

TAXI LIBRE

Revista Profesional
de difusión nacional
mensual gratuita.

La solución a los problemas del taxi en España:

EL GOBIERNO SE EQUIVOCA

ESPECIAL DE VACACIONES

BANCO DE PRUEBAS:
FORD SIERRA DIESEL UN TAXI IDEAL

LA TELEVISION REGULA EL TRAFICO EN BARCELONA

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



Use productos
Wynn's
No admita
sucedáneos.



PARA EL ACEITE Y COMBUSTIBLE DE SU MOTOR DIESEL

La solución al problema del taxi en España EL GOBIERNO SOCIALISTA SE EQUIVOCA

Jornada de Lucha del taxi en toda España
en demanda de soluciones para afrontar la
dura crisis del sector.

Hace 4 ó 5 años, el actual Gobierno Socialista de la Nación, estando en la oposición, pedía al Parlamento acciones concretas para contrarrestar los problemas del sector del transporte, entre ellos el del taxi.

Parece ser que una vez instalados en sus respectivos sillones, de lo que se decía "digo" ahora se dice "Diego", que es lo mismo a predicar sin dar ejemplo. Y esta práctica demagógica del PSOE parece ser la tónica que últimamente utiliza con más asiduidad en todas sus decisiones. La última pretende ser la panacea para destruir lo poco que queda del sector del taxi.

La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi, en la Asamblea celebrada en día 23 de julio del presente, ya apuntaba ante los asistentes afiliados, Federaciones y entidades profesionales invitadas al acto, que el futuro del taxi para por la decisión del Gobierno de plantear unas nuevas alternativas que enfrentan directamente la situación actual y el difícil paso a la posible solución. El Gobierno, en su digo y no digo, ahora ignora sus promesas y proyectos y se decide por un Anteproyecto (que está elaborando el Ministerio de Transportes) del Real Decreto que consideramos atenta gravemente la supervivencia del sector del taxi en nuestro País.

Si la solución a nuestros males está en crear un servicio paralelo de transportes de viajeros en vehículos de turismo, así como la de facultar con prioridades especiales la recogida de viajeros en las estaciones, aeropuertos y puertos del Estado a vehículos con licencia municipal distinta del término de ubicación de los citados, creemos sinceramente, que nuestro futuro esté determinado al paro forzoso. Y lo que no entendemos es como un Gobierno que presume, (posiblemente lo intente) de querer conseguir 800.000 nuevos puestos de trabajo, piensa en volver a la práctica de la época dictatorial y arcaica de tiempos pasados, creadores de la actual superabundancia de licencias y escasez de viajeros, así como una total desorganización del sector que difícilmente podemos solucionar los Sindicatos profesionales, plenamente centrados en el tema.

Con este Anteproyecto el Gobierno Socialista no conseguirá otra cosa que la desilusión de los taxistas, el paro forzoso de muchos taxis y el seguir pensando, por muchos miles de nosotros, que el socialismo teórico no es lo mismo que el socialismo práctico, al menos así lo demuestra el Gobierno.

Revista profesional de difusión nacional mensual gratuita.

Portavoz de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del taxi de España.

C. Arroyo Fonatrón n.º 51 Tel. (91) 439 32 80
MADRID-30

Pujadas. 11
Te. (93) 300 23 14 BARCELONA-18

Director Ejecutivo:
MIGUEL TOMAS ROMERO
Director de Redacción:
JULIO CAYUELA TORMO
Colaboradores Redacción:
LUIS MARIA GONZALEZ. (Madrid)
MIRELLA MASIA. (Barcelona)
JUAN A. MOLINA. (Andalucía)
RAIMON BLANCAFORT. (Motor)
PEDRO PUJOL PARRAMON. (Información)

Taxi libre es una realización de Publicaciones OFFSET PRESS, S.L.
C/ Iglesia n.º 4 Tel. (93) 237 10 72.
Departamento de suscripciones. Tel. (93) 381 86 54.
Delegación y Publicidad en Madrid.
GERMAN MAYOR
C/ Arturo Soria n.º 102 Tel. 268 01 00
Madrid-27

IMPRESA IBERICA - Alarcón, 13
SAN ADRIAN DE BESOS (Barcelona)

Deposito Legal: B. 15.991-81

Edición del presente número: 31.300 ejemplares



les, que expira el 14 de mayo de 1980, para presentar enmiendas.

Palacio del Congreso de los Diputados, 9 de abril de 1980.— El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados.

Proposición no de ley sobre modificación de la base reguladora de prestaciones en el régimen especial de trabajadores por cuenta propia o autónomos.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 138 y siguientes del vigente Reglamento Provisional del Congreso de los Diputados, presentó la siguiente proposición no de ley.

FUNDAMENTO

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 de vejez y de las restantes 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 inflacionario 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 Seguridad 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:

Base de cotización:
 Bases de cotización 1.153.980 = 9.616
 Meses cotizados com-
 putables 120

Aun 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 Regímenes,

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 31-3-1980 446.400

= 18.600
Meses a computar 24

Para homogeneizar el cálculo hacemos abstracción de pagas extra lo que evidencia el absurdo del citado artículo 31 del Decreto 2.530/70, de 20 de agosto.

El Grupo proponente tiene conciencia de que esta 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 trabajadores 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 mutualistas.

Palacio de las Cortes, 13 de marzo de 1980.- El Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, **Gregorio Peces Barba Martínez.**



Vea latir su motor con Veglia.

El motor es la parte más importante de su coche y a la vez la parte más sometida a desgaste y averías. Conservar su buen funcionamiento es objetivo primordial de todo automovilista. Para ello, Veglia le ofrece una amplia serie de instrumentos que le ayudarán a prevenir a tiempo posibles averías ahorrándole molestias y costosas reparaciones de taller. Aptos para todos los coches nacionales y extranjeros, los instrumentos Veglia son fiables y seguros y le darán en todo momento "las constantes vitales" de su motor. Aquí se ilustran cuatro distintas gamas en todas las cuales podrá encontrar, con el mismo diseño para no romper la estética del salpicadero, voltímetros, amperímetros, termómetros, manómetros, cuentarrevoluciones, relojes horarios, etc.



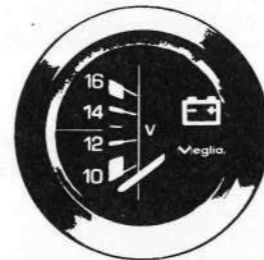
Cuentarrevoluciones

Cambiar y reducir a tiempo las velocidades es el secreto de la larga vida de un motor a la vez que significa una reducción en consumos. Un cuentarrevoluciones Veglia le ayudará a aprovechar la potencia de su motor "sin pasarse de vueltas".



Manómetros

La vida de un motor depende de su lubricación. Cilindros, casquillos de bancada, cigüeñal, etc. deben estar perfectamente lubricados. Con un manómetro Veglia tendrá siempre a la vista la presión del aceite del motor, en evitación de molestos y costosos "gripados".



Voltímetros

De la batería dependen los arranques, especialmente en invierno o en días lluviosos. Un voltímetro Veglia le da al instante la tensión de su batería con la posibilidad de intervenir a tiempo sin quedarse "tirado".



Relojes horarios

Los relojes de cuarzo Veglia le dan día y noche la hora exacta sin soltar los brazos del volante, lo cual a veces puede ser peligroso. Además con los cronómetros digitales podrá medir el tiempo de recorrido, calcular la velocidad media y el consumo de gasolina.



Solicite un folleto explicativo con toda la gama de instrumentos a Veglia, S.A.E. Ctra. de Barcelona, Km. 11,200. Madrid-22. ó Calle Enamorados. 34-36 Barcelona-13.

Dpto. suscripciones apartado correos n.º 2332 Barcelona

BOLETIN DE SUSCRIPCION A TAXI LIBRE

X Tache lo que no interesa

Deseo suscribirme a la revista Taxi Libre por 1 años (12 números) para ello adjunto talón / mediante envío contrareembolso de 1.000 Ptas. y la recibiré en mi domicilio.

Nombre

Domicilio

Población

31 de Agosto

JORNADA DE LUCHA EN MADRID

En demanda de soluciones justas y como oposición al Anteproyecto del Real Decreto del Ministerio de Transportes sobre la reestructuración del sector del taxi.



El pasado día 26 de junio se celebró en Tarragona la III Asamblea Nacional del S.T.A.T.C. en la que por unanimidad se acordó la Jornada de lucha del día 31 de agosto y la propuesta de llevarla a la Asamblea Estatal de la Confederación.

El S.T.A.T.C. asistió de pleno derecho a la Asamblea Estatal de la Confederación Sindical de Tra-

bajadores Autónomos del taxi que se celebró en Madrid el día 23 de julio de 1983, a la cual han asistido otras Asociaciones invitadas no miembros de la misma.

En función de la importancia de los temas a tratar, después de analizar la actual situación del sector y ante la dinámica impuesta por la actual

Administración, se ha aprobado la convocatoria de declarar jornada de lucha el próximo 31 de agosto, coincidiendo con la operación retorno. La jornada de lucha se concreta en 24 horas de paro, de las 00,00 a las 24 horas del mencionado día, así como una marcha sobre Madrid, culminando la misma con una Asamblea Estatal de trabajadores autónomos del taxi.



