

taxi LIBRE

MAYO 1987

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.ª EPOCA, AÑO VI N.º 46

ARRANQUE CON ENERGIA Y...HAGASE OIR.



distribuidor exclusivo
para España

italauto sa

Pol. Ind. MANSO MATEU. C/. de l'Om, s/n. Apartado de Correos 184
Teléfono (93) 370 96 11 (Centralita). 08820 EL PRAT DE LLOBREGAT (Barcelona)

SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS

taxitronic  22



(TAMAÑO NATURAL)

LA MAS ALTA TECNOLOGIA
EN EL MINIMO ESPACIO

INTERFACOM, S.A.

Galileo, 303-305 - 08028 BARCELONA

taxi
LIBRE

REVISTA PROFESIONAL
DE DIFUSION NACIONAL
2.^a EPOCA, AÑO VI N.º 46

Portavoz de la Confederación Sindical
de T. Autónomos del Taxi de España

Primera revista del Taxi de España
Fundada el año 1980

Editorial

Se ha clausurado el Salón del Automóvil de Barcelona y hemos podido ver las grandes innovaciones tecnológicas en el mundo del motor, nuevos modelos de vehículos, etc., no obstante ninguna empresa ha sido capaz de presentar en este Salón el vehículo prototipo taxi idóneo, el vehículo que esperamos el sector. Ello nos hace trabajar más aún si cabe en el proyecto Taxi 92, tanto es así que hay ya un proyecto de consorcio para fabricar en España con patente inglesa para el Taxi Metrocar solamente solucionando el tema del vehículo. Se olvida una perspectiva global de solucionar el problema mayor que hoy tenemos, es decir la herramienta de trabajo, el Sindicato tiene presente el tema y es objetivo fundamental del mismo su solución de hoy, que haya ampliado al proyecto Taxi 92 a la administración local, es decir la corporación.

En otro orden de cosas hay un tema importante que afecta al taxi y donde no se ha tenido en cuenta al sector, nos referimos a la disolución de la Corporación Metropolitana, durante los últimos meses hemos asistido como meros espectadores a la polémica entre Convergència y Socialistas, con respecto a la división comarcal de Cataluña y a la disolución del ASEC, sabemos que se va a configurar una entidad metropolitana de transportes, pero esa entidad no contempla la totalidad de los municipios del actual ASEC Metropolitano, pueblos como Cerdanyola, Sant Cugat, Sant Feliu y otros quedan fuera del ámbito de actuación de la entidad metropolitana de transportes. Pedimos que el servicio del taxi de esos municipios, sea cedido a la entidad metropolitana a fin de mantener la situación actual, el Sindicato ya ha tenido reuniones con la Corporación y con la Dirección General de Transportes para hacerles llegar esta petición, esperamos que se tenga en cuenta, no obstante denunciaremos que este tema se haya acordado sin tener reuniones previas con el Sindicato ni con la Comisión de Seguimiento, entendemos que en temas que nos afectan se debe dar participación a los afectados, antes de tomar acuerdos cuya importancia puede significar modificar toda la política actual del Sector en Barcelona.

Director: MIGUEL TOMAS ROMERO
Secretario de Redacción: FRANCISCO MURILLO
Colaboradores: RAFAEL ARNAL MAÑEZ y MANUEL GARCIA ANDREU
Fotógrafo: LUIS BERGEL FLORO
Redacción: STATC. Carlos I, 82 - 08018-Barcelona - Tel. 300 23 14

Exclusiva de Publicidad: RECURSOS PUBLICITARIOS, S. A.
Villaruel, 204-206 - 08018-Barcelona - Tel. 239 41 67
Director de Publicidad: FRANCISCO GIBERT PERRAMON

Imprime: Ràpid-Text. Travesera de Gracia, 123. Barcelona. Dep. Legal: B. 40053/80

trabaje comodamente



**Catalunya Motor
le ofrece
más posibilidades
de elección.**

**Venga a nuestra
exposición y elija.
Servicio
y recambios
originales.**

TRABAJE SIN PROBLEMAS

Catalunya Motor

Hacemos futuro



Plza. Cerdà-Gran Vía	Borrell-Avda. Roma	Avda. Madrid-Galileo	Rbla. Catalunya-Diputación
Gran Vía de les Corts Catalanes, 140 332 11 00	Borrell, 185-193 254 82 60	Avda. Madrid, 179 330 29 16	Rbla. Catalunya, 26 302 07 99



ASI SUBEN LOS SEGUROS

En principio se han barajado dos cifras para la subida de las primas en función del tipo de seguro. Para aquellos que sólo poseyeran el antiguo Seguro Obligatorio de Automóviles (SOA), el incremento será ligeramente superior al 200 por 100; mientras tanto, para aquellos vehículos que tuvieran alguna póliza suplementaria (a terceros, daños, a todo riesgo o combinado) el incremento se moverá en un tramo que va desde las 3.000 hasta las 9.000 pesetas.

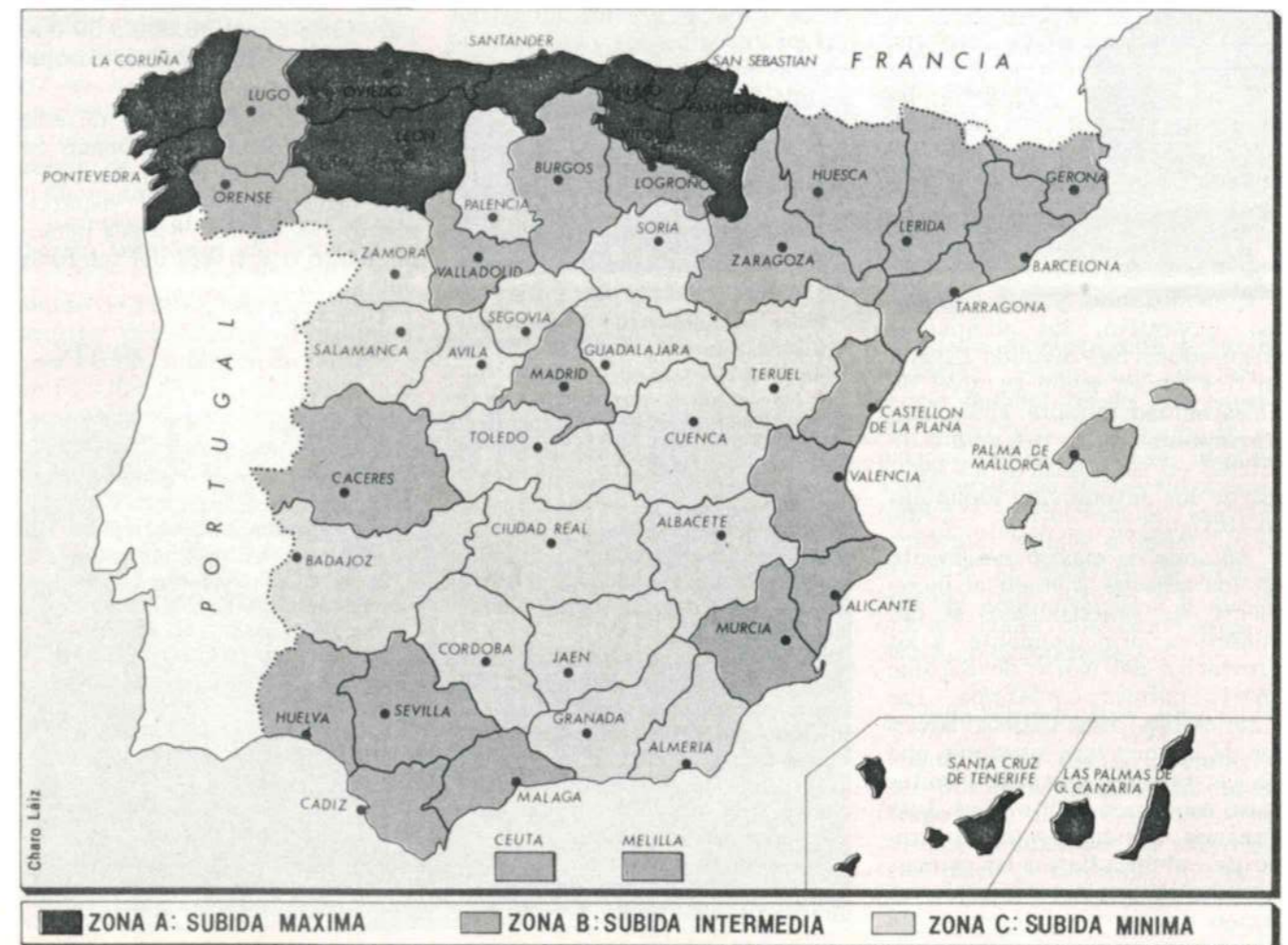
Jano, dios del seguro

El seguro del automóvil, como todos los seguros, es un artículo de precio libre. Es decir, que cada compañía fija directamente las tarifas. No obstante, la Dirección General de Seguros tiene que "autorizar" esos precios. En este sentido, esta dirección gene-

