atreve que nos mande la fecha de su primer carnet de conducir y los datos que desea. Comprobaremos en Tráfico su dossier y buscaremos un premio.

CRECE LA FABRICACION DE COCHES EN ESPAÑA

Según datos de la Asociación Española de Fabricantes de Automóviles, Camiones y Tractores ANFAC, la fabricación de automóviles ha aumentado en nuestro país, en relación al mes de Enero del año pasado en un 23,3 por ciento.

Este aumento se debe en parte a la incorporación de Opel - General Motors, siendo así gracias a la integración de la firma alemana en España con sus modelos Opel de gran aceptación sin la cual este aumento sería solamente de un 9 por ciento.

PEUGEOT 205, NUEVO DE PEUGEOT

Se ha presentado recientemente en tierras de Marruecos, nuestro vecino que lo tiene todo, el nuevo de Peugeot, el modelo 205, la nueva imagen de la marca francesa que con esta ocasión, realiza la presentación como acontecimiento mundial.

Se trata de un coche compacto de cinco plazas, tracción delantera y de dimensiones pequeñas; 3,70 por 1,57 con acentuada personalidad y al que se le acoplarán distintos motores.

Su aspecto exterior está muy bien resuelto y se ha buscado un coeficiente aerodinámico notable (cx-0,35) y ligero. Su interior ha sido totalmente diseñado para esta nueva imagen de la marca, todas las piezas básicas de este nuevo modelo, desde

la suspensión hasta el depósito de la gasolina, cónsola y testigos indicadores y nuevas formas en la concepción interior de un vehículo.

El nuevo 205 tiene siete motores opcionales, incluida una en versión diesel y turbo. Consumo reducido y notable es el factor más sobresaliente de estos nuevos motores, en versión de 954 c.c. y 45 CV con sólo 4,2 litros a los 100 km.

En España, este nuevo modelo será comercializado en el próximo año y posiblemente podamos admirar una unidad en el próximo Salón del Automóvil de Barcelona.

Esperamos conocer mejor sus cualidades mediante la prueba de una unidad diesel que en un futuro ofreceremos a nuestros lectores.

EXD EL NUEVO HORIZON DIESEL DE TALBOT

El incremento de ventas de automóviles equipados con motores diesel, está en un aumento considerable, que ha pasado de un 11 por ciento en 1981 a un 18,2 por ciento en ventas totales en este momento.

Por este motivo, todas las marcas cuidan de forma especial este tipo de motorización y ya prácticamente todas disponen de unidades diesel.

TALBOT

En nuestro sector, el motor diesel es tal vez el más adecuado, por su bajo mantenimiento, bajo consumo y grandes resultados. En cualquiera de las distintas categorías disponibles en el mercado, según sean nuestras necesidades, encontramos modelos para todos los gustos, pero también generalmente a precios bastante altos.

En esta ocasión, podemos ofrecer como anticipo, la buena noticia de un nuevo diesel y que mejora las cualidades del modelo ya conocido de Talbot. El nuevo Horizon EXD incorpora interesantes novedades para realizar mejor nuestro trabajo, mayor confort y comodidad y mejores prestaciones.

El EXD está equipado con servodirección, que hacen de la marca la pionera en cuanto a este sistema en los vehículos de este segmento en el mercado español.

El Talbot Horizon se fabrica en dos versiones, LD con cuatro velocidades y GLD con cinco. Ahora la gama está complementada con este nuevo EXD, de cinco velocidades, dirección asistida, nueva instrumentación, elevallas eléctricas, nuevo perfil de neumáticos, faros alógenos, parabrisas laminado y un consumo de tan solo 4,5 litros a los 100 km. con una velocidad máxima de 160 km./hora.

Felicitemos a Talbot por este nuevo éxito que sin duda será un futuro taxi español de gran aceptación.

AUTOMOVIL

AUTOMOVIL

TRAFICO

LA SITUACION ACTUAL MEJORA:

REVISION TECNICA

Aunque algunas organizaciones pretendan arrogarse en exclusiva, los resultados que poco a poco se van obteniendo en el sector, podemos afirmar que las reivindicaciones que conseguimos son la consecuencia de un esfuerzo colectivo y nunca de nadie en particular.

Por un lado, conviene aclarar, que la modificación o anulación del decreto que obligaba a mantener revisiones semestrales sin distinción de la antigüedad del coche, es una medida que debe satisfacer a todos los taxistas. Pero igualmente, no se puede presentar públicamente este logro, como resultado de la gestión de una organización particular que además lo hace de la forma más torpe y mezquina. La Federación junto a otras organizaciones del sector, denunció en su día, el Real Decreto aprobado por el gobierno anterior, y desde entonces ha mantenido diversas reuniones con los responsables de la Administración, para estudiar la posibilidad de anular dicho Real Decreto.

