

# taxi LIBRE

Revista Profesional  
de difusión nacional  
mensual

N.º 36, Año IV

## EL TAXI EN EUROPA: LONDRES

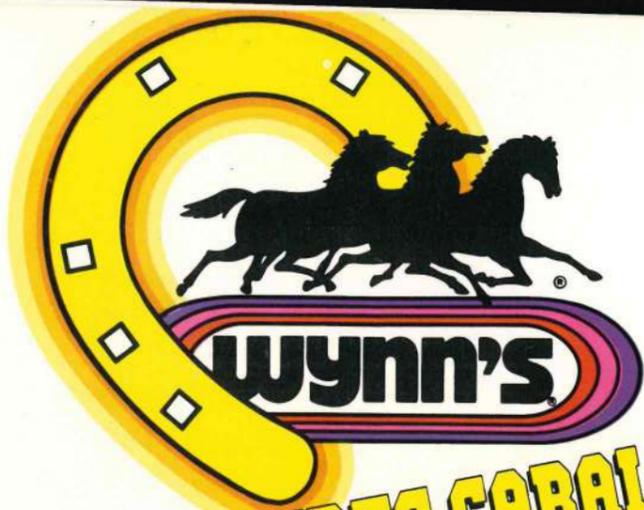
SUBIRA EL GAS-OIL

UN VOLANTE  
QUE SALVA VIDAS

EXPO-AUTOMOVIL  
DE BARCELONA  
ABRE SUS PUERTAS

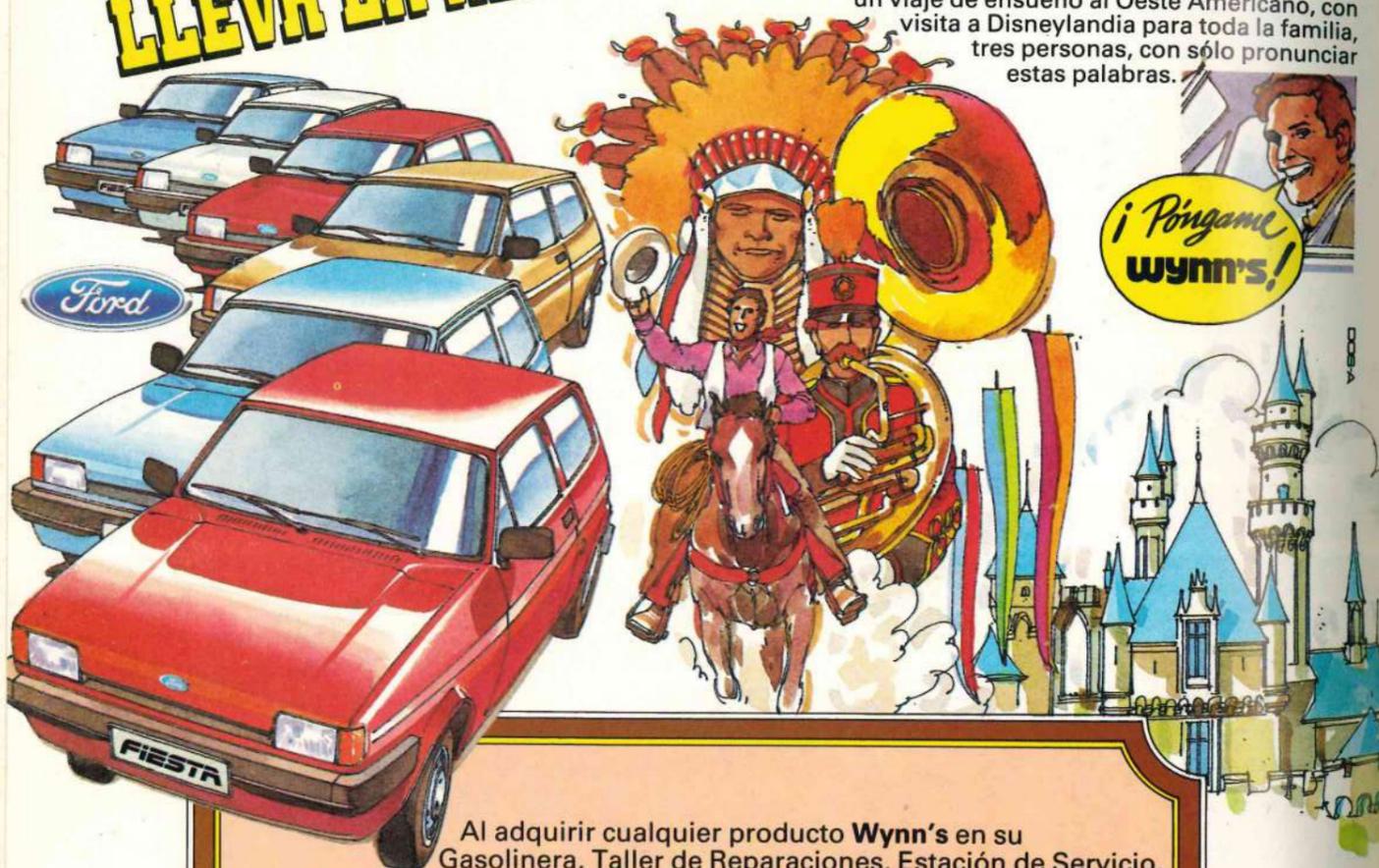


taxi



# ¿CUAL DE LOS TRES CABALLOS DE WYNN'S LLEVA LA HERRADURA DE LA SUERTE?

Ud. puede ganar uno de estos maravillosos Ford Fiesta, último modelo, o un viaje de ensueño al Oeste Americano, con visita a Disneylandia para toda la familia, tres personas, con sólo pronunciar estas palabras.



¡Pongame Wynn's!

Al adquirir cualquier producto Wynn's en su Gasolinera, Taller de Reparaciones, Estación de Servicio, Lavado y Engrase o Establecimiento de Recambios del Automóvil, recibirá como obsequio un boleto para participar en nuestro concurso:

**"BUSQUE LA HERRADURA DE LA SUERTE"**

**¡ 6.000.000 EN PREMIOS !**

Y beneficio para su propio automóvil, que aumentará su VIDA, PODER Y NERVIO, al utilizar productos WYNN'S.

oficinas centrales: Via Layetana 56-62 Barcelona 3

Después de celebradas las I Jornadas del Taxi en Barcelona los pasados 1, 2 y 3 de diciembre, y de haber llegado las mismas a unas conclusiones, que fueron asumidas por todos los participantes (asistiendo representantes de ayuntamientos, Ministerios y Comunidades Autónomas). Aún no se ha reunido la Comisión Interministerial, la Federación de Municipios no se ha dado por enterada de la problemática del sector a nivel municipal, etc.

Desde estas páginas nos preguntamos si unas Jornadas organizadas desde la propia Administración no son asumidas por aquellos que las organizaron, de qué sirven los gastos que aquellas ocasionaron, la dedicación de los participantes (al menos de los que asistieron por la Confederación), qué se pretende con actos de este tipo.

Creemos que no es nada positivo que esto suceda, pues parece que la organización de las citadas jornadas fué un acto de folclorismo exterior que sirvió sólo para crear unas falsas expectativas de solución a los problemas que el sector tiene. Más bien sirvió para liberar la mala conciencia de los que en sus manos tienen las soluciones del taxi.

Es tanto como reconocer los innumerables problemas que hoy tenemos, hacerlos públicos y decir: "bien, sabemos que estais mal, sabemos las soluciones, pero que le vamos a hacer. Esperemos que el cáncer avance, sea irreversible, no lo extirparemos a tiempo y esperaremos que el enfermo, sin solución, muera en nuestra manos"

Creemos que aún estamos a tiempo de recuperar al enfermo. Señores de la Administración, asuman su responsabilidad, operen, extirpen el tumor y no le den más largas al asunto, todo sabemos el mal. El diagnóstico se hizo en las Jornadas del Taxi. La solución: su conclusiones.

Revista profesional de difusión nacional mensual  
Portavoz de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del taxi de España.

C. Arroyo Fontarrón n.º 51  
MADRID-30

S.T.A.T.C.  
Pujadas, 11.  
Tel.: (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)

Maquetación:  
QUIQUE MORENO  
Fotografía:  
MARC-TRETTZE

Taxi libre es una realización de Publicaciones OFFSET PRESS, S.L.  
Redacción, Administración y Suscripciones:  
c/. Iglesia, 4 - Tel.: (93) 237 10 72 - Barcelona-24

Impresión: ROTOGRAFIC Tel. 229 28 07

Depósito Legal: B. 15.991-81

# MODIFICACION DE LAS TARIFAS DEL SEGURO PARA AUTOMOVILES



Hace ya unos meses, se anunció el aumento de las tarifas de seguros y el establecimiento de tres zonas en España, de acuerdo con la frecuencia de accidentes en cada una de ellas. Más que aumento de las tarifas, lo que se decretó fué la libertad de precio, aunque UNESPA realizó unos profundos estudios con datos de todas las compañías españolas y los sometió a la Dirección General de Seguros proponiendo unas tarifas que acababan tácitamente casi todos, con la excepción de una o dos compañías que no se hallan integradas en la Unión Española de Aseguradores. La propuesta común la debía sancio-

nar la Dirección General, como queda dicho, y era cosa tan inminente y casi convenida que los nuevos precios se daban ya por hechos.

Las tarifas eran libres y sólo se presentaban al organismo superior para mostrarles la "bona fides" y el acuerdo común de los aseguradores. Pero ahora, para aumentar nuestra sorpresa, se establecen unos aumentos completamente distintos a los que anunciamos "en tanto la Dirección general de seguros aprueba la tarifa que le tienen sometida".

Se nos dijo entonces y así lo expusimos, que la Responsabilidad Civil aumentaría como promedio en tres zonas que

ha sido dividida España un 17,50 por ciento en más y el sobreprecio es, a partir de ahora -del vencimiento de cada póliza, se entiende-, del 20 por ciento en la zona "A", del 8 por ciento en la zona "B" y no se modifica el importe para la "C". Les revelamos ya que por fortuna, Barcelona y toda Cataluña, lo mismo que Madrid, Baleares, Sevilla, Valencia, Valladolid y otras capitales cuya relación haría excesivo este trabajo, no caemos en la "peor" zona, sino en la mediana, en la "B". Por lo que respecta a daños al propio vehículo e incendio, que como promedio interzonas iba a ser de 2,31 al 39,29 de momento queda

sin modificación en ninguna de ellas y es general para las tres el descuento -si, han leído bien: descuento- en el capítulo de "Robo" que es del 25 por ciento de la tarifa vigente hasta ahora, cuando podía llegar a ser hasta el 83,03 por ciento en menos. Todo ello por lo que a vehículos de la primera categoría atañe, es decir, a turismos y vehículos comerciales hasta 3.500 kilos.