ral tiene una misión casi contradictoria: por un lado, proteger al ciudadano (evitando primas excesivas y consiguiendo que se paguen las indemnizaciones) y, por otro, proteger a las empresas aseguradoras, procurando que éstas ganen dinero (ya que ésta es una forma de lograr que sean solventes y paguen, por tanto, a los indemnizados). Tiene, pues, como el dios pagano Jano, dos caras y dos misiones.

El año 1986 ha supuesto un incremento en el número total de accidentes ocurridos en España. Alrededor de 4.100.000 accidentes y cerca de 205.000 víctimas (entre muertos y heridos) han llevado a establecer un nuevo récord en España y sitúan a nuestro país a la cabeza de Europa en la relación parque/accidentes. Este importante incremento en la siniestralidad española obli-

ga, casi más que la incorporación a Europa, a incrementar las primas de los seguros. España ha quedado dividida en tres zonas (ver recuadro y mapa adjunto) para la revisión de las primas según la accidentalidad habida en las mismas durante los pasados doce meses. Este es el primero de los factores que influyen en la fijación de las primas. Pero existen algunos más. La incorporación a Europa y la consiguiente adaptación de las indemnizaciones a los límites comunitarios; el establecimiento de la nueva estructura del seguro del automóvil en España, con la consiguiente ampliación de las coberturas, y datos como la antigüedad del permiso, de la prima en la compañía o la siniestralidad individual influyen en el precio que cada individuo tendrá que pagar en 1987 por su seguro.



LA SUBIDA, SEGUN MODELOS Y ZONAS				
Modelo	Vehículo	Zona		
	Grupo	A	B	C
Panda 40	3	6.900	4.200	2.600
R-5 GTL	4	6.500	4.600	2.000
Fiat Uno 45	4	6.500	4.600	2.000
Fiesta S 1.2	5	6.000	3.800	1.100
Peugeot 205 GL	5	6.000	3.800	1.100
Opel Kadett GSI	6	7.100	4.600	1.400
BX 19 GTI	7	5.200	2.800	-500

Estas subidas son aproximadas y se refieren sólo al seguro de Responsabilidad Civil y no a las restantes pólizas (todo riesgo, etcétera). Además, se trata de una subida media, ya que el precio de su póliza viene determinado por datos, como los accidentes sufridos por cada vehículo, el número de partes dados, la siniestralidad general de la zona por donde circule, etcétera. Por otra parte, los modelos de vehículos citados se han tomado simplemente como referencia.

Fuentes de la Dirección General de Seguros señalaban que el incremento en las primas de los seguros de automóviles achacable a la entrada de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) es, aproximadamente, de unas 2.000 ó 2.500 pesetas. La cantidad restante hasta la prima aplicable se deberá al ajuste impuesto por las compañías de seguros. Esta incluye no sólo una revisión con motivo de la siniestralidad, sino del incremento de los gastos de gestión y administración de las compañías aseguradoras y de los beneficios que éstas quieran obtener.

Las tres zonas

Generalizando, y sólo con ánimo ilustrativo, las compañías aseguradoras han dividido España en tres zonas, según su nivel de siniestralidad durante 1986, que corresponden a los tres grados de subidas en las primas de los seguros de los automóviles españoles en 1987.

La zona de mayor incremento en los seguros (debido al incremento de siniestralidad) se circunscribe, principalmente, a las provincias del Norte de España, en la cornisa cantábrica. Las condiciones atmosféricas adversas de la zona son, sin duda, una de las razones más importantes para este incremento. Las Islas Canarias, que figuran en este grupo de subida alta en las primas, son una excepción; el enorme volumen de turistas y de alquileres

de automóviles son los responsables de esta cuestión.

La zona de subida media en las primas de los seguros incluye, principalmente, a toda la costa mediterránea, junto a las ciudades interiores (Madrid, Barcelona, Zaragoza o Sevilla, por ejemplo) de mayor población y parque de vehículos.

La zona de menor subida en las primas coincide con las provincias más rurales y del interior de la Península. Es una zona tranquila, tanto de tráfico como de accidentalidad, que coincide con las provincias menos pobladas.

En esta zona, las subidas no sólo son moderadas (una media de 2.000 pesetas por póliza de seguro obligatorio), sino que incluso estas provincias son las



únicas en las que se produce un descenso, curiosamente en los automóviles de más lujo y con pólizas voluntarias más amplias.

Por último, dos notas. Primera: cada compañía aseguradora fija las primas en función de los datos individuales de cada vehículo y sus propios intereses. Segunda: las pólizas actuales (que son distintas a las nuevas) que cubran más responsabilidades de las obligatorias, al pasar al nuevo Seguro de Responsabilidad Civil Obligatorio subirán en menor medida cuanto mayor sea la responsabilidad voluntaria que antes cubrieran.

En otro orden de cosas, os informamos que, tras el brutal aumento de los seguros de nuestros vehículos, el STATC ha estado realizando gestiones ante el Ministerio de Hacienda, tanto a nivel de Barcelona como en Madrid. Asimismo hemos entrado en contacto con las compañías aseguradoras, pudiendo facilitar en la actualidad seguros para taxis desde 30.000 a 50.000 pesetas, en función de la compañía que se elija.

Para más información de este punto, os rogamos os pongáis en contacto con la compañera M.^a José (responsable del departamento de seguros) ya sea personalmente o a través del teléfono 300 23 14.

Un saludo.