En la asamblea del día 8 de Febrero, llegamos incluso a plantear la necesidad de avanzar hacia fórmulas de presión responsables, para conseguir lo que considerábamos justo.

Ahora, y según palabras del propio Director General de Informática, el problema queda zanjado con la aprobación de otro

Real Decreto, que excluye a los vehículos con menos de dos años de pasar revista y hasta los cuatro años la pasarán una vez al año, para que a partir de los cuatro años se haga semestralmente.

Por lo tanto, la Federación Sindical de Madrid considera que, cuando menos, ha hecho los mismos esfuerzos que quienes ahora pretenden erigirse en salvadores del sector del taxi.

COMISION INTERMINISTERIAL

Respecto a la COMISION INTERMINISTERIAL, la FSTAT, ha mantenido una reunión con el Director General de Administración Local, José M^a. Benítez de Lugo, para tratar de desbloquear el estado actual en que se encuentra la citada comisión.

El Director General de Administración Local, se comprometió a poner en marcha de nuevo, la COMISION INTERMINISTERIAL, para tratar de buscar entre todos, soluciones a los distintos problemas que tiene el sector, y que llevan aparcados durante bastante tiempo.

Esperemos que pronto, las demandas de los taxistas entren en vías de solución definitiva.

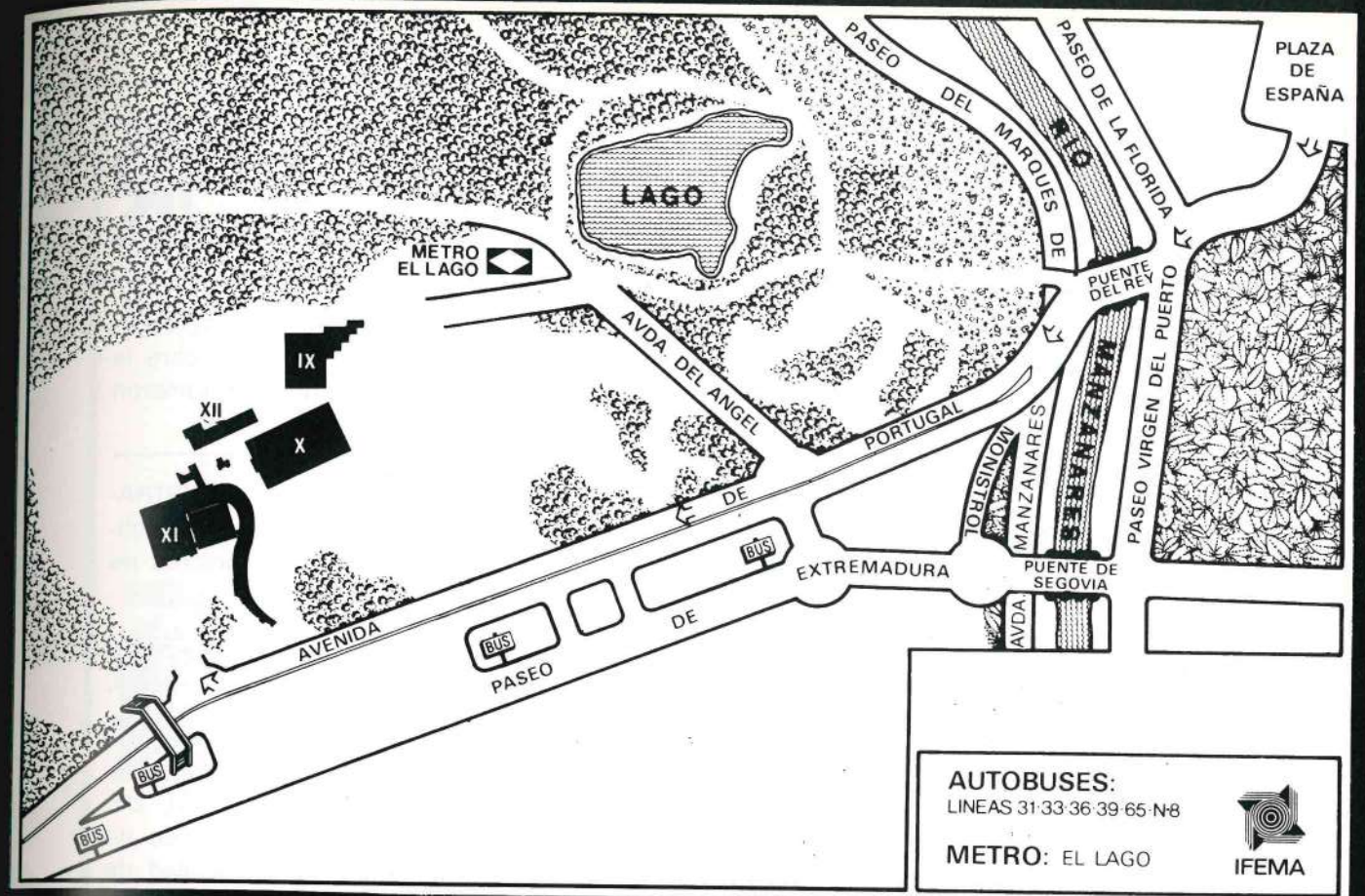
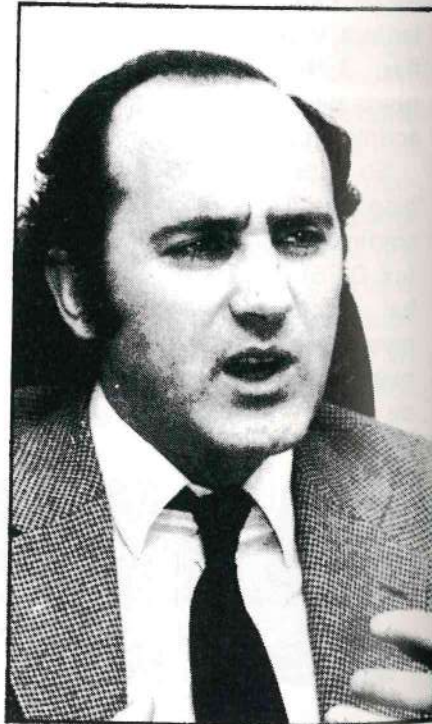
El director general de Tráfico