Dicha actitud ha sido motivada por las siguientes razones que enumeramos en orden de prioridad:

1.- Pretensión de publicar, por parte del Ministerio de Transportes, un Anteproyecto del Real Decreto que consideramos atenta gravemente a la supervivencia de los actuales profesionales del taxi, ya que el mismo faculta a la Administración a la creación de un servicio paralelo de transportes de viajeros en automóviles de turismo, independientemente al servicio efectuado por los actuales taxis, así como la posibilidad de sentar una serie de prioridades para la recogida de viajeros en las estaciones, aeropuertos y puertos a vehículos con licencia municipal diferente del término de ubicación de los citados.

Nuestra propuesta es: Aparcamiento del susodicho Anteproyecto al Real Decreto hasta, tanto en cuanto no se elabore una Ley del Transporte, ya que la actual data del año 1947.

2.- Solicitar la modificación de la O.M. del Ministerio de Hacienda de 6-6-83 sobre retenciones y pagos fraccionados a cuenta del Impuesto de la Renta sobre las Personas Físicas y la actual O.O.S. que nos obliga, por un lado a efectuar declaraciones trimestrales y liquidaciones a cuenta de una hipotética posible liquidación positiva, de la que el taxi está exento.

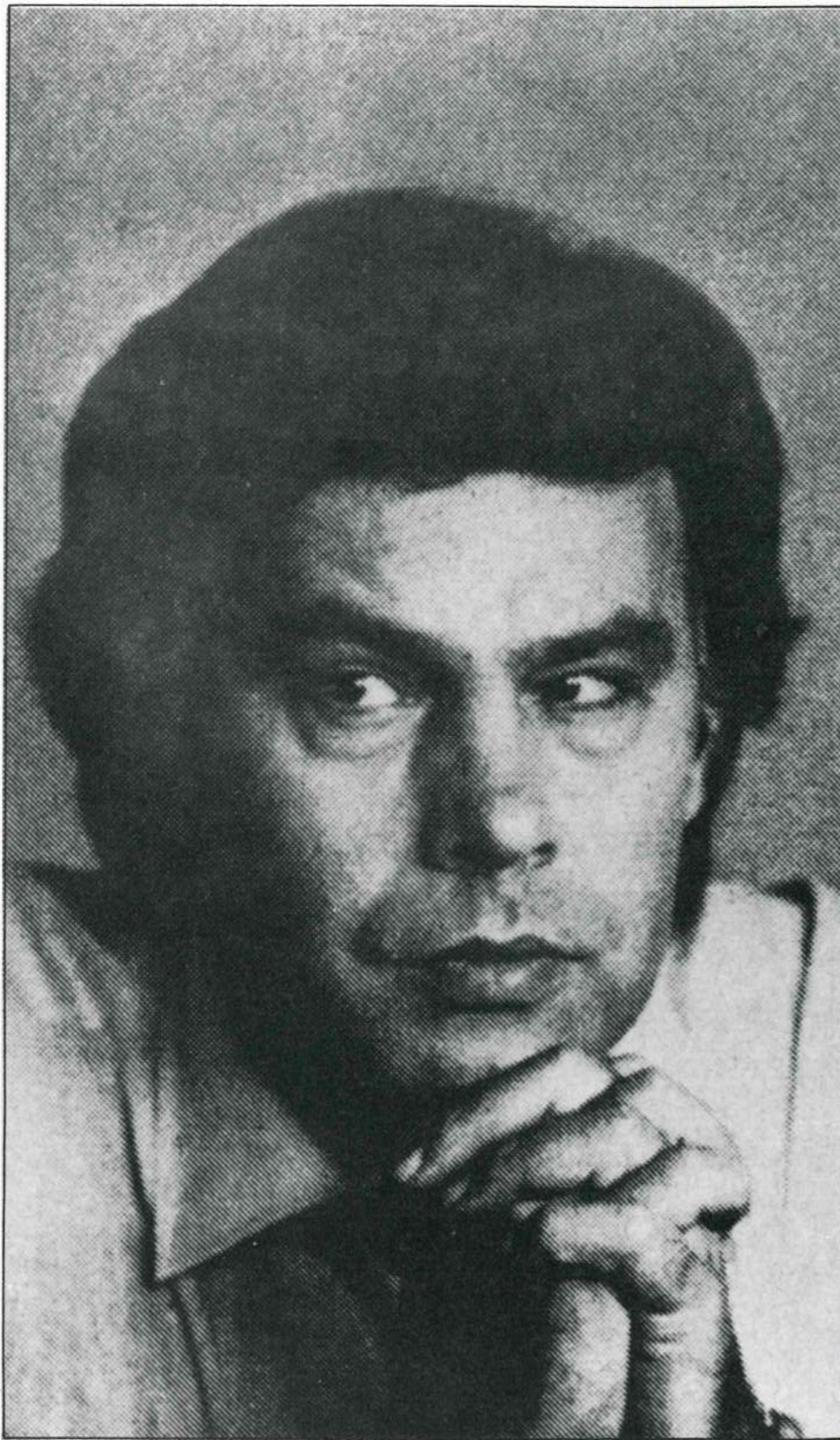
3.- Exigir una respuesta de la Administración a los temas de la comisión interministerial creada al efecto y de los cuales se está pendiente de solución. Temas como: la modificación del actual régimen especial de Seguridad Social de los trabajadores autónomos, acceso a una línea de créditos oficiales para la renovación de los vehículos, así como la contingentación de licencias en función de la saturación de la oferta actual del taxi, elaboración de un estatuto ley que regule la situación de los trabajadores autónomos, ya que actualmente en este país, solamente se legisla en función de ser asalariado o empresario.

La Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi, entendemos que el Gobierno socialista lejos de solucionar los problemas del sector, como carburantes, régimen especial de la Seguridad Social, créditos oficiales a bajo interés, etc., nos exige hacer retenciones a cuenta, lo que supone dar un crédito al Gobierno sin intereses.

Disfrutamos de un sistema de Seguridad Social por el que pagamos en la actualidad 13.038 pesetas como mínimo, o sea, tanto como los asalariados, pero con la mitad de las prestaciones; no tenemos derecho a jubilarnos por incapacidad antes de haber cumplido los 45 años, ni prestaciones para los hijos (los puntos), ni el paro obrero y a la hora de cumplir los 65 años, si es que llegas, te computan los últimos 120 meses cotizados, cuando en el régimen general en la actualidad son los últimos 24 meses.

De todas formas, el tema más grave es el Real Decreto que el Ministerio de Transportes quiere aprobar para su publicación.

Si a esto no nos oponemos con energía, será el desmantelamiento del Sector del Taxi.



WILCO

HIFI PARA SU COCHE



RCS 201
Autoradio con lector de cassette stereo de alta calidad con FM-MPX(Stereo) y soporte DIN extraíble, con seguro antirrobo.

Avance y rebobinado rápido con paro automático.

Potencia 20+20 Ws.
Ondas FM y AM.
Alimentación batería 12V.

audiodesign
Car Sound Systems



KS 2000 2 vías con 20 W. Frecuencia 100 ± 20.000 Hz.

D.3 W/100 3 vías HI-FI. 40 W. Frecuencia 50 ± 22.000 Hz.

¿Le gustaría llevar verdadera HI-FI en su coche? Elija con esmero la calidad de sus altavoces, pues es de vital importancia la reproducción de su música favorita. *Audiodesign* primera firma de altavoces de alta fidelidad en Europa, le ayudará a conseguir esa calidad y fidelidad que usted sabe apreciar.

T.T.L.

Distribuidor para España
ELECTRÓNICA, S.A.

IMPORT-EXPORT

C/ Secretario Coloma, 84-90
Teléfonos: 210 42 88 - 214 75 54
BARCELONA (24) - España

Repuestos ALVAREZ



Antonio Maura, 15

RECAMBIOS Y ACCESORIOS
PARA EL AUTOMOVIL
FILTROS, TUBERIAS, ETC.
PARA DIESEL



Teléfonos: 23 15 12 - 24 40 40
O V I E D O

Comandante Vallespín, 52

EXTENSO Y VARIADO SURTIDO EN FUNDAS
PARA VESTIR SU COCHE.

VISITENOS Y SE CONVENCERA.



EL PRINCIPADO DE ASTURIAS MEJORA EL SERVICIO DEL TAXI

La Federación Asturiana Sindical de Trabajadores Autonomos del Taxi, en su constante empeño en mejorar el servicio del taxi y la situación laboral de los taxistas, ha conseguido un notable éxito en sus gestiones.

Asturias cuenta con una zona especialmente importante en el sector del taxi. Costa y montaña, ciudades densas y muchos pueblos a su alrededor donde el servicio, siempre dispuesto, del taxi se hace especialmente imprescindible.

Como en todas partes, en Asturias tienen problemas en el sector y las soluciones siguen saliendo de la buena intención y mejor hacer de quienes desean un trabajo digno y rentable y ello está decidida la Federación del Principado.

Asturias tiene tres núcleos importantes de población con Autotaxis de la clase A, que son: Oviedo, Gijón y Avilés. En el resto del Principado de Asturias, existen auto-turismos de la clase B. Las estadísticas nos dan una cifra total de 1.330 auto-turismos y 615 Auto-taxis.