Los vehículos de la segunda categoría, camiones y autobuses, experimentan unos aumentos del 80 y el 100 por ciento, respectivamente, en Responsabilidad Civil; el resto de vehículos el 50 por ciento y los tractores y maquinaria agrícola no sufren modificación. En daños el propio vehículo e incendio disminuyen las primas el 25 por ciento para los camiones y el 15 por ciento para los autobuses. El robo también disminuye para éstos su tarifa es un 50 por ciento.

Los vehículos de la tercera categoría, motos y ciclomotores, experimentan en R.C. un aumento del 50 por ciento los primeros y un 100 por ciento los segundos; los daños e incendio también les aumentan en un 25 por ciento, y por lo que a robo respecta, las motos no tienen variación alguna en este apartado y los velomotores ven subir la tarifa un 70 por ciento.

En general, la fórmula adoptada "hasta tanto no se aprueben" las tarifas queda clara: es una especie de compensación a costa de mantener una Responsabilidad Civil ilimitada, en vez de limitada a unas cifras suficientes, como se proyectaba, a costa de bajar menos el seguro de Robo de lo que podía disminuirse, y posible merced al establecimiento de las zonas a que me he referido.

Por cierto que la zona "A", es decir, la que registra mayor número de accidentes y por tanto cuesta más a las compañías aseguradoras es la comprendida en las provincias de Alava, La Coruña, Guipúzcoa, Navarra, Oviedo, Pontevedra, Santander, Vizcaya y Las Palmas. Si uno estudia a fondo las tarifas que les correspondían según los estudios anteriores y las que le han sido fijadas, no puede menos de pensar en que aún continúa vigente el viejo concepto de los "precios políticos". Para no irritar a las provincias del Norte el seguro les cuesta algo más a los de la zona "B" e igual que antes a los de la "C", donde incluso podría ser rebajado.

El seguro Obligatorio del Automóvil ha incrementado sus tarifas un 31 por ciento, pero considerando que tal porcentaje incluía ya el 15 que se aprobó por O.M. de 10 de noviembre de 1982. Por cierto que esta modalidad de aseguramiento, le cabe ahora una gran tara ante la quiebra o intervención forzosa de diversas

compañías y mútuas aseguradoras. Así, mientras muchos automovilistas se han quedado sin seguro válido porque ha desaparecido su compañía, cuando se encuentran inermes y muchos de ellos con accidentes de Responsabilidad Civil pendientes, lo único que les resta es el S.O. del A. que, mediante el Consorcio de Compensación de Seguros, deberá hacerse cargo de las indemnizaciones que dicten los jueces con motivo de cada siniestro. No cabe duda de que cumplirá con su cometido, puesto que para ello fué creado, pero como es natural, con las limitaciones dinerarias de un millón de indemnización por muerte. Si el asegurado que ha perdido los derechos de su póliza por quiebra de su compañía o por intervención de la D.G. de Seguros tiene, lamentablemente pendiente un juicio y le condenan, como muy bien puede ser, a indemnizaciones de cuantía superior, será el quien tendrá que hacerse cargo de su pago, con todos los dramas que ello puede desencadenar.



# Cambie y gane: 115.000 Ptas. de bonificación, al comprar un 131 Sofim/2.500.



**Además del 5% de descuento establecido para el profesional del taxi.**

Este es el momento para cambiar su actual taxi por un 131 Sofim/2.500.

Son sobradamente conocidas las características de robustez y bajo consumo del motor Diesel Sofim que hacen del 131 Sofim/2.500 el vehículo ideal para el profesional del taxi.

Su equipamiento, con servodirección, volante regulable en altura, etc., pone al 131 Sofim/2.500 a un nivel de confort único en su categoría.

En conjunto, se trata de un modelo que responde a las exigencias más amplias y duras del automovilista.

Por lo tanto, esta es la mejor oferta para que usted pueda beneficiarse de condiciones muy especiales y ventajosísimas.

Red Seat. La garantía más fuerte.



## JORNADAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL

La seguridad en la carretera, tema principal de las Jornadas Técnicas celebradas en Madrid recientemente.

*El tráfico es uno de los factores determinantes del stress al que nos vemos sometidos los que dedicamos nuestra vida laboral al frente del volante.*

*Nuestra profesión es una de las más arriesgadas y el denso tráfico de las grandes ciudades el causante de múltiples enfermedades nerviosas así como de fatales accidentes.*

*La sociedad actual en su conjunto está inmersa en el fenómeno del tráfico y se precisa una labor coordinada de cooperación en la que participen todos los estamentos para tratar de reducir al mínimo la pérdida de vidas humanas y en general, cualquier tipo de accidente con sus secuelas de lesiones incapacidades físicas y elevados costes materiales.*

*Si la seguridad vial es un fin del Estado no es menos cierto que cada individuo tiene la obligación ineludible de cuidarse no sólo de su vida sino también de la del prójimo y esto requiera una determinada educación que debe impartirse desde los estudios primarios.*

*El tráfico vial es el producto final de tres factores con sus peculiares características -vía, vehículo y usuarios incluyendo entre estos los pe-*



tones- cuyo comportamiento global es preciso ordenar y controlar. Este es uno de los grandes retos de nuestra sociedad

motorizada en la que mueren en accidente de automóvil 300 mil personas en el mundo, de ellas 4.000 en España.

Las Jornadas a que se refiere la presente nota, en las que participaron 140 especialistas de los diversos sectores implicados en el temario elegido, constituyeron un foro abierto convocado con el leitmotiv de sensibilizar, por el camino de la técnica, a la opinión pública y a los medios institucionales, económicos y sociales relacionados con la seguridad del tráfico y propiciaron un cauce para que los profesionales de las distintas disciplinas expusieran los criterios derivados de su experiencia y discutieran las soluciones necesarias para la mejora de la seguridad vial en las fedes urbanas e interurbanas.

El espíritu que presidió la organización de las Jornadas fue dar un tratamiento general a todos y cada uno de los factores que concurren en el complejo campo del tráfico por carretera en el aspecto de la seguridad del usuario, eligiendo entre las personas más calificadas de España los ponentes y panelistas que dirigieron las nueve sesiones de trabajo. Y cabe señalar asimismo el sentido práctico que se dio a las exposiciones y debates huyendo de vaguedades teóricas, desconectadas de la realidad, pues se trataba esencialmente de contrastar experiencias personales en un proceso corrector que en los países más industrializados de Europa se inició a principios de la década de los 60 y en España 10 años más tarde, constituyéndose la Comisión Interministerial de Seguridad Vial y aplicando a partir de 1980 el Plan Nacional formuado por ésta, con lo que se ha conseguido una reducción de accidentes estadísticamente sustancial. En 1979 se produjeron un total de 71.385 en España de los



cuales 38.021 tuvieron como escenarios las carreteras y el resto sucedieron en zona urbana en 1980 estas cifras se redujeron a 67.803, de ellos 35.708 en carreteras.

Las causas de accidentes imputables al vehículo se clasifican por su frecuencia en el siguiente orden: 1) defectos de frenado, 2) defectos de neumáticos, 3) dirección, 4) luces y 5) falta de espejos y otros accesorios. En cuanto al estado del parque nacional muestreos de las inspecciones realizadas permiten clasificar los vehículos que circulan por nuestras carreteras del siguiente modo:

42 por ciento sin defecto alguno.

32 por ciento con algunos defectos no graves.

26 por ciento en condiciones peligrosas para la circulación.

Según se dijo, la accidentalidad podría reducirse en un 40 por ciento con una buena inspección lo que aconseja el desarrollo del Plan Nacional de Estaciones ITV (Inspección Técnica de Vehículos). Actual-

mente hay 43 estaciones funcionando en toda España y con la colaboración de entidades privadas se ha previsto se establezcan 134 para vehículos ligeros y 113 para pesados.

En la ponencia dedicada al "Factor humano" se analizaron los aspectos relativos a la formación del conductor y a las campañas de divulgación. La conducción de vehículos mecánicos es un fenómeno perceptivo-motriz al que debe adaptarse al conductor estimulando sus aptitudes psicofísicas hacia su rapidez de reacción y seguridad de maniobra, lo que cobra especial interés en los tramos de mayor densidad de tráfico y mayor densidad de información de opciones y limitaciones a través de la señalización vertical y horizontal. En el trayecto de un kilómetro de autopista de acceso a una gran ciudad el conductor puede recibir del orden de 125 mensajes que debe interpretar bien para realizar las maniobras correctas en esos "espacios de peligro" que exigen reacciones rápidas y modificaciones evasivas de dirección

que si son erróneas pueden provocar el accidente. Según una reciente estadística de la OCDE, se podrían evitar el 50 por ciento de los accidentes con una actuación correcta del conductor en los breves segundos que preceden a las colisiones o alcances.

La educación del conductor es fundamental y en consecuencia se tiende cada vez más a su formación progresiva desde la infancia. Se citó en la ponencia el Plan que va a ponerse en vigor en Francia, se prevé en él la formación del niño desde la escuela primaria, primero como peatón, para seguir después como ciclista, conductor de ciclomotor y de vehículo ligero, para este último podrá otorgarse un permiso con reservas de días e itinerarios, a los 16 años, pasando después a la posesión del definitivo a los 18 años.

En todo caso tratará de inculcarse en todos los usuarios de vehículos u de la carretera en general el "sentido vial y la ética circulatorias" necesaria esta última del primero para su aplicación, observando todas las normas de la buena práctica de la conducción y cumpliendo todos los preceptos de la ordenación del tráfico, limitaciones de velocidad, alcoholemia, etc.

Se dedicó una sesión a la seguridad vial en condiciones extremas del entorno con referencia a las diversas eventualidades meteorológicas y señalización complementaria y otra a la infraestructura de la red con su influencia en la accidentalidad: intersecciones a nivel y otros puntos peligrosos textura deslizante del pavimento, control de acceso a las vías rápidas, tramos de trenzado, travesías de poblaciones, etc.