MADRID

ENTREVISTA CON EL DIRECTOR DE TRAFICO

La FSTAT de Madrid, de acuerdo con peticiones que viene realizando desde hace tiempo, ha pedido al Director General de Tráfico, MARTIN PALACIN, que todas aquellas sanciones que se produjeron con motivo del Real Decreto anterior sobre la REVISION TECNICA, sean anuladas.

La Federación ha obtenido de MARTIN PALACIN, el compromiso de que dichas sanciones sean anuladas, de acuerdo con la nueva normativa que entrará en vigor, en relación con la REVISION TECNICA.



XVIII SALON INTERNACIONAL DE LA ELECTRIFICACION

11/17 Abril
Casa de Campo

IV SEMANA DEL CALZADO

14/17 Abril
Casa de Campo

FINART 83

20/29 Mayo
Casa de Campo

EXPOOPTICA

29 Abril/2 Mayo
P.º Castellana, 257

IFEMA

POR UN TAXI MEJOR

El pasado martes, 8 de febrero, se celebró una Asamblea informativa de la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid. Tras la lectura de un informe sobre la situación en el sector, por parte del Secretario General, se pasó a su discusión y se tomaron los siguientes acuerdos:

1.º En relación con la Inspección Técnica semestral, la FSTAT considera que la ADMINISTRACION debe proceder a una modificación urgente del Real Decreto correspondiente que obligaba, y obliga, a todos los vehículos a pasar la revisión técnica en períodos regulares de seis meses.

La FSTAT, como es sabido, plantea que dicha revisión técnica debe tener en cuenta la antigüedad de los coches, proponiendo que para los que no hayan superado los cinco años, la REVISION se efectúe **una vez al año**.

Con tal motivo, la FSTAT se ha entrevistado con el Director General de Tecnología Industrial e Informática, don Juan Mayor, que se comprometió a modificar el citado REAL DECRETO, presentándolo al próximo Consejo de Ministros del 9 de marzo. En caso de no cumplirse dicho compromiso, el SECRETARIADO de la FSTAT estudiará la posibilidad de buscar fórmulas de presión responsables, no descartándose la idea del encierro de sus miembros en el MINISTERIO DE INDUSTRIA. En este proceso, invitaríamos a participar al resto de las organizaciones del sector.