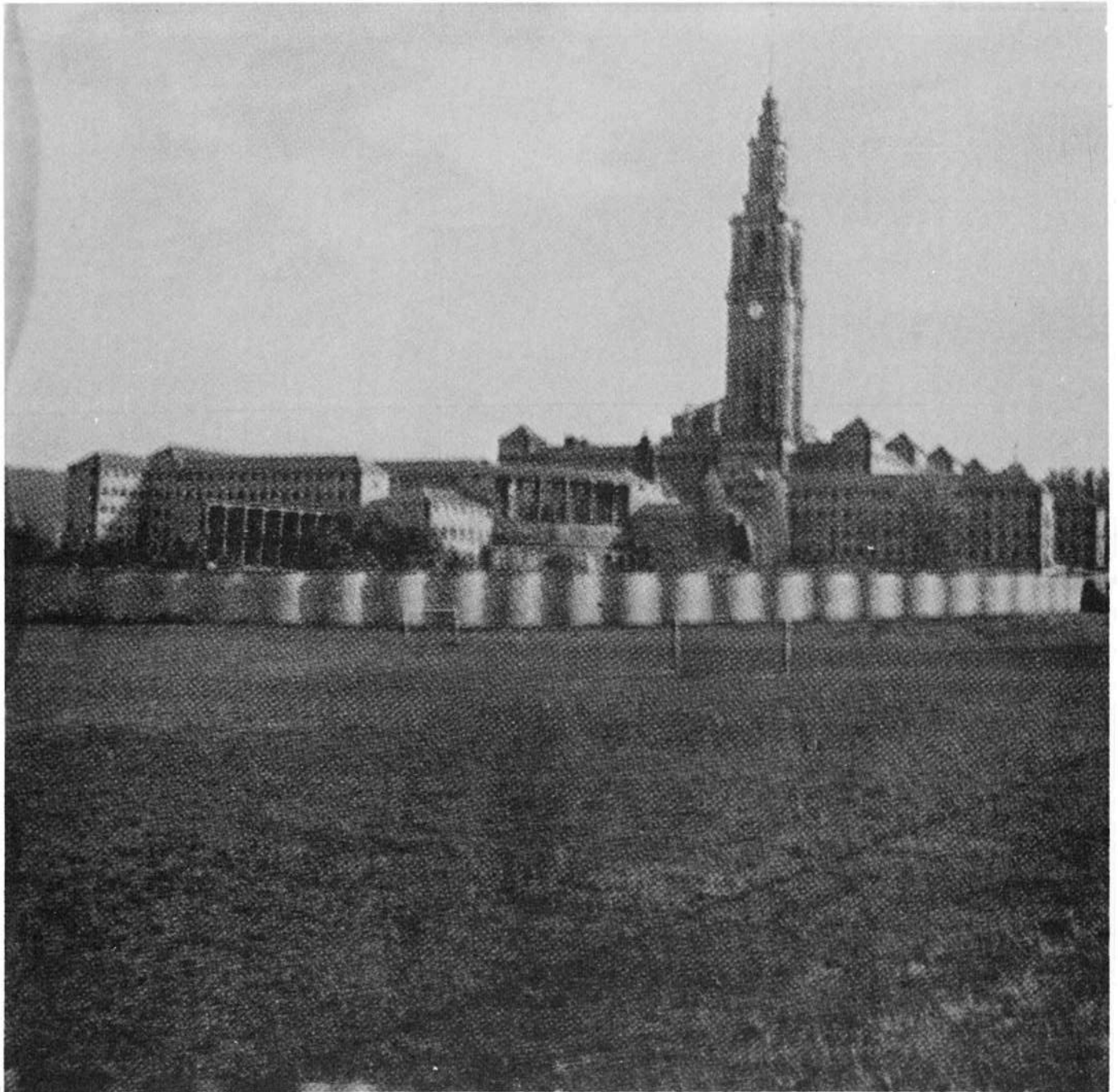
GIJON, LA CIUDAD MAS DENSA EN POBLACION

Gijón, la ciudad industrial y marinera, tiene una de las mayores densidades demográficas del Principado, con más de 258.000 habitantes y 248 licencias de Auto-Taxis.

El trabajo, del servicio del taxi en la ciudad, es uno de los más "liberales", tiene un punto corrido de un sólo vehículo, cuentan con descanso semanal y los impuestos municipales son los siguientes:

tes:

- Cambio de Vehículo 1.025,- Ptas.
- Transmisión de Licencia 75.000,- Ptas.
- Viñeta (según CV menos descuento 25%)



LOS TAXIS SON TODOS DE COLOR BLANCO

En el Principado de Asturias, concretamente en las tres ciudades en las que Revista Taxi Libre realizó este reportaje, son de color blanco. El color más adecuado, según recomendaciones sobre transporte público urbano de normativa internacional.

Como en todas las ciudades españolas, las marcas y modelos son de lo más variopinto, ya que al no disponer de un modelo homologado nacional, estamos siempre en las mismas. Posiblemente observemos una mayor cantidad de taxis y modelos de la marca Seat, aunque Talbot tiene muy buena clientela en el Norte.

El problema del pluriempleo en Asturias, parece ser inexistente, siendo bastantes los trabajadores asalariados que prestan sus servicios como taxistas profesionales.

LA ORGANIZACION SINDICAL PROFESIONAL EN ASTURIAS

En Asturias, la organización y representación sindical profesional, cuenta con dos Organizaciones en el sector del Taxi: La Asociación provincial de Empresarios y la Federación Asturiana-Sindical de Trabajado es Autónomo del Taxi, afiliada a la Confederación Sindical y con fuerte representatividad en el sector asturiano.

La Federación Asturiana-Sindical, tiene su representatividad en las zonas rurales o poblaciones locales mediante la agrupación en Asociaciones locales, que en la actualidad son ocho y con fuerte arraigo entre los taxistas asturianos, de los que debemos destacar en general la excelente aportación personal, tanto de ideas como de como de colaboración en cuantas llamadas se le pueda hacer en pro de un sindicalismo representativo y democrático. El resto de profesionales taxistas de localidades menores o que no han constituido su Asociación, están agrupadas y englobadas directamente en la Federación.

La Federación Asturiana-Sindical, cuenta en la capital del Principado (Oviedo) con un amplio local del propiedad, que sufragó en su totalidad mediante la organización de rifas, método empleado por otras Federaciones españolas carentes de recursos propios que solucionan en parte así sus necesidades económicas.

En la Federación, se efectúan toda clase de trámites relacionados con el ejercicio de la profesión, de los seguros, del vehículo, de las licencias, etc. todo relacionado con la gestoría. Cuentan con material de oficina, fotocopiadora, etc. Igualmente se desarrollan allí las periódicas reuniones que tienen efecto para tratar sus asuntos profesionales.

Todos los afiliados tienen acceso a sus dependencias y a disponer por derecho a sus instalaciones y gestiones, mediante el pago de una módica cuota de afiliación. Igualmente se atiende a los que no son hasta la fecha afiliados pero que, reconociendo sus ventajas, lo serán próximamente y tienen consultas a realizar (recomendamos especialmente a los autónomos indecisos que piensen que sólo la unión hace la fuerza y que la representación sindical-profesional debe ser cosa de todos).

ASTURIAS Y SUS LICENCIAS

En el Principado de Asturias, existen muchos e importantes núcleos urbanos, cuentan con un total de 1.945 taxis, con los que el usuario puede trasladarse a cualquier punto que lo dese con comodidad ya que en general la flota asturiana está dotada con vehículos modernos y en perfectas condiciones.

Los problemas planteados en los distintos municipios, siguen vías de solución amistosa, si-

guiendo la tradicional apostilla de "que las cosas de palacio, van despacio" y en general son problemas derivados de una heredad anterior, desprecupa del tema en épocas pasadas.

Esta es Asturias, la región que en este número de Taxi hemos querido presentar para nuestros lectores de todo España y para los compañeros de profesión de otros países, con los que mantenemos lazos de amistad, especialmente con Portugal e Italia, sin dejar de resaltar la cordialidad de los taxistas de París y de Lyon, con los que nuestras relaciones son excelentes. Allí donde se lea TAXI LIBRE, felices vacaciones.





¿Está dispuesto a ayudar a unos locos románticos?

Es una locura amar así. Pasarse los domingos al pie de la carretera, por si te necesitan. Es una locura arriesgar la vida por salvar a un ahogado.

Es una locura acudir cuando ha habido un accidente y hacer esas tareas que a todos nos producen espanto, nos marean de sólo pensarlo, nos hacen vomitar.

La romántica locura de los voluntarios de la Cruz Roja. Algo que nos hace pensar que hoy, todavía hoy, sigue habiendo humanidad, siguen habiendo personas, con mayúsculas: PERSONAS.

Unas personas que sólo pueden seguir haciendo una labor tan importante y necesaria si tras ellos hay otros miles de personas, PERSONAS, que les apoyan. De otra manera también necesaria, también útil, también, en cierto modo, sacrificada. Los Socios de La Cruz Roja.

Usted no puede estar al pie de la carretera, ni sabe salvar a un

nadador que se ahoga, o extraer un herido de entre los hierros retorcidos de un autocar; pero puede hacer que esas cosas sigan siendo posibles. Con algo de dinero.

¿Mil pesetas al año? ¿Quizás un poco más, mucho más? No importa, usted hará lo que pueda, pero seguramente lo hará.

Es la única solución. Es el esfuerzo útil que vale la pena hacer.