STATC

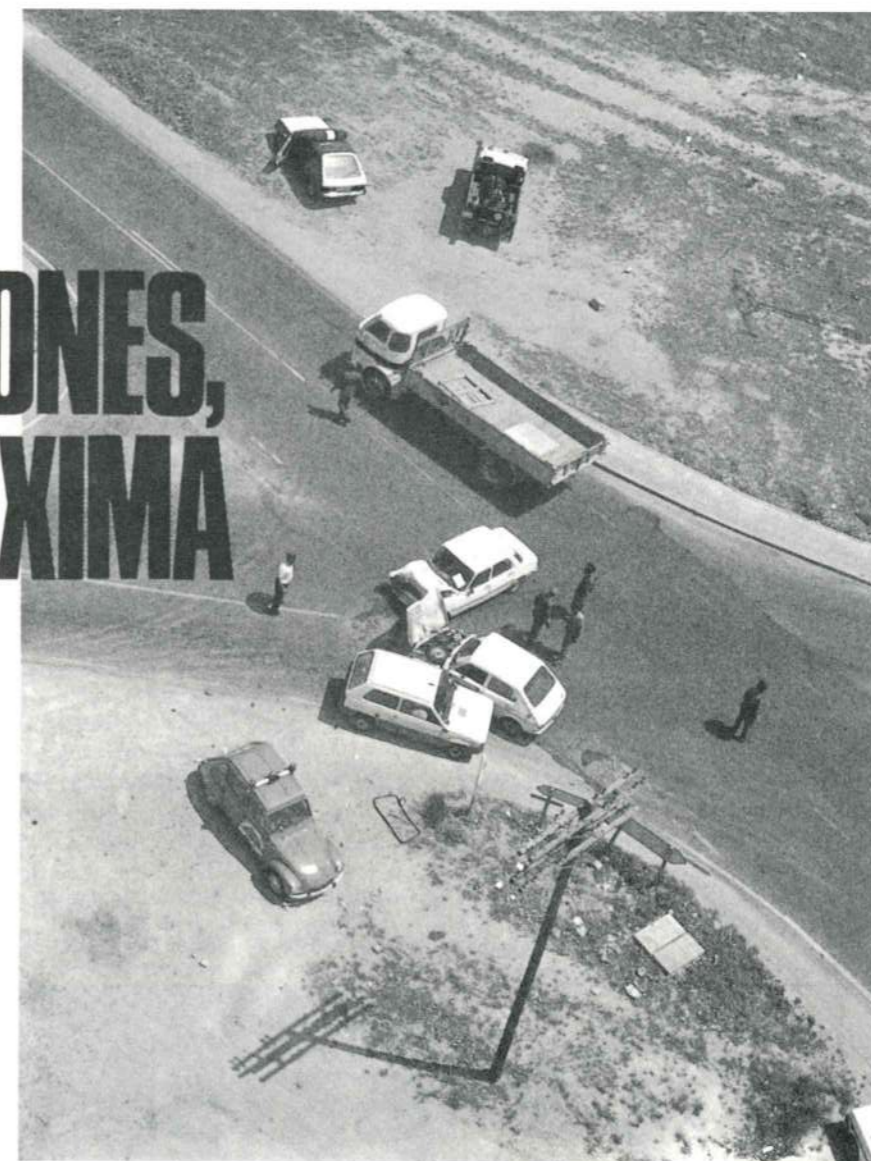
Las nuevas indemnizaciones del seguro de automóviles

DOS MILLONES, CIFRA MAXIMA

Uno de los principales motivos argumentados por las compañías de seguros, para incrementar la subida de las primas de las pólizas de automóviles, ha sido la subida de las indemnizaciones. La integración de España en la Comunidad Económica Europea (CEE) obliga a incrementar las indemnizaciones de forma progresiva hasta 1995, fecha en la que éstas deberán estar en España al mismo nivel que en cualquiera de los países que forman el Mercado Común.

Como ya informábamos en números anteriores de TRAFICO (ver números 19 y 20, febrero y marzo de 1987), las primas de los seguros del automóvil subirían —de hecho, subieron en febrero— en función de los incrementos de las indemnizaciones y de la siniestralidad (que, de momento, se ha hecho en base a proyecciones del año 1985). El primer incremento, el de las indemnizaciones, se acaba de fijar por una Orden del Ministerio de Economía y Hacienda, publicada el pasado 24 de marzo.

Esta orden fija una indemnización máxima por "los daños corporales causados por hechos de la circulación" de dos millones de pesetas, aunque el apartado tres del artículo 1.º señala: "Cuando por la autoridad judicial se fijen cantidades a las prestaciones cubiertas por el seguro de suscripción obligatoria, el



exceso deberá hacerse exigible con cargo a la responsabilidad civil complementaria o, en su caso, al patrimonio del civilmente responsable.

La enorme cantidad de lesiones que puede producir un accidente de tráfico ha obligado a la Administración a realizar una división en doce categorías de incapacidad permanente para su trabajo o cualquier profesión. Estas lesiones, contempladas en las distintas categorías, pueden producir indemnizaciones complementarias, siempre que el montante total de su suma sobrepase la cantidad de 1.700.000 pesetas.

La máxima indemnización, situada en los dos millones de pesetas, se otorga a las lesiones

agrupadas en el epígrafe de "gran invalidez" —salvo que una sentencia judicial señale una cantidad superior—. Esta es una incapacidad permanente que, surgida a consecuencia de pérdidas anatómicas o funcionales por el accidente, obligue al lesionado a necesitar la asistencia de alguna persona para realizar los actos más esenciales, tales como comer, vestirse o desplazarse.

A 1.600 PESETAS EL DIA

Esta orden fija la indemnización por cada día de incapacidad temporal en un máximo de 1.600 pesetas, siempre que no sobrepase el plazo de dos años. Además, los gastos de asistencia médica serán cubiertos por la entidad

MODULOS COMERCIALES

PEPA PAPER

Paris, 167 - Tel. 239 61 48
 BULEVARD ROSA:
 Pº de Gracia, 55 - Valencia, 266 - Tel. 215 92 23
 Plaza del Pi, 5 - Tel. 318 05 94

Restaurant

PORTOLUZ

C/ Tarragona, 177 junto Torre Catalunya.
 Tel. 224 75 38. Barcelona

ALTA SEGURETAT

El millor sistema d'alarmes.
 Alarmes via ràdio,
 sense cables, sense obres.
 C/ Aragó, 380 - 08009 Barcelona
 Tel. 231 46 46

Empresa homologada D.G. Policia nº 911

ANTIGÜEDADES SIGLO XX

Camilla Haxum

Rosellón, 197. Tel. 218 22 11

RESTAURANTE HINDÚ
 Especialidades Chicken Tikka / Seekh Kabab / Nan y Dal

MAHARAJAH

Entenza, 137 (Av. Roma) Tel. 422 34 60 - 08015 Barcelona
 Horario: 1.30-3.30 y 8.30-11.30 Domingos cerrado

RESTAURANT QVO VADIS
 DIRECCIÓN MARTÍ

(Salones privados para almuerzos y cenas de negocios)

Carmen, 7 - 08001 Barcelona
 Tels.: 302 40 72 - 317 74 47

LAMINAS POSTERS POSTALES

Posters del Tiempo
 Barcelona Mallorca Salou

Consejo de Ciento, 314
 Tel. 302 79 63

EL GRAN CAFFEE RESTAURANT

Ambiente 1.900 Música de piano
 Reservas Tel.: 318 79 86
 C/. Avinyó, 9 - 08002 Barcelona

Restaurante

Casa Toni

al servicio de su distinguida clientela.

Sepúlveda, 62
 Tel. 325 26 34 08015 Barcelona

Taita

Maestro Nicolau, 6 y 9
 Tels.: 200 97 01
 209 84 85
 08021 Barcelona

Restaurant

Dustin

Pl. Tetuan, 5 08010-Barcelona
 Telef 245 83 60

VIDALANA

RESTAURANTE - CAFETERIA
 "comer bien a cualquier hora"
 Pl. S. Gregorio Taumaturgo, 4
 Tel. 201 13 00 - Barcelona

¿Busca Ud. el más completo Seguro Libre de Enfermedad?

Lea con atención este mensaje. Lo encontrará

- Derechos inmediatos (visitas e intervenciones urgentes).
- Servicio a domicilio (Cabecera, puericultor y urgencias).
- Asistencia a los partos en Clínica (normales y distócicos). Incubadora para prematuros.
- Libre elección de médicos especialistas, entre un amplio cuadro. Internamientos en las más modernas y prestigiosas clínicas.
- Gratuidad de cuanto precise el enfermo durante su permanencia en Clínica en las intervenciones quirúrgicas. Asistencia de accidentes producidos por cualquier causa.
- Análisis, radiografías, electrocardiogramas, encefalogramas etc. Todos éstos y más servicios ponemos a su alcance, por una razonable cuota mensual.

Póliza de Subsidio de Enfermedad y de Accidentes

- Que le garantiza la percepción de hasta 2.000 Ptas. diarias cuando se encuentre de baja por los motivos reseñados. Piense que cuando está enfermo será cuando más gastos tenga y menos posibilidades de ingresos.

Teléfono 256 91 33. Sr. Turmo, Agente de Seguros Colegiado.
 Horas: de 8 mañana a 11 noche. Gracias por su atención.