2.º La FSTAT se reafirma en la necesidad de negociar, cuanto antes, con la ADMINISTRACION, diversas reivindicaciones que desde hace tiempo venimos planteando como taxistas. Nos referimos a la REFORMA del REGIMEN ESPECIAL de la Seguridad Social, CREDITOS OFICIALES para renovación de material, contingentación de licencias y puesta en marcha del GLP a granel, entre otros.

La FSTAT no está dispuesta a permanecer en silencio, ante la falta de atención de la ADMINISTRACION. Creemos que en un plazo razonable (cuatro meses) deben haberse buscado soluciones a estos problemas que ya vienen de lejos, para evitar males mayores.

3.º LA FSTAT, después de un detallado estudio económico realizado por sus técnicos, ha decidido proponer a la Asamblea un aumento de tarifas entre el 20 y 25 por 100. Esta propuesta fue unánimemente aprobada por la Asamblea, y deberá ser elevada a las instancias administrativas correspondientes.

4.º Finalmente, la FSTAT aprobó en dicha Asamblea, proponer a las demás organizaciones del SECTOR del TAXI una reunión, para reflexionar colectivamente sobre todos los problemas de los taxistas y estudiar alternativas conjuntas para ser trasladadas unitariamente a la ADMINISTRACION.

Igualmente, se sugirió la idea, en la Asamblea, de avanzar hacia fórmulas de presión conjuntas, en caso de no recibir una respuesta satisfactoria de la ADMINISTRACION.

Estas fueron las principales resoluciones de la Asamblea informativa celebrada el pasado 8 de febrero por la Federación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de Madrid.



Auto Quer

PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI
CONCESIONARIO

CENTRAL: Autopista de Valencia, Km. 7
Tel. 777 80 00 MADRID-31

SUCURSALES: Avda. Ciudad de Barcelona, 206
Avda. de la Albufera, 74
Avda. Generalísimo, 7 (Leganés)
Avda. de Palomares, 135

TALLERES Y
RECAMBIOS: Autopista de Valencia, Km. 7

UTILICE LA FINANCIERA

Financiera Seat, S. A.

Condiciones especiales para los señores asociados

Le presentamos el aceite de las mejores carreras.

TANDEM DDB

Qué le vamos a contar a usted sobre las ventajas de utilizar un buen aceite.

Como profesional del volante que es, sin duda conoce todo lo que influye un aceite como Repsol en dejar su taxi libre de problemas. Y el considerable ahorro que puede suponerle.

Ya sabe. Mejor arranque, disminución del consumo de batería, freno al desgaste del motor...

Sea cual sea su necesidad específica o marca de vehículo, en Repsol encontrará el aceite más adecuado a su trabajo diario. Para que cada bajada de bandera le suponga siempre una carrera ganada y bien aprovechada. De todas, todas.



Lubricantes **REPSOL**  **Menos gasto, ningún desgaste.**

ENCUESTA

REVISTA TAXI LIBRE, LA REVISTA DEL TAXISTA ESPAÑOL, REALIZA MENSUALMENTE ESTA ENCUESTA PARA QUE VD. PUEDA MANIFESTAR Y CONOCER CUAL ES EL MEJOR COCHE PARA TAXI Y CUAL ES EL QUE MAS PROBLEMAS TIENE. PARA ELLO, LE ROGAMOS CUMPLIMENTE LOS DATOS QUE LE SOLICITAMOS Y REMITA ESTA ENCUESTA, O UNA FOTOCOPIA, A NUESTRA REDACCION, CALLE PUJADAS 11 - 1º BARCELONA - 18. AL FINAL DEL PRESENTE AÑO REALIZAREMOS LA ENTREGA DEL PREMIO DE MEJOR VEHICULO PARA TAXI AL QUE ASI CONSTE POR DESIGNACION NACIONAL.

CADA MES PUBLICAREMOS LA RELACION DE DEFECTOS MAS FRECUENTES EN LOS DISTINTOS MODELOS Y MARCAS.

ENCUESTA Nº. 1 MES DE MARZO - 83 MODELO: _____
MARCA: _____ AÑO: _____ KILOMETROS: _____
MATRICULA: _____ CIUDAD: _____

Para conocer cual es el vehículo que menos o más problemas tiene, rogamos marque con una X del 0 al 5, según su opinión, en cada uno de los apartados señalados.

(0, sin problemas; 1, sin importancia; 2, algún problema; 3, problemas notables; 4, con bastantes problemas; 5, con muchos problemas).