En la primera fase del Plan General de Carreteras (Horizonte 1988) en estudio avanzado por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo se incluye un programa de seguridad dedicado a la mejora o supresión de intersecciones peligrosas y demás puntos o tramos que registren elevados índices de accidentalidad. Esta actuación se coordinará, en unidad de criterio, con las de los Departamentos de Carreteras de las Comunidades Autónomas, a las que se transferirán del orden de 60.000 kilómetros de los 80.000 que constituían la Red del Estado; este sólo se quedará con los 20.000 restantes y las autopistas que se explotan en régimen de concesión, exceptuando la foral de Navarra. Esa red primaria de titularidad estatal integra los itinerarios interregionales que soportan las mayores intensidades de tráfico y requerirán en consecuencia, costosas inversiones para su modernización y mejora de capacidad y seguridad.

En la sesión relativa a la seguridad vial dentro de la gestión general del tráfico se señaló la importancia y complejidad del problema singularmente en sus áreas urbanas y suburbanas, a considerar minuciosamente tanto en el planeamiento de la infraestructura viaria como en la ordenación y regulación del tráfico; teniendo en cuenta en el primero las "asignaciones de espacio" (sentidos de circulación, separación, número de carriles, zonas de estacionamiento, etc.) y en las segundas las "asignaciones de tiempo" (períodos de semaforización y su flexibilidad funcional, empleo de agentes, etc.) definiendo prioridades y prohibiciones y estableciendo las necesarias señalización e iluminación y además elementos



complementarios. El planeamiento y la gestión en general constituyen un proceso continuo, de mejoras progresivas que exige la transparencia y coordinación de todos los organismos competentes en la materia, con un enfoque global de medidas y marcos operativos eficaces, en lo que se refiere al aspecto funcional para que pueda ser correctamente utilizada.

A título de información general sobre problemas específicos de gran actualidad del transporte por carretera en la última sesión de trabajo se discutieron tres ponencias sobre "el transporte escolar", "El transporte de mercancías peligrosas" y "Legislación de la Comunidad Económica Europea, sobre Seguridad en los Transportes". Igualmente señalaremos el interés de la Mesa Redonda en la que se expuso la problemática de la Seguridad Vial en las Autonomías.

Y concluiremos señalando la positiva valoración de las Jornadas celebradas, dentro de la línea de los programas de información y reciclado sobre la tecnología y otros aspectos ligados a la infraestructura viaria, función estimable en la que confluyen dos entidades que en estos aspectos colaboran con las Administración y el sector privado: la Asociación Española de la Carretera y la Asociación Española Permanente de los Congresos de Carretera, que conjuntamente organizaron las Jornadas Técnicas de Seguridad Vial.

Prueba el Citroën BX 19 Diesel.

# EL MEJOR COCHE DEL AÑO ES UN CITROËN

Nunca antes un turismo diesel había sido elegido "Mejor Coche del Año" en la votación organizada por ABC, con la participación de 38 representantes de medios de información general y especializados.



**BX 19 DIESEL**

**CITROËN**  
Cada día más.

## LOS TAXISTAS PIDEN SEGURIDAD A LA C.M.B.

### LA CMB ESTUDIARA LA SEGURIDAD DE LOS TAXISTAS

Tras el colapso del tráfico originado en Barcelona por una manifestación de taxistas con sus vehículos como protesta por el atraco sufrido por uno de sus compañeros, la Corporación Metropolitana convocará en breve al Consejo Asesor del Taxi, que agrupa a las organizaciones de los taxistas, para analizar la problemática de la seguridad de estos profesionales.

Durante la semana del día 6 de Marzo más de 50 taxistas con sus correspondientes vehículos se concentraron ante las dependencias del Servicio del Taxi que la Corporación Metropolitana de Barcelona tiene en la avenida Príncipe de Asturias, junto a la plaza de Lesseps. La concentración se mantuvo mientras una representación de los concentrados se entrevistaba con el vicepresidente de la entidad, Jordi Parpal, para solicitar la adopción de medidas de cara a obtener una mayor seguridad para los taxistas. Fuentes de la Guardia Urbana dijeron que la

concentración se desarrolló sin incidentes y que el tráfico rodado por la zona registró "pocos problemetas" a causa del hecho.

Un portavoz de la Corporación, por su parte, señaló que en la comisión de profesionales del taxi recibidos por Parpal figuraba el taxista que fue objeto de la agresión. Añadió que el citado taxista manifestó durante la reunión que era "contrario a los hechos que se habían desarrollado" como protesta de sus compañeros ante el atraco de que había sido objeto. Asimismo, dijo que en ningún momento había dado su consentimiento

para que los restos de su taxi, que fue incendiado por los atracadores, fueran "paseados" por diversas calles de Barcelona al frente de la manifestación organizada por sus compañeros.

### DISPUESTOS AL DIALOGO

El mismo portavoz afirmó que Jordi Parpal "reiteró al taxista afectado la oferta de ayuda y colaboración de la Corporación para solucionar su problemática". La Corporación Metropolitana de Barcelona está dispuesta a entablar un diálogo y las negociaciones que sean necesarias para buscar soluciones que permitan aumentar la seguridad de los taxistas en el desarrollo de su trabajo y con este objetivo hacemos un llamamiento a los sindicatos y organizaciones relacionadas con la problemática del sector del taxi para iniciar conversaciones al respecto", agregó el portavoz de la CMB.

Con esta finalidad, la CMB convocará próximamente el Consejo Asesor del Taxi -convocatoria para la que aún no hay fecha decidida- para iniciar los contactos que permitan conseguir un aumento de la seguridad para los profesionales barcelonenses del taxi.



# LOS TAXISTAS SIN CARTILLA DE LA S. SOCIAL

**PAGAMOS SEGURIDAD SOCIAL PERO NO SE NOS HA DADO LA CARTILLA OFICIAL**

Los taxistas del Area Metropolitana de Barcelona se encuentran en estos momentos afectados por una serie de problemas laborales y sociales que van desde el tener que pagar la Seguridad Social sin disfrutar de ella, a abonar un sinfin de pequeñas tasas e impuestos. No todas las noticias que surgen en este sector han de estar relacionadas obligadamente con los fraudes al usuario.

Según el S.T.A.T.C., a los trabajadores del sector se les ha obligado a pagar la Seguridad Social sin que se les haya facilitado ni la Cartilla ni información alguna sobre los derechos que adquieren al pagar la cuota mensual.

## PAGARON INUTILMENTE

Ahora pagan el seguro, pero antes pagaron los autónomos, por lo que se preguntan: ¿Dónde está el dinero?

Como en resumidas cuentas dicen que siempre están pagando, a la postre se preguntan si "nos ha tocado a los taxista la heroica misión de enjuagar el déficit de la Seguridad Social".

Se quejan también de que la inspección técnica de los taxis la realizan ahora las concesionarias de la Generalitat, que son empresas privadas. por lo



que resulta más cara cualquier tarea fiscalizadora. Caso de que el vehículo tenga algún fallo y se le detecte en esos centros, deberá subsanarlo y volver a pasar los controles, lo que cuesta otra cantidad.

A esas quejas se une la de que han estado pagando 4.000 pesetas por actualización de taxímetros, cuando al final una empresa se ofreció a hacerlo solo por mil.

En Barcelona hay actualmente unas 11.000 licencias de taxi, de las que 2.000 está en manos de funcionarios municipales que no las trabajan directamente o lo hacen a tiempo parcial. Según un estudio realizado por los propios taxistas, para sacarse un sueldo de 60.000 pesetas al mes han de trabajar un pro-

medio de catorce horas al día. Hay demasiados taxis.

Este es uno de los sectores más duros y conflictivos de todos los servicios públicos actualmente existentes en Cataluña. Ha habido problemas con la sempiterna falta de control, ya superada por la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB) y por la crisis, que a la Flota amarilla le afecta sobremedida.

La intención de la administración metropolitana es reducir el número de taxis, recobrando las licencias cuyos propietarios fallezcan o quieran venderla a su auténtica propietaria, la CMB.

Para ello se ha creado un impuesto sobre transmisión de licencias, lo que dará pie a crear un fondo bancario para recuperar esos permisos.

# EXPOMOVIL 84

Barcelona del 7 al 12 de abril 1984



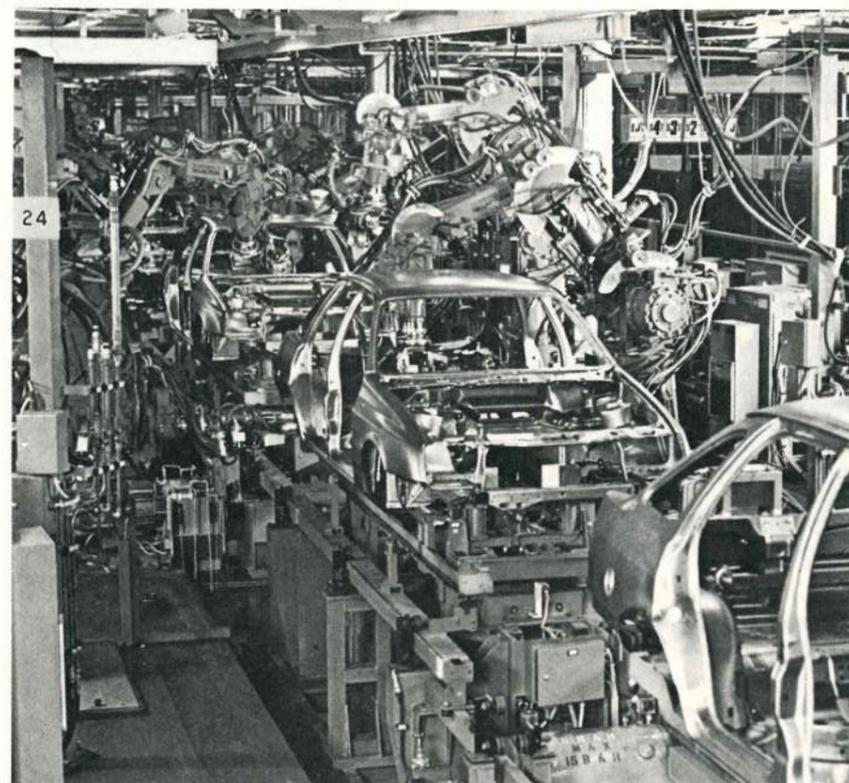
Un sector en crisis que busca soluciones y ofrece nuevas alternativas en el mercado de los equipos y componentes para la industria del automovil y transporte.