- Convierta su «Diesel» con la reprise de «Gasolina»
- Aumente la potencia de su turismo Diesel

INSTALANDO UN TURBOCOMPRESOR

TURMESA

SERVICIO OFICIAL

SOBIAUTO, S.A.

P.º Carlos I, 63 - Tel. 309 55 24 - 309 56 86 - BARCELONA-5

SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS

aseguradora, si el centro donde se ha producido la asistencia está reconocido por el Consorcio de Compensación de Seguros; en caso de no serlo, se abonará la asistencia hasta un máximo de 100.000 pesetas. En los casos de urgencia y en los que la situación del paciente aconseje no trasladarlo, la aseguradora se hará cargo de todos los gastos hasta que cese la imposibilidad de trasladarlo a un centro concertado.



Si por causa del accidente sobreviene un parto prematuro o la muerte del feto, la indemnización será igual a la incapacidad permanente parcial. Curiosamente, si se produce un aborto, éste sólo se indemnizará con la mitad del dinero. Si por cualquiera de estas incidencias muriera la madre, se considerará como consecuencia del siniestro, pero no se indemnizará, además, el aborto o parto prematuro.

LA INCAPACIDAD PERMANENTE PARCIAL

Existen, también, incapacidades totales para ejercer el trabajo.

En estas categorías se valora si la incapacidad es para todos los trabajos y profesiones o sólo aquella que realizaba el lesionado. Además, hay una serie de incapacidades permanentes de carácter parcial, divididas en doce categorías.

En la primera, se incluyen la enajenación mental permanente, ceguera de ambos ojos y las lesiones en el aparato respiratorio, circulatorio y sistema nervioso central; en la segunda, infarto de miocardio, ano contra natura, pérdida de una mano o del uso

★★★★★★★★★★★★

ARTIL Bazar del Automóvil, S.A. ARTIL

« APERTURA NUEVO LOCAL »

Venta y montaje de neumáticos, equilibrado y alineación de dirección.
 Exposición y venta de accesorios, baterías, ruedas, fundas.



PRECIOS ESPECIALES PARA TAXISTAS EN NEUMATICOS, SERVICIOS, ACCESORIOS Y RECAMBIOS

SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS - SEGUROS

INDEMNIZACIONES SEGUN TIPOS DE INCAPACIDAD


Gran invalidez:
Hasta 2.000.000.
Incapacidad permanente absoluta para todo trabajo:
Hasta 1.850.000.
Incapacidad permanente total para la profesión o actividad habitual:
Hasta 1.700.000.
Incapacidad permanente parcial:
1.ª Cat. De 1.550.001 a 1.700.000.
2.ª Cat. De 1.400.001 a 1.550.000.
3.ª Cat. De 1.250.001 a 1.400.000.
4.ª Cat. De 1.100.001 a 1.250.000.
5.ª Cat. De 975.001 a 1.100.000.
6.ª Cat. De 850.001 a 975.000.
7.ª Cat. De 700.001 a 850.000.
8.ª Cat. De 550.001 a 700.000.
9.ª Cat. De 400.001 a 550.000.
10.ª Cat. De 250.001 a 400.000.
11.ª Cat. De 150.001 a 250.000.
12.ª Cat. Hasta 150.000.

de un miembro superior o definitiva de un miembro inferior, pseudoartrosis de fémur o tibia y sordera total y permanente de ambos oídos; la tercera categoría abarca las pseudoartrosis de húmero, cúbito y radio, pérdida completa de visión en un ojo y del 50 por 100 en el otro, fístula estercorácea o del aparato urinario y ablación de la mandíbula inferior; la cuarta, ablación doble testicular, pérdida total del pene, ambos ovarios o la matriz; la quinta incluye amputaciones de la extremidad inferior por debajo de la rodilla y/o pérdida total del uso de cuatro dedos de la mano o del pulgar, pérdida completa de la visión de un ojo y 25 por 100 del otro, mutilaciones externas en ambos maxilares y nariz y lesiones en el sistema nervioso central que no determinen incapacidad permanente y absoluta para todo trabajo; la sexta, pérdida de



sustancia ósea en las paredes craneales que no determine trastornos del sistema central, luxaciones irreductibles de escápulo-humeral y coxofemoral, anquilosis de grandes articulaciones, amputación parcial de un pie, parálisis parcial del plexo braquial y pseudoartrosis del maxilar inferior; séptima categoría: codo bailante o luxación irreductible, pseudoartrosis de cúbito o radio, parálisis del nervio radial, cubital o mediano, pérdida total de la visión en un ojo o reducción a la mitad de la visión binocular, amputación de tres dedos de la mano, excepto pulgar, pérdidas de ambas mamas (mujer); en la octava categoría se contemplan la sordera unilateral, pérdida total del olfato, amputación de 3 ó 4 dedos, o el dedo gordo de un pie, úlcera varicosa o edema crónico si determina reducción permanente del trabajo; novena categoría, parálisis parcial del ciático o del pene, amputación de dos

dedos de la mano (excepto pulgar), del dedo gordo del pie o acortamiento de 5 centímetros de una extremidad inferior; décima categoría: ablación simple testicular o pérdida de un ovario, anquilosis de grandes articulaciones (buena posición), úlcera varicosa o edema crónico (con herida permanente para trabajo habitual) y afaquia; la undécima incluye: pérdida de una mama (mujer), bazo o riñón, afaquia (sin operar), limitación del 50 por 100 de los movimientos de grandes articulaciones y amputación de dos falanges de un mismo dedo o pérdida de su uso (menos pulgar) o de la segunda falange del pulgar o cuarta de los restantes dedos; por último, la duodécima categoría contempla la amputación de dos dedos del pie, la limitación de menos del 50 por 100 en los movimientos de las grandes articulaciones y el acortamiento de 3 centímetros en una extremidad inferior.

Ventajas sin límites.

Baterías Bosch.

Pastillas de freno

JURID

más seguridad
y mejor rendimiento.

Pruebelas y compare.

FRENOS

JURID



*Tecnología alemana
para frenar... a tiempo.*

JURID IBERICA S.A. Pol. Ind. Zona Franca Sector B. Calle B. 08004 BARCELONA

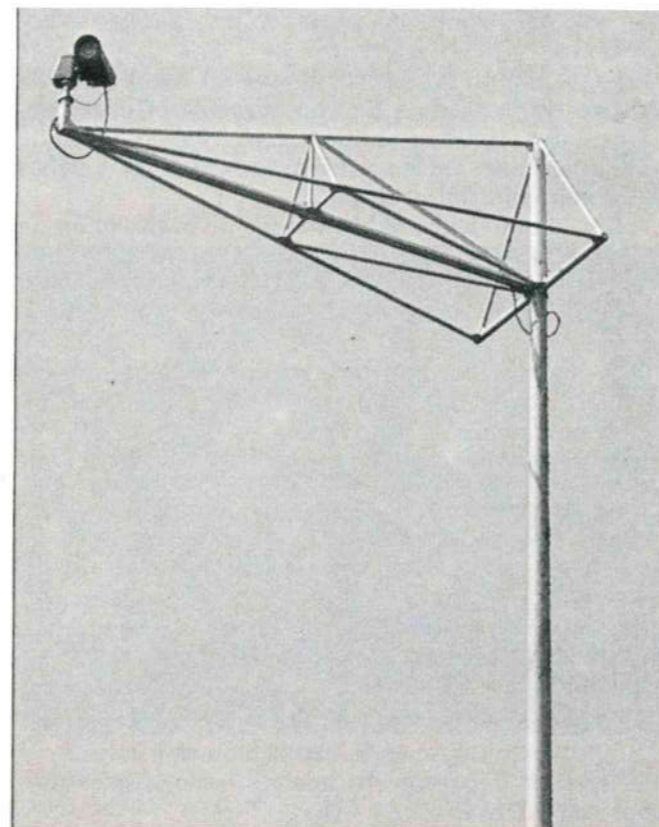
taxi



'92



UNA OBRA DE
ARTE PARA
REGULAR
EL TRAFICO
EN BARCELONA



Uno de los mayores problemas con que se enfrentan las grandes ciudades es el aumento constante de vehículos. En Barcelona sólo en diez años hemos pasado de 300.000 a 700.000 vehículos en tan sólo 100 Km². Y, no obstante, la fluidez del tráfico es similar.