	0	1	2	3	4	5
MOTOR						
CARBURADOR						
BOMBA GAS-OIL						
DINAMO						
BATERIA						
MOTOR ARRANQUE						
DIRECCION						
FRENOS						
SUSPENSION						
PALIER						
ROTULAS						
PUERTAS						
ELEVALUNAS						
TAPICERIA						
CAMBIO						
DIFERENCIAL						
LUCES						
CARROCERIA						
CONSUMO						
RUIDOS						
CONFORT						

OPINIÓN

EL ABORTO y la DEFENSA de la VIDA

Luis M^a. González

Hace poco más de un mes, el gobierno socialista decidió iniciar la tramitación parlamentaria correspondiente para despenalizar la interrupción voluntaria del embarazo, en aquellos casos que constituyan: peligro para la madre, malformación del feto y violación.

El gobierno del PSOE, respondía así, tímidamente a una demanda social y cultural, que va más allá de esa interesada y partidista postura, que las fuerzas conservadoras tratan de manipular, haciendo referencia a la defensa de la vida.

En España, según las estadísticas oficiales, abortan clandestinamente entre 300 y 500 mil mujeres. Cuando decimos en España, nos referimos claro está, a mujeres españolas que en muchas ocasiones se trasladan a Londres y Holanda para que les sea practicado el aborto.

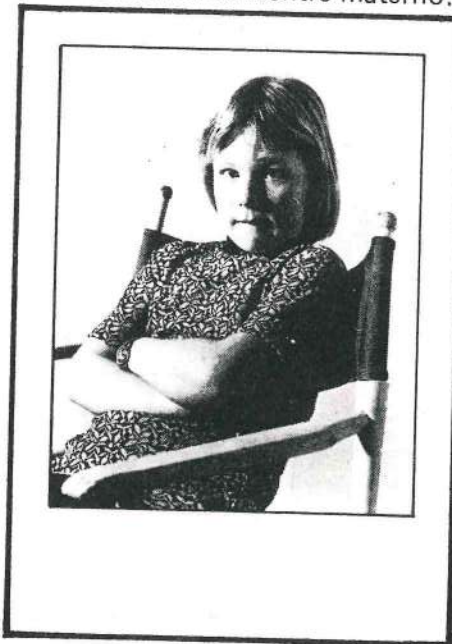
Un porcentaje elevado de esas mujeres, que abortan clandestinamente, lo hacen en condiciones infrahumanas, poniendo en peligro su vida. Estas mujeres pertenecen a sectores de la sociedad de economía modesta, que no pueden cubrir los gastos que implica un viaje a Londres.

Por el contrario, y también clandestinamente, pero en clínicas señoriales y privadas, otro colectivo de mujeres practican el aborto en condiciones humanas y médicas excelentes. Estas mujeres pertenecen a las clases altas de la sociedad con fuertes recursos económicos.

Paradójicamente, suelen ser estos sectores sociales, a través de partidos políticos de derecha y supuestas organizaciones en defensa de la vida, las que se oponen a la legalización del aborto, porque lo consideran un crimen.

Es decir, mientras esas mismas mujeres abortan en clínicas privadas y pagando 200 mil pesetas, se oponen al mismo tiempo a que el Estado ponga los medios para que las mujeres que no tengan recursos económicos puedan interrumpir su embarazo.

Según los científicos más prestigiosos del mundo, no existe vida humana propia, hasta que el feto alcance los tres meses de incubación en el vientre materno.



Y ese es precisamente el límite para practicar el aborto, que existe en la inmensa mayoría de los países del mundo. Hay que señalar que sólo el 11% de la po-

blación mundial no tiene reconocido el derecho al aborto. Derecho que no obliga a nadie, sino que permite a quién así lo desee y siempre que el feto no supere los tres meses, acceder a la interrupción voluntaria del embarazo. Es un derecho optativo y voluntario.

Por otro lado, tampoco se obligaría a los médicos a intervenir en una operación de aborto, porque se les reconocería el derecho de objeción de conciencia, para aquellos médicos que lo deseen.

En definitiva, el revuelo que están armando determinados sectores y grupos en defensa de la vida, no deja de ser una maniobra demagógica y sectárea. Porque curiosamente algunos hablan de defensa de la vida, y simultáneamente están a favor de la pena de muerte.

El aborto está legalizado en todos los países civilizados y en muchos de ellos, a iniciativa de los partidos políticos conservadores. Lamentablemente en España, la derecha está lejos de ser la derecha moderna y europea que la democracia necesita.

Esperemos, por último, que el gobierno no se deje presionar por la compañía de las fuerzas conservadoras y amplie y mejore su propia propuesta que es a todas luces, insuficiente. Porque, además de peligro para la madre, malformación del feto y violación, existen otras muchas razones para que sea la mujer la que decida, en última instancia.