Dentro del marco de la Feria de Barcelona, se celebró una nueva edición de Expomovil, con la participación de más de 266 expositores, 1.760 marcas y sus fabricados sobre una superficie de más de 19.000 m<sup>2</sup>. distribuidos entre expositores nacionales, extranjeros y zona racing, que incluyeron dos plantas de inspección técnica para vehículos.

Esta nueva edición, Expomovil-84 ha superado ampliamente el número de visitantes sobre la última edición celebrada en el año 82 en que fueron 74.000 las personas que asistieron a esta exposición internacional de reconocido prestigio.

## JORNADAS TECNICAS DEL TRANSPORTE Y LAS COMUNICACIONES

Dentro de Expomovil-84, se celebraron las IV Jornadas Técnicas del Transporte y las Comunicaciones. El acto inaugural fué presidido por el Conseller de Industria y Energia de la Generalitat de Cataluña Sr. Vicente Oller, D. Antonio Escudero, Presidente de Sernauto realizó una descripción de la situación del sector dentro de la Comunidad Económica Europea en su aspecto económico.



Siguieron otras ponencias con la participación del Sr. Eduardo Comerma de ANCE-RA, quien trató sobre las distintas diferenciaciones del taller actual y el del pasado, comparando las distintas situaciones en que se encuentra el taller de reparaciones, sus costes, los distintos equipos, etc.

El Sr. Carmelo Olmo de CETRA siguió con una nueva

intervención y trató sobre los distintos aspectos de las piezas de recambio para locomoción, los recambios "piratas" y su negativa influencia en el mercado y la seguridad en el automóvil.

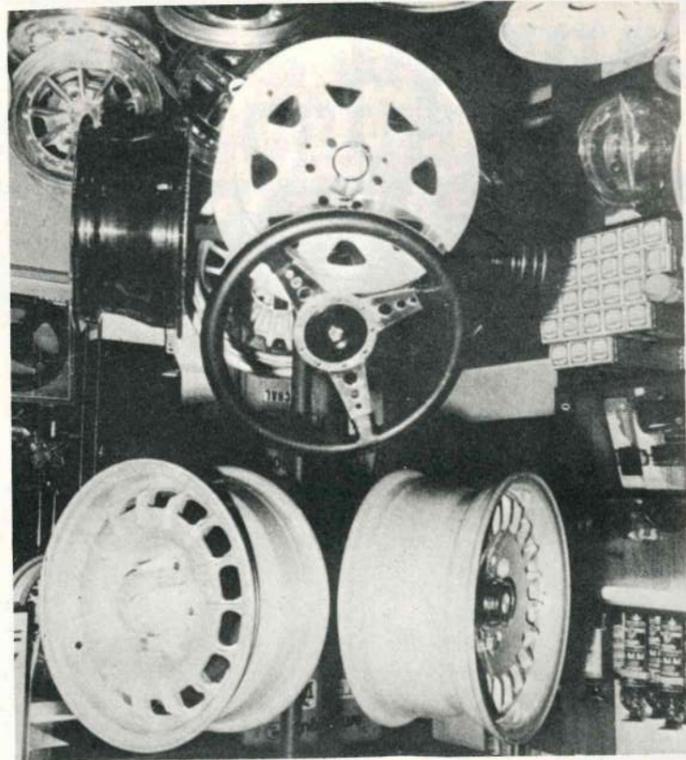
El Sr. Joan Cañella de Montesa trató de las circunstancias y los distintos aspectos del sector de la motocicleta.

Todas estas ponencias se centraron en el aspecto comercial de la industria del recambio y los componentes para automóviles y aunque su nombre pueda llevar a equívocos, las Jornadas sobre Técnicas del transporte y las Comunicaciones se celebraron con debates y conclusiones a las ponencias que pueden aportar nuevas soluciones a la crisis que sufre este sector dentro de la industria del automóvil y que incide en el taxi y su mantenimiento, pues no debemos olvidar que los recambios y accesorios para automóvil siguen sufriendo constantes aumentos y nuevos impuestos que nos afectan directamente.

El acto de clausura fué presidido por D. Alfonso Enseñat, subdirector general de Seguridad Industrial del Ministerio de Industria y Energía.

#### EXPOMOVIL, UN CERTAMEN INTERNACIONAL

Con la cuarta edición de Expomovil, este certamen alcanza categoría internacional y se une a las grandes ediciones de la industria del automóvil; el recambio, el accesorio, las partes y componentes. Barcelona cuenta así con un certamen a nivel internacional, similar a los que se celebran en distintas ciudades europeas co-



mo París, con "Equip 'Auto" que este año ha celebrado su sexta edición con un éxito sin precedentes, lo que demuestra la importancia de este sector en los países industrializados.

Igualmente en Alemania, en la ciudad de Frankfurt se celebra una exposición de similares características.

En nuestro país, Expomovil nació hace seis años al pasar a ser bienal el Salón del Automóvil, con la finalidad de no dejar huérfana de certámen y

plataforma comercial a la industria española e internacional de equipos, partes, componentes y accesorios para la automoción.

Con solo seis días de duración, esta nueva edición de Expomovil ha demostrado que a pesar de los distintos factores negativos que afectan a la economía española, la industria del sector automoción está en su mejor momento, en técnica, equipos y acabados.

J. Cayuela



# CITROËN AL SERVICIO DEL TAXI

## Citroën Guipúzcoa un servicio eficaz

### EN BARCELONA: UN SERVICIO CITROËN EFICAZ

Un servicio especial Citroën para el sector taxi

Barcelona cuenta con una red importante de servicios Citroën. Uno de ellos inaugurado hace escasamente un año, es el de la Avda. Guipúzcoa, donde están centralizados la mayoría de los servicios de atención al taxi.

En su nueva imagen dentro del sector taxi en Barcelona, Citroën, a través de esta sucursal, pretende ofrecer una atención especial al servicio de los usuarios de la marca, tanto en su aspecto de venta, como en servicio post-venta, gestión y talleres.

Para ello, la sucursal Citroën Avda. Guipúzcoa, dispone de los elementos humanos suficientes para que el taxista pueda ser correspondido en sus exigencias profesionales. Es decir, no ofrece solamente la venta del vehículo a cambio de uno usado, si se desea, si no que además, se encarga de ofrecer un correcto mantenimiento del vehículo adquirido.

Tras varias gestiones de Citroën Hispania y la Confederación se llegó a la conclu-



Departamento de ventas especiales



Sucursal Citroën Avda. Guipúzcoa, Barcelona

sión de que era preciso establecer unos contactos mutuos que permitieran ofrecer al sector del taxi, los médios, vehículos y servicio que el sector precisa. Para ello, Citroën dispone de material humano y técnico capacitado para atender la demanda del usuario profesional.

#### EL PRIMER TAXI ANTIATRACO ES UN CITROEN BX

Fruto de estos contactos, Citroën presenta ya el primer taxi antiatraco de España, con una solución práctica y eficaz instalada en un vehículo que ofrece unas interesantes prestaciones como taxi.

En nuestro número anterior, ya realizamos un interesante banco de pruebas realizado con una unidad de este modelo a gas-oil, que respondió perfectamente a nuestros deseos.

Ahora, con este nuevo elemento de seguridad instalado de fábrica y con una estética muy acertada, y de coste reducido, Citroën se apunta un tanto espectacular pues puede ofrecer verdaderamente un vehículo para taxi ideal.



El Secretario del STATC junto al Sr. Jorge A. Polo Gerente de Ventas de Citroën Guipúzcoa.

#### UN SERVICIO TECNICO EFICAZ

En Barcelona y Madrid, al igual que en otras ciudades, ya podemos ver varios modelos de BX-Diesel como taxi. En la Ciudad Condal son más de 30 las unidades suministradas por sucursal Guipúzcoa que circulan a la perfección. Comodidad, mecánica perfecta y bajo mantenimiento son suficientes argumentos, en vista de los primeros resultados, para que pensemos en este vehículo como uno más de los adecuados para nuestro trabajo.

#### UN BUEN SERVICIO DE ATENCION AL CLIENTE

Aunque suene a pura publicidad, debemos recordar que la atención al cliente en Sucursal Guipúzcoa, se realiza de forma prioritaria al taxi, siendo efectuadas cuantas operaciones sean precisas de forma preferente y rápida.

El STATC ha gestionado para sus afiliados un descuento especial y tramitación rápida para cambios y permisos. Este servicio también lo realiza directamente la sucursal de Citroën para los que no sean afiliados al STATC.



Vista general entrada talleres, servicio taxi

PARA CUALQUIER CONSULTA, ROGAMOS A NUESTROS LECTORES  
LLAMAR A LOS TELEFONOS 314 73 11 y 3 14 76 51

LES ATENDERÁ SR. JORGE ALBERTO POLO - GERENTE DE VENTAS DE CITROEN GUIPUZCOA

## SUBIRA EL PRECIO DEL GAS-OIL



por la gasolina. En segundo lugar, tendrá también que tener en cuenta que como consecuencia de la próxima supresión en el mercado de la gasolina de 96 octanos, tendrá que consumir la de 98, más cara. Y finalmente conviene también que tenga presente que, de una u otra forma, todos los automovilistas españoles pagaremos también los más de cien mil millones de pesetas que costará reducir el índice de plomo de nuestra gasolina.

¿Por qué se preguntarán Vdes., hay que reducir el índice de plomo en nuestros carburantes siendo como es el plomo el aditivo que añade octanaje a nuestros carburantes cuando por otra parte es sabido que nuestras gasolinas andan precisamente faltas de un mayor octanaje?

"El plo, es en efecto un aditivo que se utiliza para mejorar el octanaje de las gasolinas con el fin de alimentar los actuales y modernos y revolucionarios motores que precisan aumentar considerablemente su número de octanos". Pero el plomo es, en contrapartida, y según expertos de la CCE "un elemento altamente contaminante que crea importantes problemas de contaminación y ataca el desarrollo de las neuronas cerebrales".

¿Qué hacer, pues, para incrementar el octanaje actualizándolo al europeo sin por otra parte incrementar, sino todo lo contrario, la concentración de plomo?.