Esto es debido, en gran manera, al esfuerzo por organizar y coordinar mejor el tráfico. El Centro de Control de Tráfico es un buen ejemplo. Es uno de los más modernos de Europa. Toda una obra de arte. Cuenta con los sistemas más avanzados y efectivos para que el tráfico sea más fluido y seguro.

Somos conscientes que aún queda mucho por mejorar. Pero sin duda, con este Centro hemos dado un gran paso adelante.

Os invitamos a conocerlo.

Desde este Centro de Control del Tráfico, y mediante avanzados sistemas informáticos y audiovisuales, se adecúa constantemente la ciudad a las necesidades del tráfico que éste genera.

Bien sea con unos sistemas más tradicionales, como pueden ser los semáforos, o los más sofisticados, como las cámaras de TV o los carriles reversibles que, desde el centro, regulan permanentemente el pulso de la ciudad.

Continuamente, la información llega desde la calle hasta el sistema central, de manera que éste puede ordenar automáticamente todas las herramientas



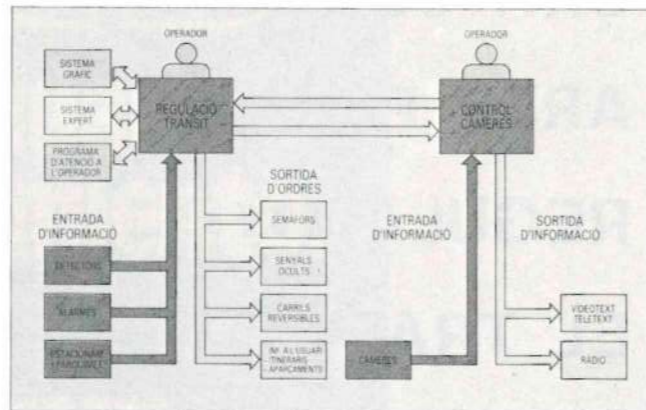
a su alcance (carriles, paneles de información, semáforos, señales ocultas, etc.) y gestionarlas. Las constantes mejoras introducidas nos han permitido, por ejemplo, un ahorro de 15 % en tiempo de circulación durante el año 1986, cosa que equivale a un ahorro de carburante por un importe de 300 millones de pesetas y un hecho que es aún más importante, una notable disminución de elementos contaminantes.

El diseño y la potencia de este sistema, permitirá

en un futuro, incorporar nuevos elementos que mejoran la calidad de vida de los ciudadanos. Por ejemplo: la regulación del alumbrado público, el control y mantenimiento de la red de alcantarillado y la regulación de las plazas de aparcamiento en la calle.

También será posible conectar con los centros de regulación del transporte público a fin de mejorar la circulación y el servicio.

Pero el reto más importante que nos plantea este moderno sistema es el de hacer llegar al ciudadano toda la información que precise para ayudarlo a tomar decisiones. El videotex, el telex, la radio incluso, el ordenador instalado en el automóvil, serán en un futuro portadores de información puntual a fin de que todos los ciudadanos gestionemos conjuntamente el tráfico de la ciudad.



UN MONITOR DE TV ORIENTARA A LOS TAXIS EN LOS ATASCOS

Inventan un ordenador que indica la ruta más adecuada

Barcelona. — Los taxis y flotas de servicio público podrán *burlar* los atascos y optimizar su labor gracias a la moderna tecnología aplicada al tráfico. Llevando a bordo una pantalla conectada a un ordenador central, los conductores de la flota amarilla, camioneros y conductores de autobuses podrán elegir la ruta más despejada.

La tecnología está ya disponible en España y uno de los sindicatos del taxi, el STATC, ha propuesto a la corporación metropolitana que apoye la aplicación del sistema de cara a los Juegos Olímpicos 1992.

Un monitor 'sabelotodo'

Una empresa catalana, VAMA, S.A., de Vilassar de Mar, está en tratos con la firma estadounidense Etak para traer a Catalunya ese sistema. El invento consta de una estación central única, más el material que lleva cada coche: un monitor de televisión

de alta definición, un sensor y un aparato radio-receptor.

La estación está conectada a los ordenadores de tráfico de la ciudad, de donde recibe información del estado circulatorio. Lo analiza, y en función de las necesidades de la empresa, se envían las órdenes a los vehículos de su flota.

Los conductores reciben aviso de la situación de la circulación en su zona a través de un mapa que aparece en la pantalla de alta definición. Al mismo tiempo, se les indica en el monitor el camino a seguir.

El invento permite operaciones más complejas. En el caso de una empresa de reparto de mercancías, por ejemplo, la máquina es capaz de fijar la prioridad de las entregas según la situación del tráfico. El conductor sólo tiene que mirar el *navegante* —el monitor— y seguir sus instrucciones.

El ordenador no sólo manda datos: también los recibe. De esta forma, en la central saben dónde están sus vehículos, si están ocupados con pasajeros o circulan libres, e incluso lo que marca el taxímetro, caso de que se trate de una flota de taxis.

El sindicato STATC ha calculado que la estación central costaría unos 60 millones de pesetas y unas 180.000 pesetas, más la instalación del monitor y del aparato receptor en cada vehículo. (Estos precios son orientativos.)

HACIA UN TAXI MULTI-USO ECONOMICO Y FIABLE

Un taxi puede tener muchas finalidades, respetando otros servicios como ambulancias, furgonetas de reparto, etc.

Por ejemplo para que las personas mayores con alguna dificultad física no tenga que hacer esfuerzos a la hora de entrar. Para que el usuario, como familias numerosas, no deban ir separadas, ya que si pudieran subir 7 personas muchos viajes se realizarían en taxi.

Podrían cubrir recorridos en la ciudad con dificultades de enlace para el autobús o el metro, como por ejemplo, desde el metro de Horta hasta la calle Santuaris y otros recorridos, dentro de la ciudad, que cada profesional podría plantear a la entidad adecuada, Sindicato, Ayuntamiento, o local social donde se podría estudiar la forma de combinar los transportes con taxis de 7 plazas haciendo un recorrido fijo dentro de cada zona con paradas discretionales.

* * *

Para un taxi de 7 plazas, hasta la fecha, no había ningún vehículo adecuado en el mercado que, siendo pequeño, espacioso y económico nos diese la solución adecuada. Teníamos que ir al extranjero con lo que los precios no eran asequibles. El "Espace" de Renault ronda los 3.800.000 pesetas y los cambios de plancha y mecánica son muy caros.

De fabricación nacional hay el Emelba 7" que en versión Diesel no tiene mucha fiabilidad ya que monta el motor del "Ritmo" nacional. Además la plancha tiene muchos componentes de fibra de vidrio con los inconvenientes que supone, para el taxi, dicha carrocería al estar siempre expuesta a pequeños golpes.

De todo esto se deduce que no había muchos coches donde poder escoger hasta que los japoneses sacaron la moda de poder disponer de mucho espacio en coches de menos de 4 metros. Que tuvieran 7 o más plazas era algo complicado de realizar. Pero hoy en día tenemos productos de fabricación

nacional y exportación mundial de mucha calidad y tecnología de vanguardia, potentes y muy fiables a precios nacionales.

El taxi de los años 90

Los grandes fabricantes de coches auguran, para los noventa, un buen futuro a estos coches y, por ejemplo, la Ford ya está trabajando en los "Escort" tipo "Espace". La Fiat en el "Uno", además de otros fabricantes japoneses que no tardarán en introducirse en nuestro mercado. En Estados Unidos tienen mucho éxito.

Las revistas especializadas del mundo del motor también creen en el éxito de estos coches tipo "Espace" de 7 plazas, inferiores a 4 metros de largo con mecánica, prestaciones y confort similares a los grandes turismos.