Pastillas de freno

JURID

más seguridad y mejor rendimiento.

Pruebelas y compare.

FRENOS

JURID



Tecnología alemana para frenar... a tiempo.

JURID IBERICA S.A. Avda. J. Anselmo Clavé, 142 al 160. PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona)

TAXI AUTO

RECAMBIOS Y ACCESORIOS



CASTILLEJOS, 306 TEL. 236 04 00 / 09 BARCELONA - 25

¿ QUIERE VD. CAMBIAR SU APARATO ANTIGUO
POR UNO ELECTRONICO POR SOLO 20.000 PTAS.?
CON GARANTIA DE 6 MESES
SOLO AUTO GAS DE HOSPITALET SE LO PUEDE OFRECER

AUTO GAS HOSPITALET

REPARACION DE TODA CLASE DE APARATOS

ABIERTO SABADOS, DOMINGOS Y FESTIVOS DE 9 A 14 HORAS.

C/ ARTES Y OFICIOS Nº 14
TELF.: 338 19 16
HOSPITALET DE LLOBREGAT (BARCELONA)

MODULOS COMERCIALES

Información y contratación. **93-3403391**

Un módulo: 4.000 ptas.
Un módulo anual: 30.000 ptas.

CAMBIOS AUTOMATICOS

REPARACION TRANSMISIONES
AUTOMATICAS

SERVICIO OFICIAL PARA
ESPAÑA Y PORTUGAL

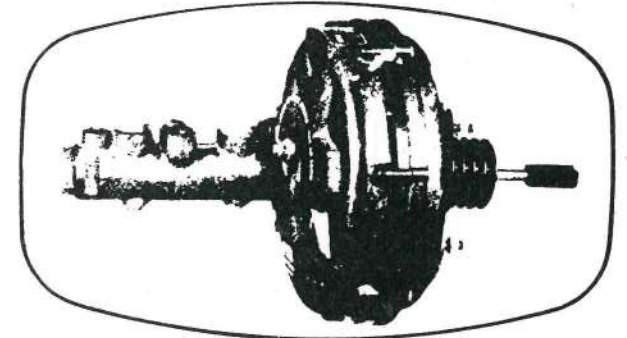
Falleres
HUDSON

HURTADO, 28
(junto a Creywinckel)

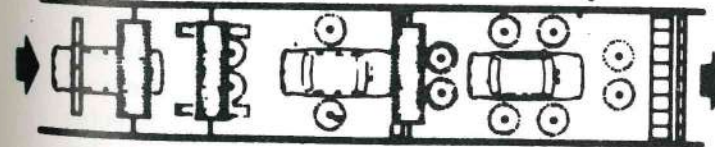


TELEF. 247 13 42
248 03 92
BARCELONA-22

autoplas **ap** Le garantiza una
frenada segura y eficaz.



La instalación más moderna AUTO-JET única en España



El único sistema eficaz. Diecinueve cepillos realizan un
perfecto lavado de su vehículo. Abrillentado y super-
encerado especial automático. Auto-Lavado Letamendi le ofrece además sus servicios de engrase,
cambios de aceites, filtros y niveles.

Garaje Condal (entrada
por plaza Letamendi)

AUTO-LAVADO SUPER RAPIDO-LETAMENDI
Aragón, 219 - Letamendi, 26
BARCELONA



Todo sobre el

AUTOMOVIL

por Julio Cayuela Tormo



Nuevo Ford Granada DIESEL

Revista Taxi Libre tuvo oportunidad de realizar un test de prueba con una unidad del modelo Ford Granada Diesel, con un circuito de 4.500 kilómetros reales realizados tanto en carretera, autopista y en ciudad, con un resultado realmente interesante.

UN CAMBIO TOTAL EL NUEVO FORD GRANADA DIESEL

Ya en nuestra revista de Noviembre del 81, correspondiente al número 11, ofrecimos nuestra opinión como resultado de la prueba de una unidad del anterior Ford Granada Diesel, de 4 velocidades.

Nuestra revista realizó varias pruebas en un circuito de 6.500 kilómetros, tanto en carretera como en ciudad. En aquella ocasión, nuestras dudas como vehículo adecuado para taxi fueron manifestadas mediante un informe remitido a la empresa fabricante Ford España, quien nos facilitó el vehículo y todas las facilidades para realizar la prueba.