Porque hace falta mejorar la Cruz Roja y se está mejorando. Con nuevas instalaciones, con más material, ambulancias, medicinas...

Mejorar significa poder salvar más vidas que de otra manera no se hubieran podido salvar.

Mejorar significa estar junto a más ancianos, enfermos y

minusválidos, luchando contra la soledad de los marginados...

Los 10.000 voluntarios de la Cruz Roja, locos románticos, ponen la entrega y el riesgo al servicio de los demás, gratuitamente.

Y usted, si quiere apoyarnos a hacer una sociedad un poco más humana, pone un dinero ganado con su esfuerzo.

Loco, loco romántico.

Yo quiero salvar a la Cruz Roja

Quiero ayudar a la Cruz Roja como Socio Colaborador, con el fin de que mi aportación económica sirva para atender los fines humanitarios de esta institución.

Suscribo la cuota de 1.000 pesetas año. 1.500 pesetas año. pesetas año.

Autorizo al Banco/Caja Agencia _____ para cargar los recibos de Cruz Roja, a nombre de n.º cuenta corriente/libreta _____
 Nombre _____
 Domicilio _____ n.º _____ piso _____ puerta _____
 Población _____ Dto. Postal _____
 Provincia _____ Teléfono _____ D.N.I. _____
 Fecha _____ Firma _____



LOS TAXISTAS DE BARCELONA SUPRIMEN EL DISTINTIVO DE DESCANSO SEMANAL Y SE NIEGAN A PAGAR A LA CORPORACION METROPOLITANA



En reciente Asamblea del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya, STATC, se acordó eliminar los distintivos del descanso semanal que llevan los taxistas en la parte posterior del vehículo.

Esta medida ha sido tomada de acuerdo a las decisiones del STATC de plantear una reestructuración del sector, que llevaría en caso de ser acepta-

da democráticamente por la mayoría, al trabajo en turnos.

En la misma asamblea celebrada, se tomaron igualmente otros distintos acuerdos, entre ellos destaca la de no liquidar las tasas por revisión de licencia a la Corporación Metropolitana de Barcelona; dirigida al "Defensor del Pueblo" con un amplio dossier de la situación real del sector del taxi

en la Ciudad Condal, para su mediación frente a la Administración.

También se acordó elaborar un adhesivo o cartel publicitario para colocar en la parte trasera del taxi en la que se informará al público en general de la situación del sector, mediante una frase o slogan alusivos.

AUTOACCESORIOS Y TALLERES

GARCIA

ACCESORIOS Y RECAMBIOS
DE TODAS MARCAS



REPARACION, PLANCHA, PINTURA, ELECTRICIDAD



PINTOR MESTRE CASTELLVI, 5-7
TEL. 333 93 58 HOSPITALET DE LL.
(Barcelona)

REUNION DE LA COMISION MIXTA DE LA CORPORACION METROPOLITANA DE BARCELONA CON REPRESENTANTES DEL SECTOR

Con la representación de la Dirección de Servicios y Transportes U.G.T., ABEAT, Sindicato STATC y representantes de la OCU.

En la sesión mantenida por la Comisión Mixta del pasado día 21 de julio en las dependencias de la Corporación Metropolitana del Taxi de Barcelona, se tomaron distintos acuerdos y resoluciones, relacionados con el orden establecido para esta sesión y que de acuerdo a lo establecido en la reunión de la Comisión Permanente de la C.M.B. del día 4 de abril del presente año.

En esta reunión de la Comisión Mixta, se comunicó que la intención de reestructuración del sector del taxi de Barcelona y el inicio de los siguientes estudios sobre el particular y que son:

- Dictamen a cerca de la competencia para regular el servicio del autotaxis en el ámbito territorial de la CMB, y sobre la legalidad y alcance de posibles medidas a adoptar para restringir la oferta de dicho servicio. RAFAEL ENTRENA CUESTA.



- Informe sobre la creación de un arbitrio no fiscal. ASESORIA JURIDICA DE LA CMB.

- Estudio sobre el grado de ocupación de los taxis D.S.T.

- Balance de Ingresos y costes D.S.T.

De dichos estudios técnico-económicos y jurídicos se desprende, por una parte, la necesidad de

iniciar un proceso de reestructuración para reducir la oferta del sector del taxi en el ámbito metropolitano, y, por otra, la ausencia de obstáculos para que la CMB adopte, siguiendo el procedimiento preceptivo, las medidas de reestructuración propuestas.

Por lo anterior se acuerda solicitar a los órga-

nos de decisión de la CMB la aplicación de las medidas que a continuación se exponen.

2.- La creación de un Fondo especial con la finalidad de mejorar la prestación del servicio mediante la reducción del número de licencias. Este fondo, de acuerdo con la normativa vigente, estaría compuesto por:



MONTEPIO DE SAN CRISTOBAL

(CHOFERES DE BARCELONA)

Adherido al Intercambio de Mutualidades de Conductores de Automóviles de España (I.M.C.A.E.)

Entidad mutualista fundada el 16 de marzo de 1906



- Imposición de fianza ilimitada por responsabilidad criminal
- Reclamación de daños al vehículo

Tramitación pago de multas (gubernativas).

• Pago de costas judiciales

• Manutención a los eventuales detenidos.

• Ayuda familiar

- Defensa jurídica por responsabilidad criminal (en toda España y resto de Europa)

• Traslado en ambulancia de los lesionados.

• Remolcaje del vehículo

• Ayuda familiar por retirada del permiso de conducir

- Prestación del servicio de enterramiento a los asociados y familiares inscritos.

Para una más amplia información e inscripciones diríjase personalmente, o por escrito, a nuestras oficinas:

PROVENZA, 173

o bien llamando al teléfono

BARCELONA-36

253 40 05.

y será debidamente atendido

a) Un arbitrio no fiscal sobre la tramitación de licencias de autotaxis, que sería el hecho imponible, gravándose dicha transmisión con una cuantía fija de 90.000 pesetas.

b) Los ingresos obtenidos con la implantación de publicidad en el exterior de los vehículos autotaxis.

c) Buscar créditos con el fin de acelerar las amortizaciones. Las cantidades recaudadas a través de estas medidas permitirán a la Corporación Metropolitana de Barcelona la adquisición de 1.000 licencias que se retirarán del mercado.

3.- Promover, mediante las modificaciones adecuadas al Reglamento Metropolitano del Servicio del Taxi, las Cooperativas de Trabajo asociado, conscientes de que se trata de una solución de reorganización del sector en su conjunto a largo plazo, capaz de aumentar su actual rentabilidad a través de una disminución de los gastos de explotación y de una ampliación de la demanda del servicio del taxi cubriendo nuevos mercados.

4.- Nueva ordenación del servicio en materia horaria, de modo que éste se cubra sin perjuicio del usuario ni del profesional del taxi, contemplando las situaciones de explotación conjunta entre titulares-asalariados y titulares-familiares.

La modificación del horario de trabajo se realizará conjuntamente con el aumento de tarifas y la reducción de la zona A a los municipios de Barcelona y l'Hospitalet.

Determinar cual de las formas de reducción del horario de trabajo es la más adecuada, exige un conocimiento preciso de la actual situación de explotación del servicio, es decir del número exacto de titulares que la explotan individual o conjuntamente con un trabajador asalariado. Durante la



primera quincena de agosto se enviará una carta a todos los titulares de licencia para que declaren su situación ante la CMB. Recogidos estos datos la Comisión mixta hará una propuesta definitiva del horario de trabajo. La Comisión se pronuncia por la contingentación inmediata del número de conductores.

5.- Potenciar, de acuerdo con los Ayuntamientos del ámbito metropolitano, la instalación de teléfonos en las paradas que se determinaron por esta Comisión.

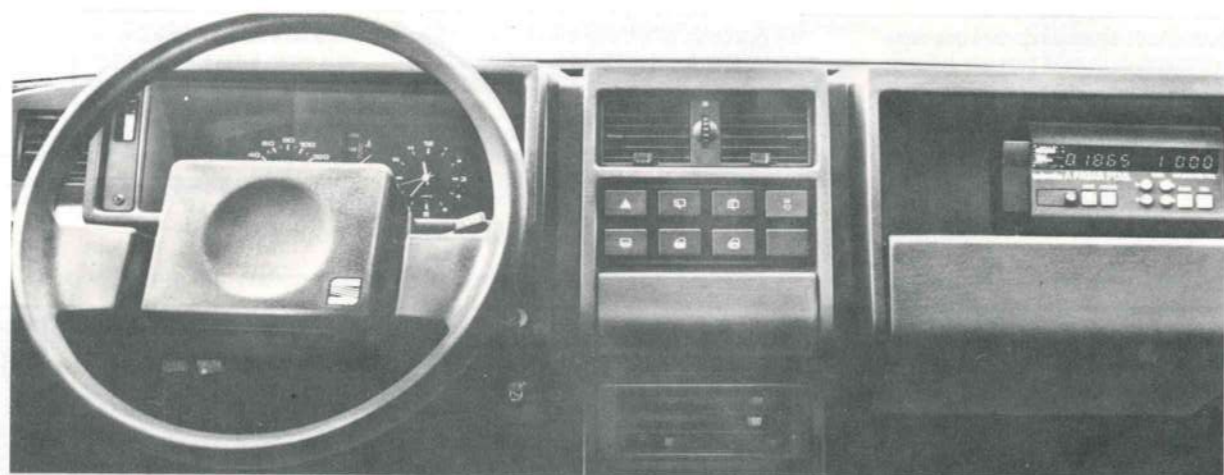
6.- Ampliar el actual servicio de inspección del taxi en un mínimo de nueve inspectores.