Los profesionales del taxi nos preguntamos por qué no hay un modelo estudiado para taxi y no encontramos la respuesta adecuada. Sucede que las grandes fábricas no piensan hacer un coche específico para taxi, sino de uso general. La solución podría ser un vehículo derivado de la furgoneta la cual está estudiada para trabajar duro si bien no sería ideal para la industria del taxi. Hoy por hoy tenemos la "Vanette Coach" de 4 metros de largo, con un acabado de gran turismo y un motor Diesel de 65 CV y 1.952 cm³ y una manejabilidad, para la ciudad, igual a la de un coche de 4 metros, sea Seat "Ritmo", Ford "Escort", Renault "R-11", "Horizon", etc. o bien el "Polo Classic" o el Opel "Corsa", con un precio de 1.500.000 pesetas y una red de postventa y mantenimiento fuera de toda duda, ya que la Ebro-Nissan la conocemos muchas personas vinculadas a la industria del taxi.

Notas: Será cuestión de plantearse si ello puede ser una solución ideal, y si lo es, adelante, que el tiempo lo demostrará. Esta idea no debe ser una obligación para el Sector, sólo es una opción con la que cada industrial del taxi podrá contar.

Antonio Alba
Industrial del Taxi



Este modelo para taxi está previsto con equipamiento de depósito para gas a granel y otro adicional de gasolina con capacidad de 10 litros para emergencias.

BUTANERAS

LAS BUTANERAS EN BARCELONA Y CINTURON

La U.I.B. informa de cómo están las negociaciones con la Industria de Butano, S.A. y los Ayuntamientos de Barcelona, S. Adrián del Besós y Badalona en lo que respecta a la distribución de butano y butaneras.

El 23;3;87 el S.T.A.T.C. se dirigió por escrito a la dirección de la empresa Butano, S. A. en Zona Franca y en el mismo día tuvimos una entrevista con el Director Comercial, Sr. Pacheco, a quien se le expuso una tabla reivindicativa en la que se pedía:



1) que se amplíe el horario de carga, incluidos los domingos y festivos.

2) que se ponga otra boca de carga con la que se pueda mantener un servicio a los taxis, hasta que se ubique la butanera.

Para que empiecen las obras de ésta, según ha podido saber el S.T.A.T.C. a través de Butano, S. A., es necesario el correspondiente permiso del Ayuntamiento de Barcelona.

Por otra parte, el S.T.A.T.C. está haciendo gestiones para que se instale otra butanera desde S. Adrián hasta Mongat, para que los industriales del sector tengan más facilidades, ya que creemos que la reconversión de los coches de gasoil a butano será un beneficio económico para los propietarios taxistas.

José Deltoro

BUTANO

CARTAS A LOS COMPAÑEROS

Estimados compañeros:

Aprovechando la magnífica colaboración que nos presta TAXI LIBRE, considero interesante exponer el tema del butano, para ver bien claramente la situación en que nos encontramos y al límite que hemos llegado. Sirvan de testigo estas fotografías que me han permitido realizar en la estación servicio de Zaragoza.

Así se hacen los proyectos y las empresas, y así se apoya la industria del taxi. Zaragoza con una gran estación de gas butano, y para los que no han tenido ocasión de verla, relato lo más importante: capacidad de funcionamiento, cuatro surtidores, servicio permanente las 24 horas del día, y todos los festivos del año. A su lado una gran nave con capacidad para cincuenta taxis, en la cual se hacen todas las instalaciones nuevas de butano y en la misma se hacen todas las reparaciones que puedan surgir. A continuación otra nave para servicio de cambios de aceite y otros varios, y en la parte superior un gran bar-restaurant, que más bien será el

hogar de los taxistas, todo esto a unos precios dedicados al taxi de los cuales prefiero no hablar, ya que podría interpretarse como un acto de propaganda, cuando mi propósito es reflejar con hechos, la situación a la que estamos sometidos en Barcelona.

Teniendo en cuenta que en aquella ciudad funcionan con butano 120 y que funcionan en Barcelona 5.000 taxis, no puede haber duda sobre la rentabilidad de ésta aquí, y si además añadimos la elevada contaminación de Barcelona y el beneficio que ofrecemos a toda la ciudad, disminuyendo en gran proporción esta polución, utilizando el gas, llegaremos a la conclusión de que círculos con mala fe obstruyen e impiden que Barcelona tenga, tal y como le corresponde, una o varias estaciones de gas butano.

Si los Juegos Olímpicos van a traer grandeza y prosperidad a esta ciudad, ¿se va a permitir que en el año 92 nuestros visitantes de otros países contemplen cómo en un semáforo u otro lugar cualquiera baja del taxi un señor taxistas, levanta el capot del maletero, abre la botella del butano y entra otra vez al coche para continuar, puesto que ya le ha suministrado el "biberón" a su motor? El espectáculo será muy placentero.

Barcelona ha sido siempre la pionera del comercio y la industria.



NUEVOS LOCALES DE

ITALAUTO, S. A.

ITALAUTO, S. A. por ley de su propio crecimiento, dada su cada vez mayor participación en el mercado y la amplitud de sus productos, se ha visto obligado a ampliar sus instalaciones.

Con FIAMM la firma italiana de baterías y bocinas, a la que ITALAUTO representa desde hace más de 25 años en exclusiva por todo el territorio español, abasteciendo todos los campos de la automoción ya sean vehículos de turismo, vehículos comerciales o industriales, autobuses y autocares, motocicletas, embarcaciones náuticas y aeronáuticas, maquinaria agrícola y obras públicas y cuenta también con una amplia gama de accesorios para el automóvil, como por ejemplo, alfombras, faros, enchufes de remolque,



La amplitud de las nuevas instalaciones permite un idóneo almacenamiento de los productos.

MODERNAS INSTALACIONES QUE DARAN AUN SI CABE MEJOR SERVICIO A SUS CLIENTES



Idóneas instalaciones que permiten una cómoda manipulación de acumuladores.

tornillos antirrobo, espejos, tapacubos, espioneros, parrillas, paravientos-derivabrisas, cortinillas parasoles, portablocks, flaps y un largo etcétera, ha creado la necesidad de ampliar sus instalaciones, y lo ha hecho centralizando sus anteriores dependencias en unas modélicas instalaciones, ubicadas en el término del Prat del Llobregat, en el polígono industrial Manso Mateu, en una zona que limita con el Aeropuerto y con la Autovía de Castelldefels.

Estos nuevos locales constan de dos plantas con un total de 4.500 m² edificados sobre un terreno de más de 6.000 m², per-

miten recibir camiones pesados tipo TIR, procediéndose a su descarga y almacenamiento en la planta baja, donde también se halla el recinto destinado a la manipulación del electrolito destinado a las baterías.

En la planta superior están las dependencias destinadas a oficinas, dirección y administración, recepción y sala de juntas y exposiciones, dotadas con todos los elementos técnicos informáticos de última hora lo que permite una mayor rapidez en la cumplimentación de los pedidos, así como un actualizado control de stocks y riesgos comerciales.

El cumplimiento de esta etapa a la que ITALAUTO, S.A. ha llegado de la mano y gracias al empuje, constancia, seriedad comercial y visión de su directora, ANNA CUELLAR, bien secundada por los Sres. ALDO TAMBORRA, director comercial y SANDRO TAMBORRA, jefe de personal, y un equipo fiel y eficiente de colaboradores, permite augurar aún, mayores éxitos a esta firma, a la que felicitamos muy sinceramente. FELICIDADES.

Posteriormente a la inauguración de las nuevas instalaciones de ITALAUTO en el Prat del Llobregat, espléndidamente servida por el restaurante BEL CAVALLETTO, de Barcelona, tuvimos la oportunidad de hablar con su gerente, la Sra. Cuellar.

—Sra. Cuellar, recientemente estuvimos en la inauguración de su nueva sede, y nos llevamos una grata sorpresa de cuanto vimos. ¿Qué se siente ante eso?