Nuestra opinión fue que el vehículo no era todo lo que parecía, pues el motor le quedaba "pequeño" y le faltaba



una quinta velocidad, especialmente cuando realizaba carretera y se quedaba corto. El tapizado igualmente era demasiado sencillo y nuestra opinión en cuanto a su relación precio y prestaciones era exagerada, siendo destacable su confort.

UN FORD GRANADA DISTINTO

Cuando Ford España nos co-

municó que ya disponíamos en España de un nuevo Granada Diesel, sinceramente, pensamos que sería una unidad parecida al anterior. Nuestra sorpresa fue al poner el motor en marcha y comprobar que nada tenía el nuevo Granada de su antecesor.

La suavidad de su motor y el nervio con que comenzó nuestra marcha nos dejaron con un agradable sabor de boca. Así, nos

Ford Granada Diesel 2,5.



Más potente. Confortable. Robusto. Económico.



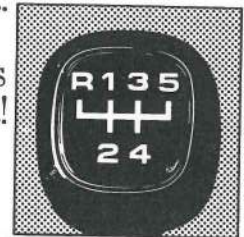
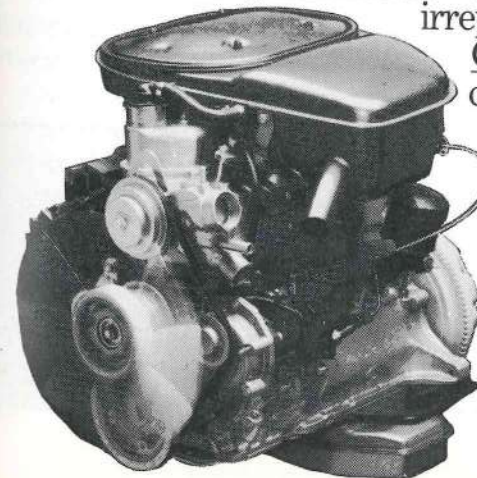
Nuevo motor Diesel 2.5: 69 CV DIN al freno, velocidad máxima de 147 Kms/h. y cambio de 5 velocidades como equipo normal. Mayor economía. Acabado digno de Ford: según "Autopista" ... "Calidad de terminación

irreprochable". Robustez garantizada.

Confortable y lujoso: para el conductor, servodirección; para los pasajeros, ¡todo un Ford Granada!

12 meses de Garantía sin límite de kilometraje. 6 años de Garantía Anticorrosión.

Le esperamos en más de 240 Puntos de Venta y Servicio Ford.



FORD GRANADA



Para el que sabe.

atrevimos a comenzar un circuito urbano de 8 horas en Madrid, para conocer sus cualidades en ciudad y frente a un tráfico denso.

Conforme pasaron las horas, pudimos comprobar su agradable conducir, suave dirección y fácil conducción. El confort de sus asientos era destacable y su comodidad memorable.

BUEN RUTERO

Básicamente el nuevo Ford Granada Diesel es un inmejorable rutero, dentro de su categoría. Su motor de 69 CV pide marcha con ganas y su quinta velocidad permite los 145 kilómetros a la hora con soltura, a solo 4.200 r.p.m. y su suavidad nos hace olvidar que es un diesel, algo muy distinto al motor anterior, bastante ruidoso y lento.

En este modelo, el motor cubica 2.499 c.c. y está equipado de serie con 5 velocidades y reúne todas las ventajas de la gama Granada con un bajísimo coste de mantenimiento. La relación de la caja de cambios es de: Primera, 3,904; segunda, 2,318; tercera, 1,399; cuarta, 1,000 y quinta, 8,816. M. atrás, 3,66. El grupo cónico tiene un desarrollo de 3,64.

MADRID — BARCELONA —
VALENCIA — GRANADA —
BARCELONA — MADRID.

Todo un recorrido para que nuestra opinión quedara fuera de toda duda. Y el resultado fue excelente, tanto en ciudades como Zaragoza o Barcelona, en carretera y puertos de montaña o en autopista. El comportamiento de este nuevo Ford Granada Diesel es excelente y a esta opinión se unen cuatro compañeros taxistas de Ge-

rona que después de comparar, se decidieron a comprar en bloque cuatro nuevos taxi Granada Diesel que a estas horas deben circular ya por Cataluña vendidos por el distribuidor Ford de MONTRAS AUTO COSTA BRAVA.