El mercado nacional de los carburantes de tracción automovilística sufrirá próximamente una auténtica conmoción como consecuencia de tres distintas medidas que coincidirán en afectar al precio y la calidad de la gasolina y al precio también del gasóleo para los motores diesel.

Conviene al automovilista ir haciéndose una idea de lo que se le viene encima en materia de carburantes. En primer término y en lo que respecta al gasóleo con el que hace funcionar su recién estrenado diesel, conviene que sepa que acabará pagando por él prácticamente lo mismo que

### Más octanaje con menos plomo

Para Campsa y las refinerías la alternativa es difícil, por una parte, cabe mejorar con determinados componentes el índice de octanos procurando neutralizar con un mejor refinado la falta de calidad de muchos de los crudos que abastecen nuestro mercado o, alternativamente y ya que la legislación europea pone límites a las altas concentraciones de plomo que se dan en nuestras gasolinas, cabe estudiar la sustitución de dicho plomo por otros aditivos generalmente más caros que produzcan los mismos efectos de incrementar el octanaje de nuestras pobres gasolinas.

"El índice de plomo de la gasolina española es junto al de Portugal y Yugoslavia el más alto de Europa", nos recriminan desde la Europa comunitaria. En España, denuncian los europeos, se tolera a sus refinerías concentraciones de hasta 0,7 gramos de plomo por litro de carburante "de hasta 0,6 gramos por 100 cc", según corrigió a nuestra redacción un portavoz de Campsa-Concentración por encima de los 0,4 gramos que se tolera en Francia e Italia y a casi incommensurable distancia de los apenas 0,15 gramos que se aprecia en las gasolinas de Gran Bretaña y Alemania.

—¿Por qué en Alemania y Gran Bretaña sus gasolinas apenas precisan del recurso del plomo?.

—Verá usted- reconoce el portavoz de Campsa. En el caso de Gran Bretaña, hay que partir del hecho de que sus crudos del Mar del Norte, frente a Escocia, dan con facilidad estos altos octanajes mientras que, en Alemania, país próspero, rico y con un grupo

ecologista que se hace escuchar, el mayor octanaje se obtiene, sin necesidad de recurrir al plomo, mediante muy avanzados y costosos procedimientos de refinado.

### Sólo coexistirán la normal y la extra.

Otra de las medidas que afectarán al automovilista español será, tal cual hemos apuntado, el cambio de octanaje de nuestras gasolinas preciso para equipararlas al sistema europeo ante nuestra probable integración en la Comunidad Económica.

"Como usted sabe muy bien precisa nuestro informador de Campsa, en Europa tan solo coexisten gasolinas de 92 y 97/98 octanos mientras que en España, hasta el presente y junto a la normal (90 octanos) y la extra (98 octanos) coexiste la super de 96 octanos.

"En la actualidad añade nuestro informador tanto Campsa como la Asociación de Fabricantes de Vehículos están interesados en suprimir la gasolina super dado que España fabrica vehículos que exporta a toda Europa, con una especificación diferenciada de los que distribuye en el mercado interior, debido precisamente a esta diferencia de la calidad y octanaje de las gasolinas europeas y españolas. Es así como a Campsa y a las refinerías se les plantea el doble reto de transformar la gasolina "normal" de 90 a 91/92 octanos partiendo de hidrocarburos en general de muy bajo índice de octanaje y sin poder recurrir ya tampoco a una excesiva concentración de plomo. Nuestros estudios añadió el portavoz de Campsa apuntan ahora a reducir el plomo de los 0,6 gramos por litro a los

0,4 gramos autorizados por las autoridades francesas e italianas. Evidentemente "precisó" ni nuestra situación económica ni nuestro potencial de refinado hacen posible al menos, por el momento, intentar siquiera alcanzar las bajas proporciones de plomo que se dan en las gasolinas de Gran Bretaña y Alemania".

### El gasóleo, por las nubes, como la gasolina.

Finalmente queda también por modificar el actual precio del gasóleo que entre nosotros alcanza un precio de unas treinta pesetas por debajo de la gasolina, según octanajes, diferencia que las autoridades haciendísticas estiman excesivas por cuanto no hay razón aparente alguna para seguir primando el consumo del gasóleo consumido por los vehículos de turismo.

"En Europa nos recuerda el portavoz de Campsa la diferencia en el precio de la gasolina de 92 octanos y el gasóleo es apenas de cinco o seis pesetas. Aquí la diferencia llega a alcanzar las treinta o cuarenta pesetas, fruto en su origen, de una política social de abaratamiento del transporte por carretera de camiones. Pero, en la actualidad, no sólo ocurre que son los vehículos de turismo privado dotados de modernos motores diesel los que se benefician sin razón aparente alguna de aquella política proteccionista consumiendo gasóleo barato, sino que dicho gasóleo producto de una destilación media es cada vez más escaso, escasez que lleva a considerar la conveniencia de seguir las tendencias europeas de igualar los precios del gasóleo con la gasolina.

¡ Ya lo saben!

# FX4R TAXI

## ENGINEERED TO LAST.

## Un taxi de fama mundial

El coche de alquiler londinense (taxi), el cual se ha visto en la mayor parte de las ciudades del Reino Unido, también está haciendo incursiones dentro del extenso mercado mundial con opciones de volante a la izquierda, mando regulador de la temperatura, transmisión automática y muchas otras variaciones para adecuarse a los requisitos de los respectivos mercados.

El FX4R se ha construido con lo mínimo que un conductor tiene en mente: diferente de la mayoría de los otros taxis las reparaciones pueden ser terminadas en menos tiempo. Este modelo tiene un chasis y una suspensión dura para resistir carreteras en las peores condiciones.

Si su necesidad es un taxi duradero por muchos años a pesar de estar expuesto a cualquier tipo de condicionamientos: 1. que el espacio interior correspondiente al pasajero pueda ser limpiado y hasta sacado para su limpieza. 2 que pueda dar al operario la mayor economía de combustible, entonces el FX4R es el vehículo para ti.

El taxi FX4R -acaso mejor conocido como coche de alquiler londinense- es ahora reconocible a lo largo del mundo como el vehículo mejor creado para ese trabajo.

25 años después el taxi londinense aún está a la cabeza manteniendo debajo a otros competidores, la razón de esto se explica en una palabra: CALIDAD.

El FX4R es uno de los



pocos vehículos de ingeniería en el mundo con un modelo tradicional. Rápido, cómodo y maniobrable contribuye haciendo su cometido eficientemente y está completamente adaptado para este trabajo.

Su antecesor el FX4, era tan durable que no era raro que resistiese aún después de 500.000 millas en el cuenta kilómetros.

En un giro cerrado de solo 25 pies el FX4R es ideal por su facilidad para curvas cerradas, manteniéndose en aparcamientos que muchos coches no intentaría y adelantando e introduciéndose en el tráfico de la ciudad cada día.

Para el pasajero protección confort y conveniencia son de suma importancia y el FX4R se ha construido pensando en ello.

El FX4R en seguridad es único.

### FABRICADO PARA PERMANECER

El taxi "Carbodies" FX4R es uno de los pocos vehículos fabricados sobre un principio de paneles unidos sobre un chasis resistente. Hoy en día con el denso tráfico de las carreteras una raspadura es inevitable pronto o tarde. Con el FX4R, cualquier sector se sustituye fácilmente.

El FX4R está fabricado para aguantar las malas condiciones de la carretera. El muelle -semi- elíptico trasero en conjunción con los amortiguadores hidráulicos aseguran que los pasajeros estén bien aislados hasta del mal estado de las calles.

Los giros cerrados son efectivamente facilitados por la barra de torsión que conecta los brazos de los cojinetes traseros en conjunción con

la leva y la clavija de mecanismos de dirección, recoge los muelles independientes y los amortiguadores hidráulicos suministrando una buena tarea y unas características de duración en la carretera, las cuales contribuyen mucho en un viaje excepcionalmente tranquilo en coche.

La pintura terminada sobre el FX4R, es excepcional; el menor espesor de la película es de 50 por ciento más que la de los demás vehículos competidores.

El vital y económico Land Rover con motor diesel de 2,25 litros, con 5 ejes de soporte está adaptado para las carretas de un taxi.

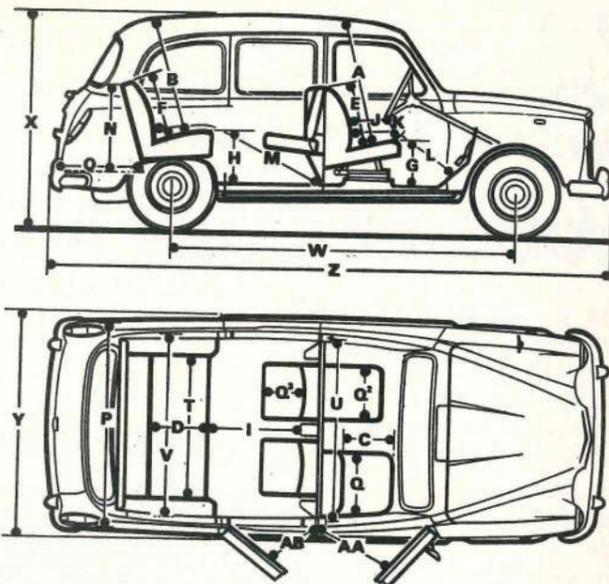
Como práctico el FX4R es provechoso: con 5 velocidades, la quinta actúa como un impulso y es la más adecuada para incursiones en la carretera. Trabaja sobre una relación de menos de 1 por 1 panteniendo mientras, la misma velocidad, así se reduce el esfuerzo del motor, da mayor economía y disminuye la tarea.

#### COMODIDAD PARA EL CONDUCTOR

Durante cientos de horas, que el conductor pasa sentado, la posición correcta es de vital importancia para la salud y protección del mismo. El asiento del conductor en el FX4R está ajustado no sólo para el movimiento de adelante y atrás, sino también para el peso y la inclinación.

#### INSTRUMENTOS Y CAMBIOS

Toda la información que tu necesitas está al alcance de tus dedos, confiando que las señales legibles, vigilan la presión del aceite, la temperatura del agua, el nivel del combustible al manómetro el medidor de velocidad. Una



sola columna de mando levantada acciona el claxon, el intermitente y se apaga automáticamente en el panel indicador.

En los modelos de transmisión automática hay un freno de mano iluminado con un indicador luminoso.