—No hay palabras para definirlo, es el pago de un esfuerzo de año tras año, sin descanso, yo por naturaleza, soy muy trabajadora e incansable, soy de esas personas que luchan y creo que

eso ha sido el premio a tanto esfuerzo. De verdad, me siento muy orgullosa.

—La inversión que Uds. han realizado supone una gran confianza en la expansión de su negocio.

—Más que confianza diría yo esfuerzo. Mi empresa es pequeña y familiar, con una plantilla pequeña, el motivo de haberme instalado en El Prat de Llobregat, aparte de ser una Zona Industrial, es una zona que me

—¿Esta nueva planta supone grandes ventajas para la recepción de mercancías?

—Indudablemente, facilita mucho la labor de descarga ya que disponemos de un muelle que da cabida a camiones TIR de gran tonelaje donde los toros pueden maniobrar con facilidad depositando directamente la mercancía en sus respectivos lugares de almacenaje, mejorando así las condiciones de trabajo personal.

Con estas palabras serenas y



Sra. Anna Cuellar, Gerente de Itauto, S. A.

gusta y estamos cerca del aeropuerto, que es muy interesante para nuestra industria en la que como saben tocamos acumuladores y se necesitan instalaciones de ácido, y un espacio, y en las anteriores no disponíamos de ello. No obstante, respondiendo a su pregunta, confianza se pone toda ya que espero que al tener este espacio de más demos mejor servicio a nuestros clientes.

seguras, nos expuso su optimismo respecto al buen funcionamiento y ventajas de su nueva factoría. Estamos seguros de que el tiempo confirmará las ilusiones.

F. G.



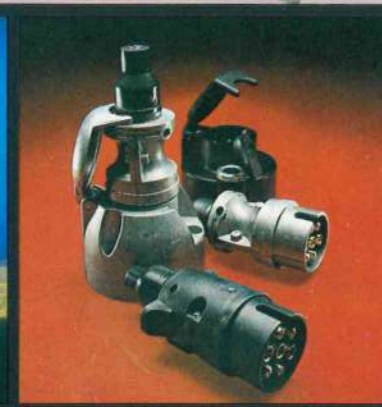
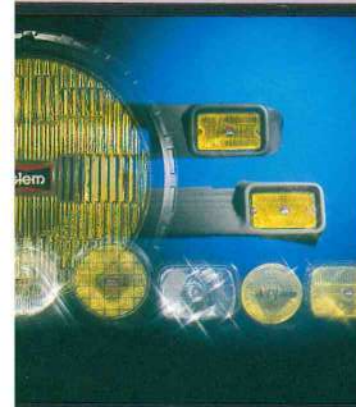
FIAMM

**moto
coche
náutica
camión**



GRAN VARIEDAD DE ACCESORIOS:

Cubrellantas, Portátiles, Barras antirrobo, Colgadores, Cintas de carga, Embellecedores, Cierres capot, Pomos palanca de cambios, Portanotas, Rasquetas cristales, etc.




italauto

La gama más completa de accesorios para el automóvil



italauto

Carrer de l'Hom - Polígono Manso Mateu s/n Telex
Tel. (93) *3709611 El Prat de Llobregat (BARCELONA)



piensen en el Mercado Común que somos tontos. No obstante, para aclarar esto tendremos en cuenta que somos los mayores parlamentarios que tiene un país y la comunicación más extensa, que sabemos sufrir las consecuencias de malos organizadores, pero que de tontos no tenemos ni un pelo.
Un cordial saludo,

Valentín Sosa
Mayo, 1987

ULTIMA HORA El S.T.A.T.C. informa

A partir del día 3 de Junio, el poste de suministro de G.L.P. a granel, situado en la Factoría de la Zona Franca (Hospitalet), dará:

SERVICIO PERMANENTE

Las 24 horas del día, incluidos sábados y festivos.

Barcelona ha sido siempre la más avanzada en el progreso.
Cataluña ha sido siempre la región más próspera.
¿Será cierto entonces que existen los famosos llamados intereses creados?

BARCELONA MES QUE MAI
(para nosotros)

BARCELONA: MAS VALE TARDE QUE NUNCA

Para terminar con sinceridad este resumen debo confesar que hace justamente 16 años en un viaje con el taxi a Burdeos, estuve contemplando una gasolinera solamente de gas con ocho surtidores. Si han pasado tantos años, cabe la posibilidad que



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 dirijase personalmente, o por escrito, a nuestras oficinas:

**PROVENZA, 173
BARCELONA-36**

**o bien llamando al teléfono
253 40 05**

y será debidamente atendido

TARRAGONA

Solució a la problemàtica local

Después de arduas negociaciones de nuestro Secretario General con el alcalde de Tarragona, llegamos al acuerdo que detallamos.

Les Associacions d'Empresaris i de Treballadors i els Sindicats STATC, U.G.T., CC.OO. i Federació Empresarial d'Auto Transports de la Província de Tarragona, que sotasignen, proposen a l'Excm. Ajuntament de Tarragona l'adopció de les següents mesures, considerant l'experiència obtinguda en el transcurs dels dos mesos d'aplicació de l'organització del sector, el ple respecte als objectius de la mateixa per la correcció d'aspectes puntuals que sense alterar objectius milloren la prestació del servei:

I. REPÒS SETMANAL

Els vehicles auto-taxi, classe A, gaudiran d'un dia de repòs setmanal de la següent forma:

- 50 % dels vehicles els dissabtes
- 50 % dels vehicles els diumenges.

Aquests torns seran alternatius per setmanes i la jornada festiva serà:

- Els dissabtes: de 0 a 22 h.
- Els diumenges: de 4 a 24 h.

II. UN DIA DE REPÒS DECENAL

Gaudiran, a més, d'un dia de repòs cada deu dies (computant només de dilluns a divendres). A tal efecte es formaran sis blocs de deu vehicles i tres d'onze (total 93 vehicles), els quals faran festa de forma correlativa.

La durada d'aquest repòs serà de 24 hores, coincidint amb el dia natural o sigui de 0 a 24 hores.

Quedarà totalment prohibit assistir a les parades el dia de repòs setmanal com decenal.

Durant l'època estival (del dia 15 de juny al 15 de setembre) les normes de repòs no seran aplicables.

III. PARADES ALS BARRIS

Se substituirà la presència obligatòria dels taxis a les parades dels barris per l'aplicació d'unes tarifes fixes per a tots els barris, tant d'anada com de tornada:

- La Canonja	625 ptes.
- Bonavista	550 "
- Sant Salvador	550 "
- La Esperança	575 "
- La Floresta	525 "
- Camp Clar	500 "
- Sant Pere i Sant Pau	425 "
- Torreforta	425 "

Els recorreguts que contemplen les tarifes fixes, són des de la zona centre a la zona Oest o Nord de la ciutat i viceversa.

L'aplicació d'aquestes tarifes fixes suposa un estalvi per als usuaris del servei.

IV. TARIFA MINIMA

El col·lectiu que sotasigna es compromet a presentar a l'Ajuntament, com més aviat millor, una proposta per a la aplicació d'una tarifa mínima.

V. CONTINGENTACIÓ

Fixació d'un índex objectiu de contingentació de l'oferta de taxi a la ciutat de Tarragona tenint en consideració bàsicament el número d'habitants (1.300/llicència) segons dades del Padró Municipal, revisat cada cinc anys, i com elements excepcionals l'activitat econòmica i l'increment de les activitats turística i industrial.

VI. SANCIONS

Establiment d'un sistema de sancions de tipus econòmic per incompliment del vigent Reglament per al Servei Públic Urbà d'Automòbils de Lloguer.

VII. DEL PERSONAL AL SERVEI DEL TAXI

Ple desenvolupament del règim de dedicació exclusiva i d'incompatibilitat del personal del servei del taxi, adoptant-se un sistema de control directe per al seu compliment.