7.- Las conclusiones de la Comisión serán tras-

ladadas a las organizaciones sindicales del sector que serán oídas en el término de 15 días.

Las conclusiones definitivas, una vez oídas las partes, serán transmitidas a los órganos de decisión de la CMB para la aplicación del sistema de reestructuración en los términos establecidos.





PORQUE LOS PROFESIONALES HAN CONFIADO EN SEAT, SEAT HA PENSADO UN COCHE PARA LOS PROFESIONALES: RONDA DIESEL L.

El Ronda Diesel se ha impuesto en el mercado por su capacidad de responder a las exigencias más amplias y duras del automovilista.

Ahora SEAT ha creado el «L», una versión específica para el profesional del taxi. Todas las características del Ronda Diesel están contenidas en el Ronda Diesel «L»:

- Motor de 1.714 c.c. y 55 CV. Una caja de cambios de 5 velocidades.
- Velocidad máxima de 140 Km/hora, y aceleración de 0 a 100 kilómetros en 19,1 segundos.
- Potencia y versatilidad para la circulación, tanto en ciudad como en carretera, sin esfuerzo, sin ruido.
- Consumo limitado: a 90 Km/hora, 5,2 litros de gas-oil a los 100 Km.

Robustez, silencio, economía.

Esas son las características que hacen del Ronda Diesel «L» un vehículo ideal para las necesidades de los profesionales.

Pero aún hay más para los profesionales del taxi porque SEAT ha pensado también en ofrecerles un precio muy ajustado, con una prima especial para facilitarles la compra de un Ronda Diesel L.

Si usted es un taxista, tiene interés en consultarnos sobre las condiciones especiales que ahora le ofrecemos.

**Ronda Diesel L. Otro Taxi-Seat:
Un coche profesional para los profesionales.**

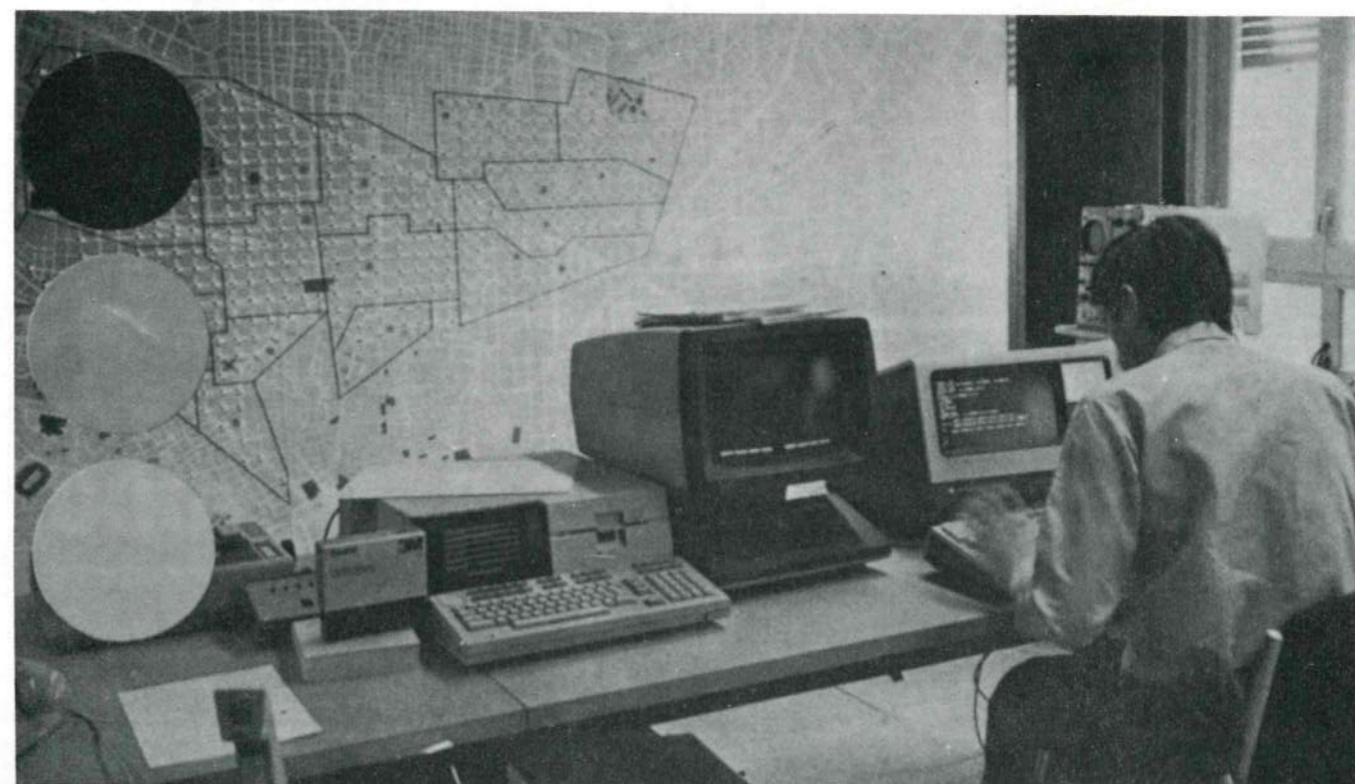


Red Seat. La garantía más fuerte.



LA T.V. CONTROLA EL TRAFICO EN BARCELONA

Un sofisticado equipo de televisión con ordenadores electrónicos se encarga desde hace meses de dirigir el tráfico en la Ciudad Condal.



En efecto, un completo equipo de cámaras de T.V. y un moderno ordenador, son los encargados de dirigir el tráfico en Barcelona.

Sus densas y pobladas calles, se llenan en las horas punta de un tráfico ensordecedor que pretende ser el primero en llegar sin saber como salir de los enormes atascos que se producían.

Ahora, tras el verano y después de la correcta puesta a punto de los equipos de T.V. Barcelona recobra su habitual imagen de ciudad tranquila y cosmopolita, el tráfico es fluido a pesar de la invasión de vehículos que la cruzan diariamente, tanto de la ciudad como foráneos.

El Centro de Control de Tráfico Municipal de Barcelona, utiliza un ordenador para el control de datos relacionado con la densidad del tráfico en la ciudad y puntos más importantes. Un total de 383 semáforos reciben la información facilitada por el ordenador, mediante señales u ordenes automáticas desde el centro mediante reguladores de ocho canales.

Cinco cámaras de televisión que permiten visualizar correctamente el tráfico en las calles hasta donde alcanza el radio de visión de las cámaras, equipadas con potentes objetivos, con giro automático para poder captar cualquier cruce que se desee dentro de su zona.

El resultado obtenido con este nuevo sistema, es palpable a simple vista. Los taxistas catalanes sabemos como aprovechar mejor las calles mas fluidas, reduciendo consumo y la duración del trayecto, facilitando así una carrera más acorde con el premio final a cobrar por el viaje. El resultado es un mayor aumento en el uso del taxi y una reducción del tiempo parado en los cruces, tanto en vacío como con pasaje.