#### CAPACIDAD DE EQUIPAJE

Hay un gran espacio en el lado cercano al compartimento del conductor para baules y maletas. El suelo es bajo, per-

mitiendo cargar con facilidad. Posee un abrazadera para el equipaje.

#### PRODUCCION FUTURA

Mientras la política limitada de "Carbodies" es mejorar constantemente y poner al día los diseños del FX4R. Para una copia de la limitación detallada, contacte con "Carbodies Sales & Services Limitado" o con su principal vendedor.

NOTA: El precio de venta es de 1.800.000 Ptas. y su duración 10 años.

#### Dimensiones

*A (Max.) 36½" (0.93 m.)	*A (Min.) 32" (0.81 m.)	*B 38" (0.97 m.)	*C 16" (0.41 m.)	*D 17½" (0.44 m.)	*E 18" (0.46 m.)
*F 20" (0.51 m.)	*G (Max.) 17" (0.43 m.)	*G (Min.) 13½" (0.34 m.)	*H 14" (0.36 m.)	*I 31¼" (0.79 m.)	*J (Max.) 15½" (0.39 m.)
*J (Min.) 10" (0.25 m.)	*K (Max.) 8½" (0.22 m.)	*K (Min.) 4½" (0.11 m.)	*L (Max.) 40" (1.02 m.)	*L (Min.) 35" (0.89 m.)	*M 57" (1.45 m.)
N 26½" (0.67 m.)	O 25½" (0.65 m.)	P 65" (1.65 m.)	*O 20" (0.51 m.)	*O2 17" (0.43 m.)	*O3 13" (0.33 m.)
*T 45½" (1.15 m.)	U 55" (1.40 m.)	V 55½" (1.41 m.)	W 110½" (2.81 m.)	X 69½" (1.77 m.)	Y 68½" (1.74 m.)
Z 180½" (4.58 m.)	AA 25½" (0.65 m.)	AB 24" (0.61 m.)		Track - front 56" (1.42 m.) Track - rear 56" (1.42 m.) Turning circle 25 ft. (7.62 m.)	

# EL TAXI EN EUROPA: LONDRES

## El taxi londinense

Mi nombre es Geoffrey Trotter. He sido Director de la "Cab Company" de Londres la mayor firma UK del taxi, durante 25 años y además Director de "Joint Cab Trade Comittee" de Londres, las cuales representan a los propietarios y conductores de los taxis londinenses. También soy Vicepresidente y Director de la "Asociación Internacional del Taxi" con base en USA.

He viajado ampliamente por Europa, el Medio Este y América, he trabajado como asesor en gran número de capitales.

He sido invitado para hablaros respecto a la función y problemas del oficio del taxi en Londres, un tema sobre el que podría hablar durante algunas horas, no obstante limitaré mis observaciones a conclusiones importante.

#### EL TAXI EN LONDRES

Los primeros taxis fueron organizados mediante un acto del Parlamento en 1863, esto, por supuesto, referido a coches tirados por caballos, no obstante algunas cláusulas son aplicables hoy en día. Los taxis con motor fueron presentados en 1907, el año en que mi compañía había empezado.

Londres tiene 18.000 conductores de taxi y 13.500 coches de alquiler, que transportan aproximadamente 150



millones de pasajeros cada año. Hay unos 3 radio-circuitos todos de aproximadamente 1.000 coches de alquiler. Solamente hay 6 compañías que poseen unos 200 coches de alquiler. Cerca de 6.000 taxis son propiedad de individuales, el resto pertenece a compañías pequeñas y grandes.

Ellos suministran a un público valioso, transporte complementario a autobuses y metro. Son utilizados todo el día y la noche durante todo el año, y especialmente sirve a gente que llega de la estación de ferrocarril o aeropuertos.

Heathrow, el aeropuerto más frecuentado en todo el mundo, tiene un aparcamiento de 500 vehículos. El área más grande de Londres es de 30 millas de diámetro y el conductor debe aceptar un alquiler dentro del área de la Policía Metropolitana de Londres, si el viaje es de menos de 6 millas. Si es de más de 6 millas el conductor puede negarse o acordar el precio del transporte con el pasajero.

Un coche de licencia alquilado sólo es válido durante un año, y la licencia del conductor durante 3 años. No existe un límite de edad para un conductor de taxi, pero debe hacerse un examen médico anual después de los 65 años. Todos los conductores deben ser mayores de 21 años.

Taxis y conductores está sujetos a leyes muy estrictas ejecutadas mediante la patrulla oficial de la Policía Metropolitana. Hay multas graves para taxis encontrados en mal estado, después de las reparaciones necesarias deben ser sometidos a una inspección especial.

Del mismo modo los conductores que cobran más del

precio normal, no usan el taxímetro, o cometen otros agravios pueden ser cesados o destituidos de sus licencias.

"Los Cabs" son fabricados por "Carbodies" y su precio es de 1.800.000 Pta. Todos tiene 2,5 motores diesel, la mayoría son de cambios automáticos, y están especialmente diseñados para un acceso fácil, reparaciones simples y maniobrabilidad.

La mayoría son de color negro, un color que facilita su reconocimiento y reparación. La mayor parte de los taxímetros son "Kienzle", sin embargo estamos experimentando con un "taxímetro medidor" hecho en Barcelona.

Los conductores deben someterse a un extenso adiestramiento sobre la geografía de Londres y además a un test especial de conducción. En el transcurso de año y medio los conductores deben hacerse aptos en ambos test y así cualificarse.



Todos los conductores son clasificados como autónomos y:

- I) Pagan sus propios impuestos.
- II) Pagan sus impuestos a la Seguridad Social.
- III) No tienen contrato de Trabajo.
- IV) Hacen sus propias revisiones para pagar sus pensiones y enfermedades.

Un rasgo interesante y poco frecuente de Londres es que no hay un límite sobre el número de taxis o conductores. Los números permitidos se incrementan o disminuyen con el propósito de encontrar un nivel económico.

Cuando el negocio va bien los números ascienden, cuando va mal, los números descienden. Esta es la ley de la selva y, aunque ello agrada al Gobierno y al público en general, a los conductores y propietarios no les agrada porque ello es causa de inseguridad. Además de esto, no

hay una estimación tanto sea a conductores como a propietario de Licencias. Las cuales no son transferibles y cuestan solamente 2.000 Ptas. cada año.

Nuestro primer problema, por consiguiente es que propietarios y conductores desean un límite de licencias de taxi y el Gobierno por el contrario no.

Nuestro segundo problema, es que el presente taxi se está volviendo viejo. Habiendo sido manufacturado durante 25 años ahora la herramienta debe ser repuesta para someterse a regulaciones comunes. Varios proyectos nuevos están empezando a considerarse, pero un taxi hecho especialmente costaría por encima de los 2 millones de pesetas y puede por esto no ser viable para su trabajo. Una alternativa podría ser convertir un coche privado, como vosotros haceis en España y en otros lugares. Una alternativa más lejana sería que los grandes fabricantes de coches produjeran un taxi especial, el cual podría ser adaptado para usarlo en todas las ciudades del mundo.

Para ello necesitaría tener alternativas de: gasolina, diesel o mototes L.P. G., también necesitaría ser barato de reparar, tener bajo consumo de combustible, y la alternativa de volante en el lado derecho o el izquierdo, transmisión automática o manual, y aire acondicionado.

Porque sería producido en cadena y vendería en un amplio mercado, ello podría tener un precio aceptable y por esto atractivo para la industria del taxi.

Nuestro tercer problema es vigilar la competencia. Los taxistas deben trabajar mucho tiempo y duramente para obtener sus licencias y deben obedecer con un estricto control de la policía. Ellos, por todo esto sienten la competencia de los propietarios de vehículos particulares, pudiendo alquilar y haciendo el trabajo del taxi en los aeropuertos, estaciones de ferrocarril y en las calles; siendo parados y perseguidos por delincuentes.

En Londres, a estos taxis ilegales los llamamos "minicabs". En América son llama-

mados piratas o gitanos. No dudamos que vosotros teneis una palabra para ellos en España.

Otro gran problema es que nuestro Gobierno está intentando convertir en privado el transporte público y le gustaría prolongar el alcance del trabajo del taxi, mediante alentar a los conductores a compartir su taxi con varios pasajeros y operar a lo largo de rutas fijas que por otra parte sería poco económico para un autobús, actualmente una persona está autorizada para alquilar un "cab" pero en el horario de trabajo un "cab" podría transportar 4 ó 5 pasajeros.

El Gobierno está, por consiguiente considerando admitir un operador de Hong Kong para introducir unos miniautobuses que funcionarían sobre unas rutas fijas a través de Londres. El Sindicato del Taxi de Londres se opone violentamente a esta proposición, y está luchando con ello con una acción legal en el "High Court of Justice" muy costosa económicamente.

Como siempre el Gobier-



no ha dicho que si los taxis no quieren hacer este trabajo entonces ellos permitirán la introducción de los miniautobuses.

El Gobierno también desea que los taxis transporten los niños al colegio y mayormente a personas incapacitadas. Esto ya se hace en América, y en Londres personas incapacitadas pueden tomar un taxi por la mitad del importe registrado, el conductor intercambia un recibo para hacerlo efectivo en el Municipio.

En Londres la política del Gobierno va encaminada a fomentar autobuses, trenes y

coches de alquiler con subsidios y concesiones de tráfico a líneas como "Only Bus", y también para disuadir a coches privados mediante restricciones y aparcamientos y posiblemente contribuciones. Nosotros evidentemente apoyamos estos, porque permite el transporte público para llevar a cabo una función correcta y limitar en el interior de la ciudad la ciudad la polución del tráfico molesto.

Una innovación reciente ha sido la exhibición de anuncios sobre las dos puertas delanteras de los taxis de Londres. Esto produjo unos ingresos

extras de 440 millones de pesetas por año.

Las provincias de ciudades en Gran Bretaña tienen relativamente pocos taxis la de mayor número es Glasgow con 1.200.

Aquí la tarifa común es provechosa, junto con algunas otras estadísticas para vuestra información.

Hoy llegué aquí en taxi y mi atractiva conductora me dijo que en Barcelona había demasiado tráfico, también muchos taxis y no suficientes pasajeros. Esto parece estar igual en todo el mundo.