Los consumos homologados por Ford para este modelo son de 6 litros a 90 km. cada 100 kilómetros, si bien en nuestras anotaciones superó en poco más de 500 cc. esta cifra y posiblemente por superar esta velocidad constante y de promedio, pues el acelerador nos pedía más. En circuito urbano el consumo de Ford es de 10,3 cada 100 y en nuestros cálculos el resultado es de 11 litros con carga de cuatro personas. La aceleración es bastante buena y el nuevo motor Peugeot con el que está dotado es suficiente para este nuevo Granada Diesel que nos sorprendió.

En autopista, el Granada se comporta como un buen rutero, especialmente con cuatro personas y equipaje, con una buena marcha constante de 140 sin problemas con 5a y para adelantamientos en subida es suficiente la cuarta velocidad para superar

cualquier obstáculo.

Los taxistas de Valencia y Zaragoza pudieron comprobar igualmente sus cualidades y buen giro en calles estrechas, sorprende enormemente que un vehículo de sus dimensiones pueda

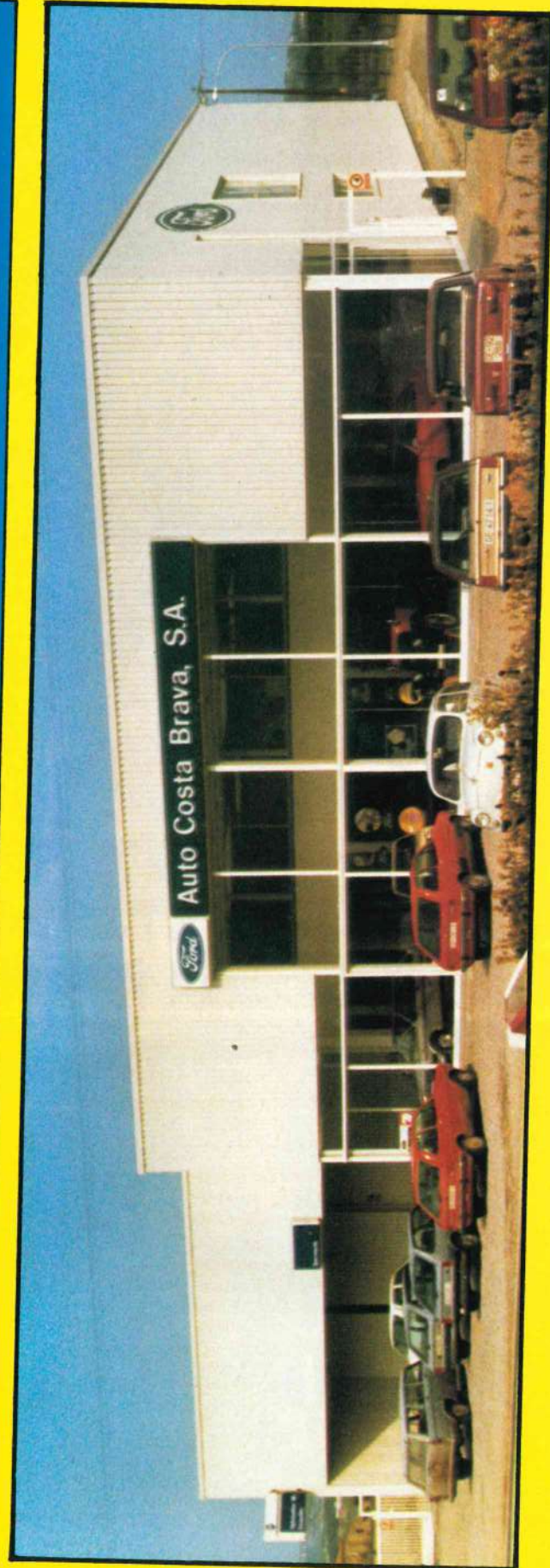
realizar sin dificultad maniobras en aparcamiento, giro en calles estrechas o espacio reducido. La suavidad de su dirección asistida permite maniobrar fácilmente.

En resumen podemos calificar a este modelo de Ford como un excelente vehículo para taxi, no tiene inconvenientes, salvo en su precio, que para determinadas circunstancias o peculiares zonas, es algo más de lo normal para el presupuesto de un vehículo taxi, pero que su amortización, buen rendimiento y posterior venta como coche usado, puede ser asequible a nuestra economía - es cuestión de números.



Auto Costa Brava, S.A.

Concesionario Oficial



Ctra. de PALAMOS a PALAFRUGELL km.38
Tel. 302700 MONTRAS (Palafrugell)

AMPLIAS FACILIDADES

CAJA DE PENSIONES
PARA LA VEJEZ
Y DE AHORROS

“la Caixa”

de Catalunya i Balears



oficinas centrales: Via Layetana 56-62 Barcelona 3