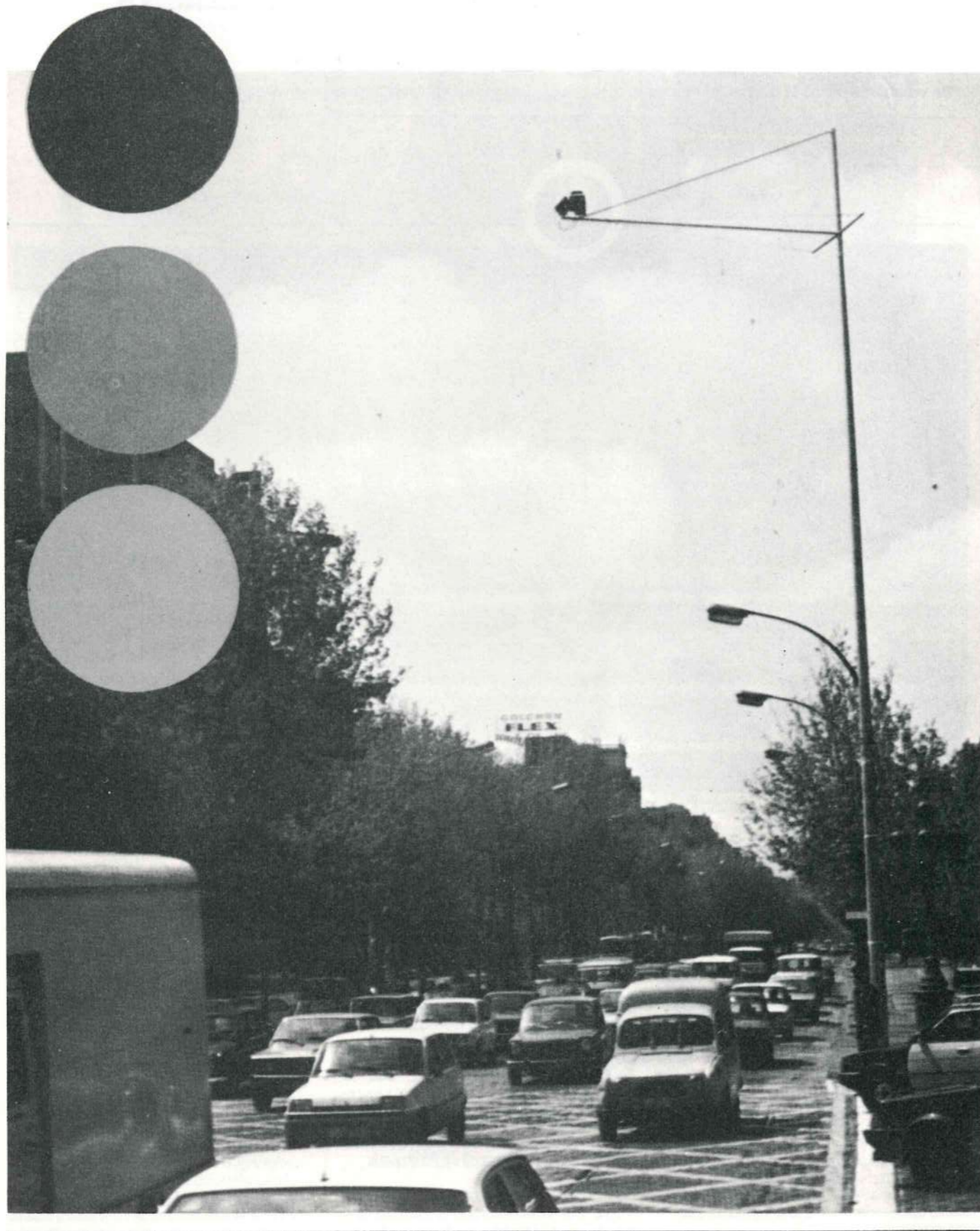
UNA OBRA IMPORTANTE PRIMERA EN ESPAÑA

Todo este sofisticado sistema, utilizado en la mayoría de las grandes ciudades del mundo, fue

inaugurado oficialmente en Barcelona, siendo la primera ciudad española donde se utiliza, por el Sr. Pascual Maragall, quien una vez visitada la unidad reguladora y el Centro de Control de Tráfico Municipal, acudió al Salón de Ciento del Ayuntamiento de la ciudad para entregar una placa homenaje a la viuda del Sr. Jaume Vachier Pallé, el concejal que promovió todas las acciones encaminadas para conseguir la instalación del primer semáforo en la ciudad.

Era el año 1931 y desde aquel entonces, muchos han sido los semáforos que se instalaron en Barcelona. Con aviso regulado de tiempo y cambio, como los de la calle Mallorca en su cruce con Via Layetana, que tenían varias lucecitas pequeñas en su parte superior e indicaban el pronto cambio a color rojo o verde.

De aquellos semáforos ya no queda ninguno, ni tampoco de los muchos modelos que se instalaron en la ciudad. Hoy son de color amarillo canario, de hierro y plástico en su carcasa exterior y



siguen fallando a la menor gota de lluvia, pero en definitiva, los semáforos también cambiaron como cambiaron nuestros taxis.

Del taxímetro a cuerda, al taxímetro electrónico. Del semáforo a la mano del guardia urbano a la electrónica, el ordenador y la televisión. Seguro que nuestros especiales telespectadores, los encargados de controlar las pantallas de las cámaras, nos verán las caras más de una vez con sus potentes teleobjetivos. Para ellos, una especial sonrisa de los taxistas, que al igual que ellos, sufrimos con el tráfico de la ciudad.

200 MILLONES DE PESETAS DE INVERSION

Si la cifra es alta, estos 200 millones de inversión en estas nuevas instalaciones, según los es-

tudios realizados por los técnicos municipales, las repercusiones sociales son igualmente superiores en magnitud, ya que las ventajas y ahorro que se consiguen con estas instalaciones superan los 500 millones de pesetas.

La disminución del tiempo recorrido con onda verde y la correcta adecuación a las necesidades del tráfico real, son factores determinantes para un ahorro considerable tanto en combustible, como en el típico stress del tráfico, así como en averías y desgaste del vehículo.

Una obra realmente, interesante y que si sus resultados siguen siendo como hasta la fecha, serán muchas las ciudades del Reino que obtienen por instalar estos equipos de ordenación del tráfico urbano por televisión, parecida al tercer canal, pero de tercer rail.

700.000 VEHICULOS, PARQUE MOVIL DE BARCELONA

Barcelona posee un parque móvil superior a los 700.000 vehículos que diariamente realizan 1.700.000 viajes, de los cuales un 30% son en coche. Un total de seis millones (6.000.000) de kilómetros al día recorren todos estos vehículos, en los que más del 22% son taxis.

Un total de 865 cruces están actualmente regulados con semáforos, con un promedio de averías de unas 30 diarias, aumentando esta cifra los días de lluvia y debido fundamentalmente a tres razones: los cortes de luz, aún siendo dos las compañías suministradoras. El estado de los cables en ciertas zonas, muy estropeados por las ratas y la tercera causa el cambio de temperatura que ocasiona el fundido de las lámparas.



EL INSALUD DESMIENTE UNA INFORMACION DE CC.OO. SOBRE LA FUNCION INSPECTORA

El INSALUD desmintió las manifestaciones realizadas por la central sindical CC.OO. Comisiones Obreras referente a las declaraciones del subdirector general de Inspección de Servicios Sanitarios José Luis Nerín en la comisión de seguimiento de la función inspectora de dicho organis-

mo y sobre el encargo de auditorías a empresas provadas.

Según el INSALUD, "no son ciertas las afirmaciones de CC.OO. en materia de auditorías, ya que de lo que se informó en la comisión fue de no tener conocimiento de la existencia de ningún curso

para la formación de personal de la Inspección, iniciado por la empresa Arthur Andersen, añadiendo que en la inspección existe personal técnicamente capacitado para realizar estas funciones.



Auto Quer

PRIMERA FIRMA AL SERVICIO DEL TAXI
CONCESIONARIO

SEAT

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

FISEAT

Financiera Seat, S. A.

Condiciones especiales para los señores asociados

PRADES

AL SERVICIO DEL TAXI

AMPLIAS FACILIDADES

SIN AVAL

MAXIMOS PLAZOS

SIN ENTRADA Y ...

TENEMOS UN MAGNIFICO REGALO PARA SU COCHE



UTILICE NUESTRA FINANCIERA



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

LA OPINION DEL LECTOR



Para poder publicar cuantas opiniones deseen nuestros lectores, basta remitir a nuestra redacción, calle Pujadas 11, Barcelona-18, un máximo de dos folios escritos a máquina, si es posible, a dos espacios, indicando el nombre completo, domicilio y número de D.N.I. de su autor. No mantenemos correspondencia sobre los trabajos remitidos, que serán publicados según el orden de recepción.

NOSOTROS LOS TAXISTAS

Erase una vez un grupo de trabajadores del taxi, que por no tener no tenían ni protección social, en caso de estar enfermos, protección que tienen todos los trabajadores de este injusto País.

Lo de injusto, lo digo, por que hay historias que a éste que escribe le dejan con ganas de gritar por todas partes que no es justo lo que se está haciendo con los taxistas. Cada día nos enteramos de que un compañero está de baja, bien por enfermedad o por una operación y llega la dramática situación de que el sueldo es nulo mientras dura la enfermedad.

Otros trabajadores tienen el sueldo del seguro de enfermedad que les cubre las necesidades más elementales para su familia. Nosotros por el contrario tenemos que pagar la incapacidad laboral si queremos cobrar a partir de los 15 días, (pero lo más sorprendente es tener, que seguir pagando durante el tiempo que dura la enfermedad) por tanto, nos quedan menos de 8.000 Ptas., mensuales descontados los pagos efectuados a la Seguridad Social.

Repito una vez más, que estas situaciones no son justas para un trabajador que esté 12 ó 14 horas trabajando como la mayoría de los taxistas. Creo que o más justo sería dejar de pagar durante los periodos de baja por enfermedad, o hasta que en caso de inutilidad se le arreglen los papeles para poder jubilarse si llega el caso.

Al mismo tiempo poder cobrar desde el mismo día en que se cause baja sin tener que esperar la compatencia de los 15 días que la S.S. nos otorga como "privilegiados". No considero justa nuestra situación y la denuncio publicamente a través de las páginas de nuestra revista Taxi Libre.

RAFAEL NOGUERA LOSCOS
MONTCADA I REIXAC (BARCELONA)

MANTENGA LIMPIO SU TAXI

En general como muchos los taxistas que pensamos que la limpieza es una de nuestras cualidades frente al viajero, que utiliza nuestros servicios. Pero es evidente que muchos compañeros, no piensan igual.

Me afecta cuando un pasajero sube a mi vehículo y me comenta lo sucio y deshecho que estaba el último taxi que utilizó. Sinceramente me afecta, puesto que llevo 40 años de taxista y siempre fuimos bien considerados, eramos los amigos taxistas de todos cuantos pedían ayuda.

Hoy por desgracia para nosotros, las cosas han cambiado, no sólo la imagen del taxi, sino la seguridad de nuestras vidas y el coste del mantenimiento, de nuestros vehículos. Pero no por ello, debemos dejarnos desfallecer, las horas de inútil espera deben ser aprovechadas con ilusión y esperanza. Un taxi limpio y cuidado merece poco esfuerzo y tiene más recompensa que uno sucio y deslucido.