## TARIFAS AÑO 1983

### POLICIA METROPOLITANA TAXIS AUTORIZADOS

El conductor debe, excepto que tenga una excusa razonable, no aceptar una carrera de 6 millas (20 millas si es al aeropuerto de Heathrow), si el destino es el área Metropolitana y/o los distritos de la policía urbana. La tarifa de tales viajes es la siguiente:

### TABLA DE TARIFAS

70 peniques:  
Durante las 630 yardas o 2 minutos y 12 segundos.

50 peniques:  
Por otras 315 yardas (284,55 metros) o 1 minuto y 6 segundos, hasta que el billete exceda de 3 libras con 80 chelines.

### TARIFAS AEROPUERTO HEATHROW-LONDRES: 14 LIBRAS

#### RECARGOS

1.PASAJEROS ADICIONALES  
Cualquier persona (excluyendo niños en brazos) (2 niños de menos de 10 años equivalen a una persona mayor):  
15 Chelines

#### 2.EQUIPAJE

Por cada artículo en el departamento del conductor y por cada otro por encima de 2 pies de largo:  
5 Chelines

#### 3.TARDES; NOCHES; FINES DE SEMANA; FESTIVOS

\* Por cualquier carrera empezando o finalizando dentro de los siguientes periodo:  
De lunes a viernes desde las 20 h. hasta medianoche  
Sábados de 6 de la mañana a 3 de la tarde:  
40 Chelines

\* De lunes a viernes desde la medianoche hasta las 6 de la mañana.

De las 8 del día anterior hasta las 6 de la mañana del día posterior el Sábado y Festivos:

60 Chelines

\* Entre las 8 de la tarde del 24 de Diciembre y las 6 de la mañana del día 26 del mismo:

2 Libras

NOTA: En el punto 3 sólo es aplicable una modalidad de tarifa.

#### RECLAMACIONES:

Referentes a taxi o a conductores deben ser enviadas inmediatamente al comisionado de policía, Oficina Pública de Transporte, 15 Penton Street, Londres N, I 9PU con el número del taxi o el número del distintivo del conductor.

#### OFICINA DE OBJETOS PERDIDOS:

Se podrá reclamar en la oficina de objetos perdidos de la policía metropolitana en la misma dirección.

# NOTICIAS MOTOR

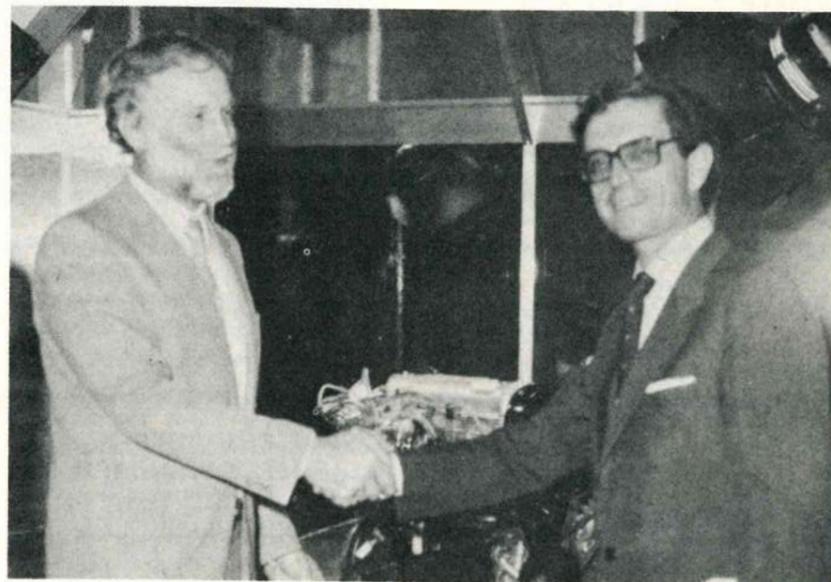
## PRESENTACION DE LOS NUEVOS MOTORES SEAT, SISTEMA PORSCHE

Seat presentó en el Salón de Ginebra una de las premiéres mundiales del certamen: una nueva generación de motores desarrollados en el Centro de Investigación de la firma en Martorell, en estrecha colaboración con Porsche. Presidió el acto don José Díaz Ruiz director comercial de Seat, quien brindó una amplia explicación acompañado de D. Salvador Bordas, Jefe de Moto-propulsores Sistema Sigma, aclaremos que el proyecto así denominado es el que engloba la creación de estos motores y de los nuevos vehículos Seat de pronta aparición y al que asistieron asimismo altas personalidades de la empresa Porsche.

Se trata de motores de cuatro cilindros en línea, de 1193 y 1461 cc., de bajo consumo y alta potencia, que generan un par motor máximo incluso en regímenes bajos de giros. A todo ello contribuye principalmente la cámara de combustión Porsche (TOP) llevada termodinámicamente a su punto óptimo. Esta cámara está situada en la cabeza de los pistones. El motor de 1.2 consume sólo 7,6 l. por cien kilómetros en circuito urbano y el de 1.5, 7,8 litros. Porsche ha mejorado también la transmisión como medio eficaz para mantener el consumo de carburantes bajo y asegurar una conducción agradable. La caja de cambios de cinco velocidades

que reduce el consumo de carburante tiene una velocidad superior extraordinariamente alta y se adapta igualmente bien en los motores si se instala la relación de conducción más adecuada. La versión pequeña, con una relación de comprensión de 9,5:1 puede ser utilizada con gasolina normal (ROZ

El bloque motor, de pared muy delgada, de fundición gris, dispone de un cigüeñal de 5 apoyos que, con su extremo anterior, acciona una bomba de aceite, el generador y el compresor de aire acondicionado. Tales motores son ciento por ciento españoles, llevan el programa de Seat y la siguiente



## Éxito internacional de SEAT

96/MOZ 84).

En estos motores el carburador prepara la mezcla y un sistema de encendido electrónico, sin mantenimiento, completa su moderno equipamiento.

Los motores que equiparán los nuevos modelos están dotados de culatas de corriente transversal de aleación ligera con árbol de levas en cabeza y válvulas son accionadas mediante empujadores de cazoleta hidráulicos, sin mantenimiento y de baja rumorosidad.

leyenda: "System Porsche", porque se trata, en efecto, de un sistema basado en la mecánica de Porsche, especialmente del modelo 911, pero adaptado a las especificaciones del encargo de Seat, que no podían ser más exigentes: bajo consumo y alta potencia de salida; alta fiabilidad y duración; seguridad óptima incluso en condiciones climatológicas extremas, por lo que han sido probados en puntos tan distintos como África y el Antártico una concepción mecánica que permita

una sobria marcha y cumpla con las reglamentaciones en cuanto a ruidos y contaminaciones; mantenimiento reducido al máximo y de rápida realización; peso reducido -en ambos se han conseguido 10 kg-; alto nivel de refinamiento técnico adecuado para la producción en masa a un coste razonable y por último, una concepción básica adecuada para una etapa de desarrollo sucesivo, por ejemplo motores con un número de cilindros diferentes versiones de inyección o turbo.

Todas las condiciones las ha cumplido Porsche, según manifestaron sus directivos y ambas firmas están trabajando ya en otro motor revolucionario de tres cilindros.

El proyecto Sigma del que nos dijo el señor Díaz Ruiz que ha requerido una inversión de 3.500 millones, podrá brindar en efecto los mayores rendimientos. El motor de 1193 cc. está destinado al

Seat Ibiza de próxima aparición y su hermano mayor, el 1461 al S-2, que al parecer será un coche de tamaño aproximado al 131. La producción de los motores ya ha empezado y se llevan contruidos más de 500, los primeros de los cuales serán utilizados en breve en el modelo Ronda.

El Ibiza, según todas nuestras noticias, promete ser un coche del tipo de los Fiesta o del Corsa, extraordinariamente atractivo pues no en vano han intervenido en el diseño Ital Desing, y el famoso Giugiaro, además de Karman en el desarrollo técnico.

Se dice que respecto a su más famosos oponentes, el Ibiza de 3,60 metros (?) tiene no menos de 10 cm. más de anchura. En el magnífico stand de Seat en Ginebra, que realmente constituyó una gran atracción, se exponía el motor en sus diversas fases de construcción, seccionado y en fin, de la forma más reveladora.

Un ejemplar de estos motores preparado especialmente por los técnicos de Seat Luis Bros y Juan Merchan, evolucionaba en medio del stand, se abría como un libro y permitía que se admirasen las perfecciones técnicas a que ha llegado el departamento de Desarrollo de Seat y Porsche en esta pieza vital de los futuros automóviles españoles. Decimos españoles, puesto que es fórmula ya acostumbrada, aunque no confesada por muchas marcas, que intervengan en la realización de los motores nuevos, y por supuesto de las carrocerías, los técnicos más famosos y acreditativos. Como dato significativo anotemos que la División de Proyectos de Porsche invierte el 40 por ciento de su actividad para marcas extranjeras, entre las que cuentan muchas de las más famosas, que, por supuesto, no quisieron revelar sus nombres.

### CERCA DE 400.000 AUTONOMOS SE HAN INCLUIDO EN EL SEGURO EN CATALUNYA

Barcelona: El conseller de Sanitat y Seguretat Social de la Generalitat, Josep Laporte, anunció ayer que en Catalunya hay 380.000 trabajadores autónomos que desde el primero de enero se han incluido en el régimen de la Seguridad Social. El señor Laporte, que afirmó hablar en una rueda de prensa como dirigente de CDC y no como conseller, afirmó que "en Madrid no quieren otorgarnos créditos suplementarios para poderlos atender", refiriéndose a los nuevos asegurados.

### LAS AUTORIDADES DE MARRUECOS PROHIBEN PASAR LA FRONTERA A LOS TAXIS DE MELILLA

Las autoridades fronterizas marroquíes han prohibido el paso de los taxis de Melilla a ese país, según ha hecho público el presidente de la agrupación de autotaxis, Antonio Ciendones.

En la actualidad, el número de taxis de Melilla se eleva a unos 50. Sus conductores que proporcionan trabajo a más de medio centenar de familias, se verán seriamente afectados en sus ingresos al quedar reducido el servicio a los sólo 12 kilómetros cuadrados con que cuenta Melilla. Esta medida marroquí es la segunda de trascendencia negativa para la



ciudad española que se toma en las últimas semanas, ya que en la primera se prohibió la entrada a Marruecos del diario El Telegrama de Melilla, e incluso fueron confiscados los ejemplares que llevaba en su coche algún turista de paso.