Compañeros, pensemos en nuestra imagen y en nuestra crisis, el viajero exige más de nuestro taxi y si queremos trabajar debemos cuidarlo un poco más.

JOSE PEREZ PEREZ

EL TAXISTA POETA

Los taxistas siempre estamos dispuestos
ayudamos al herido, sin pretender cobrar. [a dar;
Sacando un pañuelo blanco, como
por esas calles del mundo, con nuestra [símbolo de Paz,
Discurre lento y sencillo nuestro eterno [vida al azar.
Somos taxi y ambulancia; dámos AMOR [caminar.
y nos jugamos la vida entre el odio y la [DE VERDAD
Muchos compañeros han muerto, en un [malda.
que Dios os bendiga, hermanos, ¡que El os [acto criminal:
[dé la Santa Paz!

Juan José Rodríguez de la Fuente

NOTICIAS MOTOR

AMORTIGUADORES EN MALAS CONDICIONES - AMENAZA OCULTA PARA LA SEGURIDAD EN CARRETERA

Las vacaciones de verano suelen aumentar el número de accidentes de tráfico, al echarse a la carretera miles de veraneantes con coches sobrecargados.

Por desgracia este año, las previsiones han sido superadas, ya que al disminuir la venta de coches nuevos, aumenta la edad del parque automóvil. En Francia, por ejemplo, haya tantos coches con siete años y más, como automóviles con menos de siete años.

Y como en muchos países europeos las inspecciones oficiales de automóviles son poco rigurosas o prácticamente inexistentes, de poco sirven.

El automovilista veraneante, que se preocupa sobre todo de las risueñas perspectivas de vacaciones, pide a su mecánico que le haga un mantenimiento, u opta por la solución más económica de hacer el mismo un repaso del coche, por regla general bastante superficial, limitándose a los aspectos evidentes, como los neumáticos desgastados o los frenos poco eficaces.

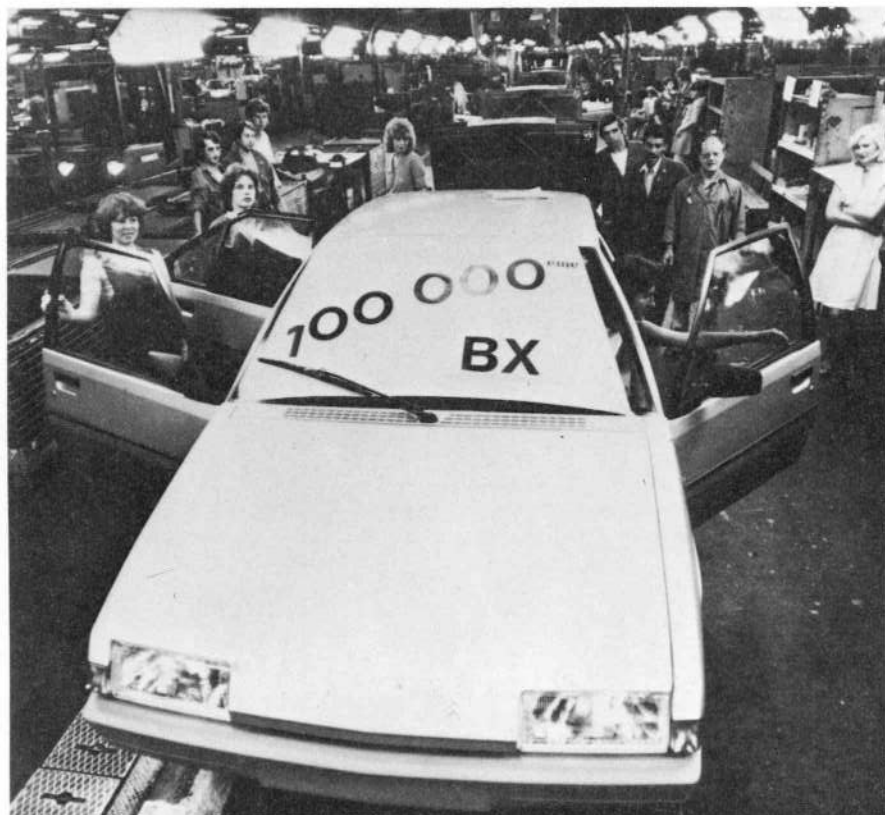
Pero un vehículo que lleva una carga excepcionalmente pesada: cuatro personas y un motón de equipaje, transporta asimismo una amenaza oculta y generalmente ignorada por completo: **amortiguadores en malas condiciones**. Los efectos combinados de un coche muy cargado, de una mala carretera y de amortiguadores desgastados pueden ser mortales.

No se fie de la clásica manera de comprobar si están bien los amortiguadores que consiste en sacudir vigorosamente un ala: de poco sirve. Se necesitan conocimientos y equipos especiales para saber si realmente están en buenas condiciones. La otra alternativa consiste en instalar amortiguadores nuevos antes de marcharse de vacaciones, sobre todo si el coche tiene más de 30.000 km con los amortiguadores originales, y, sin lugar a dudas, si tiene más de 50.000 km.

Las pruebas realizadas por los técnicos de Junior/Monroe, los fabricantes de amortiguadores, en garajes en forma de controles al azar, han puesto de manifiesto que un amplio porcentaje de amortiguadores presentaban defectos de uno u otro tipo.

Además de afectar el comportamiento de las ruedas y la adherencia de los neumáticos a la carretera, que son factores esenciales de seguridad, los amortiguadores defectuosos pueden perjudicar el automóvil de muchas otras maneras. Añaden segundos críticos al tiempo de frenado, disminuyen la respuesta de la dirección, e incluso pueden causar daños físicos a otros componentes del vehículo.

Nota: Para toda información complementaria les rogamos contacten a Sr. D. Arturo Casares (Tel.: 943/170 350) o devolver la tarjeta adjunta a Comark Europe sa, Bruselas (agencia de relaciones de prensa de Monroe y Unamuno).



CIEN MIL BX

El Citroën BX número 100.000 acaba de salir el 19 de Julio, de las líneas de montaje de la Factoría que Citroën tiene en Francia en Rennes-La-Jalais. Se trata de un BX 16 TRS color gris.

Los BX 16 TRS representan un 47,3% de la producción total (BX 16 RS = 15%, BX 14 = 33,6%, BX = 4,1%) siendo la cadencia de fabricación diaria de 900 vehículos.

UN "NISSAN" QUE DETECTA LA LLUVIA

Nissan Motor Company ha desarrollado por primera vez en el mundo un sensor detector automático de lluvia, que pone en marcha, sin necesidad de accionar ningún mando o palanca, el limpiaparabrisas del coche en cuanto caen las primeras gotas de lluvias.

El citado detector va unido a un amplificador que controla la velocidad, proporcionando más o menos voltaje según la intensidad de la lluvia; cuando ésta es tenue, funciona intermitentemente.

Este avance tecnológico se aplica a los coches Nissan desde el mes de Junio pasado siendo el pionero el Nissan NRV-II, expuesto en Kyoto en el pasado congreso internacional dedicado a los vehículos experimentales de seguridad. El coche Nissan NRV-II ha proporcionado a la compañía 23 nuevas patentes tecnológicas sobre aplicaciones a los vehículos de serie, muy especialmente en el campo de la electrónica.

EL NUEVO CITROEN CX TURBO DIESEL

El Citroën CX Diesel Turbo, de comercialización en España, ha dinamizado las ventas de los CX desde su lanzamiento en Francia, en el mes de Abril. Este modelo representa un 35% de las ventas de los CX Diesel.

El pasado día 24 de Mayo se realizó una prueba con 2 CX Diesel Turbo, cuyo recorrido era Paris-Barcelona. Los resultados, comprobados ante Notario, tanto a la salida de Paris como a la llegada, en Barcelona, fueron brillantes: con un recorrido de 1.094 Km. y una velocidad media de 100 Km/h., el consumo medio de los 2 CX fue de 5,4 litros, respectivamente.

TAXI LIBRE

FORD SIERRA DIESEL

LA ESPERADA OPCION

**El motor Peugeot 2.3, suficiente
Su homogeneidad y cualidades ruteras, sus bazas más importantes**

El Sierra Diesel resulta así sorprendente. Algunos hubieran deseado que el coche montara ya de origen el motor 2.500 de 75 CV. No les falta razón, puesto que el Sierra se merece esta inyección de potencia, aunque no se queda corto con la versión actual.

Los técnicos de Ford no se han limitado a acoplar un motor, sino que han realizado un profundo trabajo para mejor adaptarlo a las características del Sierra. Adaptación que, evidentemente, ha obligado a pequeños retoques de la suspensión y algunos refuerzos estructurales, debido a las variaciones en el reparto de pesos.

Así, se ha variado la distribución y la bomba de alimentación, sacrificándose 2,5 CV en aras de una mejor distribución de potencia en todos los regímenes (el par motor pasa de 13,4 mkg a 14,2 siempre a 2.000 rpm). Estos retoques, combinados con una acertada caja de cambios, obran milagros y las prestaciones son superiores a lo que cabría suponer.

Los motores diesel son cada vez más populares y prácticamente no hay firma que no ofrezca esta posibilidad en su gama. Las ventajas de los diesel, en cuanto a consumo y economía de combustible, son obvias, y además acostumbran a ser motores fuertes, robustos, con fuerza.

Ford parece ya convencida de la urgencia de estos diesel y así no sólo ha mejorado el Granada y presentado ya un motor 1600 para sus Escort e incluso Fiesta, sino que acaba de lanzar al mercado español el Sierra equipado con dicha motorización.

El propulsor elegido por Ford es el Peugeot 2.3, de sobras conocido, con la potencia "rebajada" de 70 a 67,5 CV por diversos pequeños retoques en la alimentación, mejorando el par máximo.

V-8515-BD

FICHA TECNICA

Motor	
Tipo	4 cilindros en línea.
Construcción	Bloque en fundición y culata en aleación.
Cilindrada	2.304 cc.
Diámetro x carrera	90,30 x 60,10 mm.
Compresión	22,2:1.
Potencia máxima	67 CV DIN a 4.200 rpm.
Par máximo	14,2 mkg a 2.000 rpm.
Potencia específica	29,07 CV/litro.
Distribución	1 árbol de levas lateral accionado por cadena.
Alimentación	Bomba de inyección.
Lubricación	Forzada por bomba mecánica. Capacidad del circuito 4,5 litros.
Refrigeración	Por líquido refrigerante anticongelante. Capacidad del circuito cerrado 6,9 litros.
Encendido equipo eléctrico	Alternador de 900 W. Batería de 12 y 66 Ah.
Transmisión	
Tracción	Propulsión trasera. Motor delantero longitudinal.
Embrague	Monodisco en seco con acoplamiento por diafragma y mando de cable.
Transmisión	Cambio manual de cinco velocidades.
Relaciones	1.ª 3,91; 2.ª 2,32; 3.ª 1,40; 4.ª 1,00; 5.ª 0,82; MA 3,66.
Relación de puente	3,14.
Suspensiones	
Delantera	Ruedas independientes. Brazos telescópicos McPherson de simple bieleta con los extremos de la barra estabilizadora oficiando como tirantes de reacción.
Trasera	Ruedas independientes. Triángulos oblicuos semiritrados. Estabilizador transversal. Resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos funcionando por separado.
Frenos	
Circuito	Doble circuito servoasistido. Independiente para cada eje.
Delanteros	De disco ventilados.
Traseros	De tambor.
Dirección	
Tipo	De cremallera, asistida.
Desmultiplicación	16,77:1.
Diámetro de giro	10,2 metros entre aceras.
Ruedas	
Llantas	5 1/2 x 13.
Neumáticos	185/70 HR 13.
Carrocería	
Tipo	Berlina, dos volúmenes y medio, 5 puertas.
Plazas	4-5 plazas.
Estructura	Autoportante.
Dimensiones	
Longitud	4.394 metros.
Anchura	1.720 metros.
Altura	1.362 metros.
Entre ejes	2.608 metros.
Vías del./tras.	1.452/1.468 metros.
Capacidad depósito gas.	60 litros.
Peso en orden de marcha	1.135 kilogramos.
Relación peso/potencia	16,94 kg/CV

CONSUMOS

A velocidad mantenida	
A 90 km/h	5,5 lts
A 120 km/h	7,7 lts
En condiciones reales	
Carretera, a 75 km/h promedio	7,1 lts
Carretera, a 100 km/h cruceo	6,2 lts
Autopista, a 120 km/h cruceo	8,2 lts (promedio real 117,4 km/h)
Carretera, a 120 km/h cruceo	8,0 lts (promedio real 86,2 km/h)
Autopista, a 140 km/h cruceo	9,1 lts
Urbano	9,1 lts

PRESTACIONES

Velocidad máxima	154,9 km/h
Aceleraciones	
400 mts	21"0
1000 mts	38"8
De 0 a 100 km/h	19"2
Reprises	
400 mts, desde 40 km/h, en 4.ª	21"8
1000 mts, desde 40 km/h, en 4.ª	39"8
400 mts, desde 40 km/h, en 5.ª	25"1
1000 mts, desde 40 km/h, en 5.ª	45"7
80-120, en 4.ª	18"0
80-120, en 5.ª	22"9

PROS

Relación prestaciones-consumo
Velocidad máxima
Comportamiento en ruta
Confort, especialmente delante
Acabado

CONTRAS

Llenado de los últimos litros
Reprise en 5.ª
Visibilidad hacia atrás

FRENADO

A 60 km/h	18,5 m
A 100 km/h	45,2 m
A 100 km/h (en caliente)	50,1 m
A 120 km/h	70,2 m

CUADRO DE EQUIPAMIENTO

Parabrisas laminado	S
Neumáticos sobredimensionados	O
Regulador luz tablier	S
Llantas de aleación	O
Asiento conductor regulable en altura	S
Asientos reclinables	S
Servofreno	S
Dirección asistida	S
Cerraduras seguridad traseras «para niños»	S
Espejo de cortesía	S
Testigo freno de mano	S
Testigo reserva carburante	S
Termómetro temperatura de agua	S
Bolsas en puertas anteriores	S
Bandeja central	S
Testigo de aceite	S
Limpiaparabrisas de 2 velocidades	S
Limpiaparabrisas con intermitencia	S
Limpia luneta trasera	O
Techo practicable	O
Retrovisor regulable desde el interior	O
Retrovisor pasajero regulable desde el interior	O
Guantera con llave	S
Pintura metalizada	O
Pintura negra	S
Volante regulable	
Pre-equipo de radio	O
Regulador de faros interior	
Encendedor eléctrico	S
Parasoles orientables	S
Elevalunas eléctricos anteriores	O
Elevalunas eléctricos posteriores	O
Amperímetro	
Reposacabezas anterior	S
Reposacabezas posterior	O
Aire acondicionado	O
Bocas de aireación laterales	S
Cambio de 5 velocidades	S
Cambio automático	
«Check control»	
Depósito gasolina con llave	S
Cerradura centralizada	O
Cinturones seguridad automáticos	S
Cinturones seguridad posteriores	O
Mandos calefacción iluminados	S
Computadora de bordo	O
Cuentakilómetros parcial	S
Cuentavueeltas	
Lunetas tintadas	S
Deflectores anteriores	
Económetro	
Faros halógenos	S
Faros antiniebla delanteros	
Faros antiniebla traseros	
Indicador nivel de aceite	
Equipo lavafaros	O
Luz en el maletero	S
Luz guantera	S
Luz marcha atrás	S
Luneta térmica	S
Manómetro de aceite	
Reloj	S

NUEVA

REVISTA DE CAMPING, AIRE LIBRE, TIEMPO LIBRE, HOBBIES Y

CARAVANING

Miembro fundador de la «ASOCIACION EUROPEA DE REVISTAS DE CAMPING Y AIRE LIBRE»

GRANDES VIAJES:

Tibesti, insólita aventura
Suecia inédita

N.º 45
300 pts.

CARAVANAS
FICHAS COLECCIONABLES

VACACIONES
Cómo viajar
ahorrando

UN AUTOHOME DEL
FUTURO "THE VAGABOND"

COMO HACER BUENAS FOTOS
EL FUTURO DE LA F.E.C.C.

BANCO DE PRUEBAS:
CARAVELAIR 425 GE
FORD SIERRA DIESEL
Ideal para caravanas

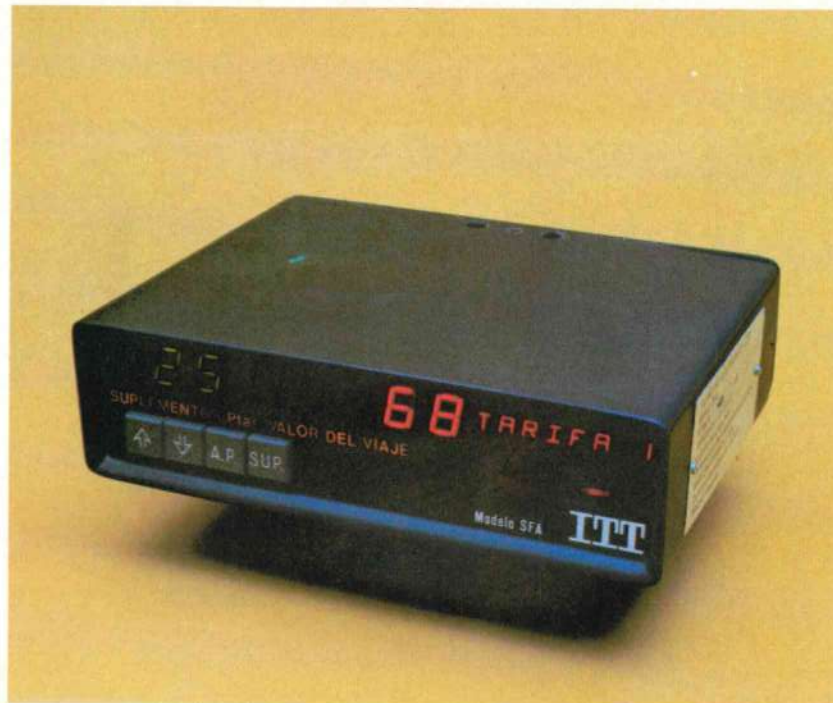


¡EXTRA VACACIONES!

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.cc

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.