### EL MINISTRO BARRIONUEVO EN AL STAND DE MERCEDES - BENZ

El ministro del Interior, José Barrionuevo, visitó el stand de Mercedes-Benz en la SICUR 84, con motivo de la inauguración del Certamen.

El Ministro mostró un gran interés por las características técnicas y de seguridad de los vehículos Mercedes Benz expuestos que, además de su ya conocida calidad y rentabilidad avalada por la dilatada experiencia de Mercedes-Benz España como fabricante de vehículos industriales ligeros y medios, con tecnología Daimler-Benz aportan grandes novedades en el campo de la seguridad.

La fotografía recoge un momento de la visita.



Con la incorporación del nuevo sistema de apertura y cierre de válvula por medio de compensación hidráulica, la nueva generación de motores Diesel Mercedes-Benz para turismos se sitúa en un plano tecnológico superior. Esta es la primera vez que este efi-

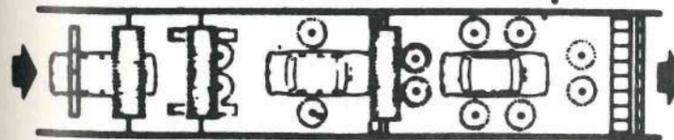
caz sistema se aplica en un motor de turismo Diesel y sus mayores virtudes son la ausencia de mantenimiento, el funcionamiento suave y silencioso y una gran precisión de trabajo.

El sistema de compensación hidráulica se ha mostrado incluso superior al conocido

mando desmodrómico al que está sustituyendo en motores rápidos y de altas prestaciones.

El nuevo Mercedes 190 D, cuyo motor diesel dispone ya de este dispositivo, goza por lo tanto de una situación exclusiva en el mundo de los turismos Diesel.

### La instalación más moderna AUTO-JET única en España



El único sistema eficaz. Diecinueve cepillos realizan un perfecto lavado de su vehículo. Abrillantado y superencerado 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



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)

**¡GRATIS!**

50 EQUIPOS DE FRENO JURID

JURID QUIERE PREMIAR SU COLABORACION, PARA ELLO SORTEA 50 JUEGOS DE PASTILLAS PARA FRE-NOS ENTRE LAS CARTAS RECIBIDAS.

**JURID**

*para frenar... a tiempo.*

En su constante de ofrecer al profesional del taxi un mejor servicio y calidad, frenos Jurid desea conocer cual es su opinión, para ello, rogamos cumplimente esta encuesta con los datos solicitados y nos la remita a nuestra redacción, Iglesia, 4. Barcelona-24 y participará en este gran sorteo de 50 juegos de pastillas para freno Jurid de la máxima calidad.

Marca coche: ..... Modelo .....

¿Cuántos Kms. hace al año? .....

¿A cuántos Km. cambia las pastillas de freno? .....

¿Qué defectos encuentra en su marca actual? .....

.....

¿Qué marca utiliza? .....

Nombre y apellidos .....

Dirección . ..... No..... Piso.....

Ciudad.....Provincia.....



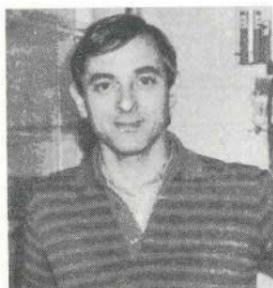
KLEBER Y HNOS. ROJAS SINONIMO DE CALIDAD

UN SERVICIO PARA EL TAXI  
 NEUMATICOS HNOS. ROJAS LE OFRECE LAS MEJORES MARCAS EN NEUMATICOS PARA SU TAXI, EQUILIBRADO DE RUEDAS, LLANTAS, CAMBIO DE ACEITE ENGRASE Y UN COMPLETO SERVICIO PARA QUE VD. TENGA A PUNTO SU VEHICULO. COMPROBACION DE DIRECCION CON EQUIPO ELECTRICO.

## NEUMATICOS HNOS. ROJAS

HERNAN CORTES, 17 TEL. 231 78 07 BARCELONA-18  
 TEL. 226 54 63

### LOS MEJORES PRECIOS DEL MERCADO



**PACO**

No lo dude, si busca buen servicio, precio y profesionalidad, Neumáticos Hnos. Rojas son los especialistas del taxi. Salvador y Paco le atenderán personalmente y le aconsejarán en cuanto desee.

MONTAJE Y EQUILIBRADO GRATUITO PARA LOS TAXISTAS.



**SALVADOR**



## LA REDUCCION DEL CONSUMO A TRAVES DE LOS NEUMATICOS

La constante investigación de los distintos fabricantes de neumáticos y fruto de ella, la práctica totalidad de los neumáticos diagonales está siendo sustituida por neumáticos de tipo radial.

Los neumáticos radiales, además de ofrecer una mayor seguridad, contribuyen a reducir el consumo de forma notable. En nuestros días cualquier

neumático normal tiene un tiempo de vida de unos 7 o 10 años, tiempo en que una vez transcurrido es preciso su sustitución por un nuevo modelo de acuerdo a los avances y variaciones introducidos en los nuevos automóviles durante ese tiempo.

Este no es el caso de los neumáticos diagonales, cuya rígida construcción se contradice

con la búsqueda del mayor confort de los automóviles actuales, al tiempo que influye de manera negativa en el consumo del combustible y en su rendimiento o fiabilidad a altas velocidades.

Por estos motivos, la industria del neumático mundial se ha lanzado ya a abastecer a los automovilistas con neumáticos esencialmente radiales.

CON EL ASESORAMIENTO TECNICO DE NEUMATICOS HNOS. ROJAS

## MENOR RESISTENCIA A LA RODADURA

El factor principal de los fabricantes para decidirse a la búsqueda de nuevos modelos de neumáticos, es el caballo de batalla orientado a la reducción de la resistencia a la rodadura.

En cada giro de la cubierta se produce una deformación que provoca una absorción de energía al pasar aquellas por la zona de contacto. El valor de la energía perdida por el rozamiento depende de los materiales con que está fabricado el neumático, así como de la densidad o espesor de dicho material, sin olvidar su construcción general.

La potencia absorbida varía también con la velocidad del vehículo, resultando que a bajas velocidades es precisa una mayor potencia del motor para vencer dicha resistencia a la rodadura, siendo aquella del 25 por ciento a una velocidad de 50 Km. hora, habitual en circuitos urbanos.

La disminución de peso es fundamental para obtener una disminución de la resistencia, ya que gracias a ella se logra aminorar la deformación del material, lo que se traduce en una menor pérdida de energía transformada en calor.

Esta medida, sin embargo, ha de ir acompañada de otras características de diseño complementarias, tales como la composición de material de la banda de rodadura, el ángulo y sus reajustes o anchura de los aros de acero, así como otros detalles constructivos del neumático.

Otra de las características especiales e importantes del neumático y que contribuye a economizar combustibles, es

su capacidad de adherencia al suelo, ya que las constantes deceleraciones a que se ven sometidos en terreno virado son un factor a la hora del incremento del consumo. De cualquier modo los métodos adoptados por los distintos fabricantes de neumáticos de cara a reducir el consumo, varían considerablemente, concentrándose en la mayoría de los casos en una mayor relación dimensional para hacer disminuir la resistencia a la rodadura. La relación dimensional es una medida de la profundidad del neumático expresada como un porcentaje de su sección, de forma que la relación dimensional es decisiva para una correcta adherencia y un consumo adecuado.

Los neumáticos de relación dimensional inferior o baja tienen la ventaja de adaptarse con facilidad a la mayoría de coches del mercado. Los neumáticos con relación dimensional alta (serie 82) precisan un cambio de llantas de dimensiones mayores, lo que comporta un gasto mayor al efectuar el cambio.



## LA PRESION CORRECTA Y LA SEGURIDAD

Frecuentemente el conductor de un automóvil se preocupa más de los aspectos exteriores o del nivel del aceite que de otros factores importantes, tal como es la perfecta presión de los neumáticos y una superficie de dibujo correcta.

La presión adecuada no es tan solo un factor determinante de seguridad sino un factor de ahorro decisivo. Un neumático con baja presión produce un mayor índice de resistencia en la rodadura, lo que exige un mayor esfuerzo al motor y consecuentemente un mayor consumo de carburante.

La presión debe ser revisada frecuentemente, especialmente en los vehículos de servicio público, como el taxi, estar acorde a las indicaciones del fabricante y tener el dibujo en perfecto relieve.

Un viaje inesperado puede ser causa de un posible accidente si el neumático se ve so-

## 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)



## 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
- Pago de costas judiciales
- 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  
BARCELONA-36

o bien llamando al teléfono  
253 40 05

y será debidamente atendido

metido a altas velocidades y su presión es inadecuada. Igualmente puede afectar seriamente a la estabilidad del vehículo así como a la seguridad de marcha, esencialmente en las ruedas delanteras, ya que un neumático con la presión baja

realizará una mayor fricción sobre el suelo y ladeará el vehículo con pérdida de estabilidad en la dirección.

La presión debe ser correcta en las cuatro ruedas y para mayor seguridad y tranquilidad debe igualmente re-

visarse la rueda de repuesto. No tan solo trabajaremos más tranquilos, sino que nuestro trabajo será más rentable y seguro, con menor coste de carburante y menor gasto en neumáticos.

## PARA NO PERDERTE NI UNA

SI ERES PROFESIONAL TAXISTA  
ESTA ES TU REVISTA.

### ¡SUSCRIBETE!



## LA PRIMERA REVISTA DEL TAXI DE ESPAÑA POR SOLO 1.000 PTAS. AL AÑO

TAXI LIBRE. PUJADAS, 11 - BARCELONA-18

SI DESEO RECIBIR EN MI DOMICILIO LA REVISTA "TAXI LIBRE" MEDIANTE EL PAGO DE 1.000 PTAS AL AÑO QUE ABONARE  CONTRAREMBOLSO  MEDIANTE TALENÓN ADJUNTO.

Remitir este cupón a, Pujadas, 11 - BARCELONA-18

NOMBRE .....

DOMICILIO .....

PROVINCIA .....



## 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. de Palomeras, 135

TALLERES Y  
RECAMBIOS: Autopista de Valencia, Km. 7

UTILICE LA FINANCIERA

Financiera Seat, S. A.

Condiciones especiales para los señores asociados

# 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

## CARACTERISTICAS 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.