TARRAGONA

El Ayuntamiento acuerda con los taxistas eliminar el turno horario

Representantes del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC) llegaron ayer a un acuerdo con el alcalde mediante el cual se eliminará a partir del próximo lunes los turnos horarios dictados hace 2 meses por el Ayuntamiento, ante los cuales se manifestaron en contra los taxistas de Tarragona. También se negociaron otros cambios en el servicio del taxi relacionados con una tarifa mínima fija, unos días de fiesta obligatorios, unos nuevos tipos de sanciones y una eliminación progresiva de los asalariados.

Manuel Rivera

Ayer al mediodía, en el ayuntamiento, el alcalde de Tarragona mantuvo una reunión con representantes de los taxistas de Tarragona con el fin de seguir en la vía de negociación comenzada hace dos meses tras el conflicto inicial originado por la aplicación, a partir del pasado 2 de febrero, de un plan de regulación horario y de paradas ordenado por el Ayuntamiento y el posterior pacto de someterlo a un período de prueba durante dos meses. Según informó ayer Miquel Tomás, secretario general del Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Catalunya (STATC), en esta reunión se pudo llegar, entre otros acuerdos, a la eliminación a partir del próximo lunes del sistema de turnos horarios, de fiestas y de paradas obligado por una disposición del Ayuntamiento. Este sistema será sustituido por un horario libre y un día y medio de fiesta semanal, mediante un autocontrol de los propios taxistas que obligue a la mitad a realizar un día de fiesta en sábado y la otra mitad en domingo, más un día de fiesta de lunes a viernes del 10 % de la totalidad de taxistas cada día. En verano, dado el auge de la actividad turística y vacacional en la ciudad, el horario de servicio será libre.

En cuanto a otro de los puntos conflictivos del plan de regulación municipal, las paradas rotativas y obligatorias en los barrios, éstas serán también suprimidas a cambio de un compromiso por parte de los taxistas que el servicio no quede mermado y al usuario del barrio, que reclame el taxi ya sea en una parada o ya sea llamando al radio taxi, le cueste igual tanto la ida como la vuelta.

Contingentación

Un asunto que remarcó ayer el secretario general del STATC fue el de la contingentación, por ser uno de los más solicitados por el taxista y por haberse aplicado sobre todo a partir del Reglamento nacional del taxi de 1979 en numerosas ciudades. Esta contingentación, a incluir en unas nuevas ordenanzas municipales sobre el servicio del taxi, supondrá, según una propuesta acordada inicialmente entre los taxistas y los representantes municipales, el que se fije en una cuota proporcional de 1 taxi por cada 1.300 habitantes, sin perjuicio de que esta cuota sea aumentada en el caso de que la actividad socioeconómica, la demanda y el número de habitantes de Tarragona así lo exija.

Otra de las propuestas acordadas y a introducir en las nuevas ordenanzas municipales son las de las sanciones de tipo económico o multas por faltas en el servicio, en vez de las exclusivamente administrativas que existen actualmente, las cuales resultan poco ágiles en su aplicación y pueden llegar a ser la de retirada de licencia. Las sanciones de tipo económico, en lo que afecta en Catalunya, sólo están recogidas en el reglamento de la ciudad de Barcelona.

Las nuevas ordenanzas establecerán también que cada taxi sólo podrá ser conducido por una persona, razón por la cual se prevé que en un futuro no haya asalariados taxistas sino que todos sean autónomos. Actualmente, existen en Tarragona 93 licencias de taxis de clase A y trabajan tan sólo 3 ó 4 asalariados. Esta nueva regla no tiene carácter retroactivo y además no afecta a casos especiales como son los de hijos que trabajen con la licencia del padre.

En la reunión de ayer también se trató el asunto de la tarifa mínima fija, la cual ya funciona en ciudades como Barcelona y se halla en estudio en la Comisión de Transportes de Catalunya. Su aplicación significaría una tarifa fija y mínima para el usuario que, por ejemplo, ya sabría lo que le costaría desplazarse dentro del casco urbano, incluso antes de subir al taxi.

Diari de Tarragona
Abril de 1987

TESTIMONIAL

Reproducimos la plataforma reivindicativa presentada por S.T.A.T.C. antes de su legalización como sindicato. Después de 11 años observamos la vigencia de muchos de sus puntos.

A S.M. D. Juan Carlos I, Rey de España

Los abajo firmantes, Trabajadores Autónomos del Auto-Taxi de Barcelona, cuyos datos personales figuran al pie de este escrito, como mejor proceda,

EXPONEN:

Que el Gremio del Taxi en los últimos años ha sido terreno abonado para la especulación: repartos de licencias injustos (en muchos casos a no profesionales), compra-venta de las mismas o en muchos casos arriendo. Convenios que nunca se han discutido en la base por no existir representación real en ambos sectores, Empresarial y Social. Jornadas inhumanas de 12, 14 o 16 horas diarias. Falta de asistencia médica por ser autónomos y a sus familias. Caos administrativo y económico en la Cooperativa del Gremio. Escándalo del Arrendamiento y del Radio-Taxi, y por muchas razones más, además de la falta de una política coherente, ha sido posible el caos político-socio-económico que impera en el Gremio del Taxi, que ha estado manejado por quienes su único interés ha sido ocupar varios cargos y valerse de los mismos para su lucro personal, sin tener en cuenta la Agrupación Sindical, la Cooperativa y el Ayuntamiento, los intereses de los taxistas y olvidando además los principios democráticos, indispensables para la convivencia y el respeto mutuo entre las personas.

En consecuencia, los Taxistas de Barcelona, de acuerdo con los Taxistas de las diferentes capitales del Estado español y para dar salida a esta situación,

REIVINDICAN:

1. Seguridad Social en régimen especial. Jubilación a los 60 años y pensión que permita hacer una vida digna.
2. No consentir la retirada del Carnet a los Taxistas por tratarse de profesionales y tener que ganarse la vida con su trabajo en el Taxi, y ante la incapacidad física, subvención familiar.
3. Reglamentación, Organización y Planificación del trabajo en el Taxi, para conseguir una jornada justa y humana.
4. Reducción de precios en los combustibles al igual que para los campesinos, flotas pesqueras, etc. E instalación en los vehículos de depósitos de butano, ya que es el combustible más usado por los taxis.
5. Anulación de todos los impuestos Municipales y Fiscales que gravan a los trabajadores autónomos.
6. Créditos a larga plazo con intereses mínimos para la renovación de material y subvención por parte del Estado del impuesto que sobre el precio de franco fábrica los coches llevan ya gravados en un 110 por 100, puesto que se trata de un servicio público.
7. Paradas con teléfono en las principales vías y barrios extremos de Barcelona y poblaciones con convenio, así como derecho a circular por las zonas, carriles y virajes reservados al servicio público, en las mismas condiciones que los Autobuses Municipales.
8. Control por parte del Gremio del número de Taxis en circulación de acuerdo con el crecimiento, estructuración urbanística y planificación de los transportes colectivos que a Barcelona corresponde, así como cualquier solución que se le dé al Plan Comarcal.
9. Solución al problema del Aeropuerto, poder coger pasaje igual que los Taxis de El Prat.
10. Revisión de todos los expedientes mediante los cuales el Ayuntamiento de Barcelona, aplicando la O. M. del 17/5/1974, concedió las últimas 1.700 licencias, y anulación de todas aquellas licencias que no correspondan a profesionales Taxistas. Medida ésta encaminada a eliminar a los "intrusos o piratas" que diariamente reducen nuestro trabajo y nuestra recaudación.
11. Solución justa y definitiva a los problemas del Arrendamiento de licencias y al de Radio-Taxi.
12. Crear la Mutua de Seguros donde tener asegurados los taxis.
13. Anular el permiso de salida de la provincia de Barcelona.
14. Derecho de reunión, expresión y asociación.
15. Elecciones libres, urgentes y democráticas, en el Ayuntamiento, Agrupación Sindical y Cooperativa del Gremio. Medida indispensable para la solución de todos los problemas del Gremio.

Sindicato de Trabajadores Autónomos del Taxi de Cataluña
Barcelona, Setiembre de 1976

RIGUPAR

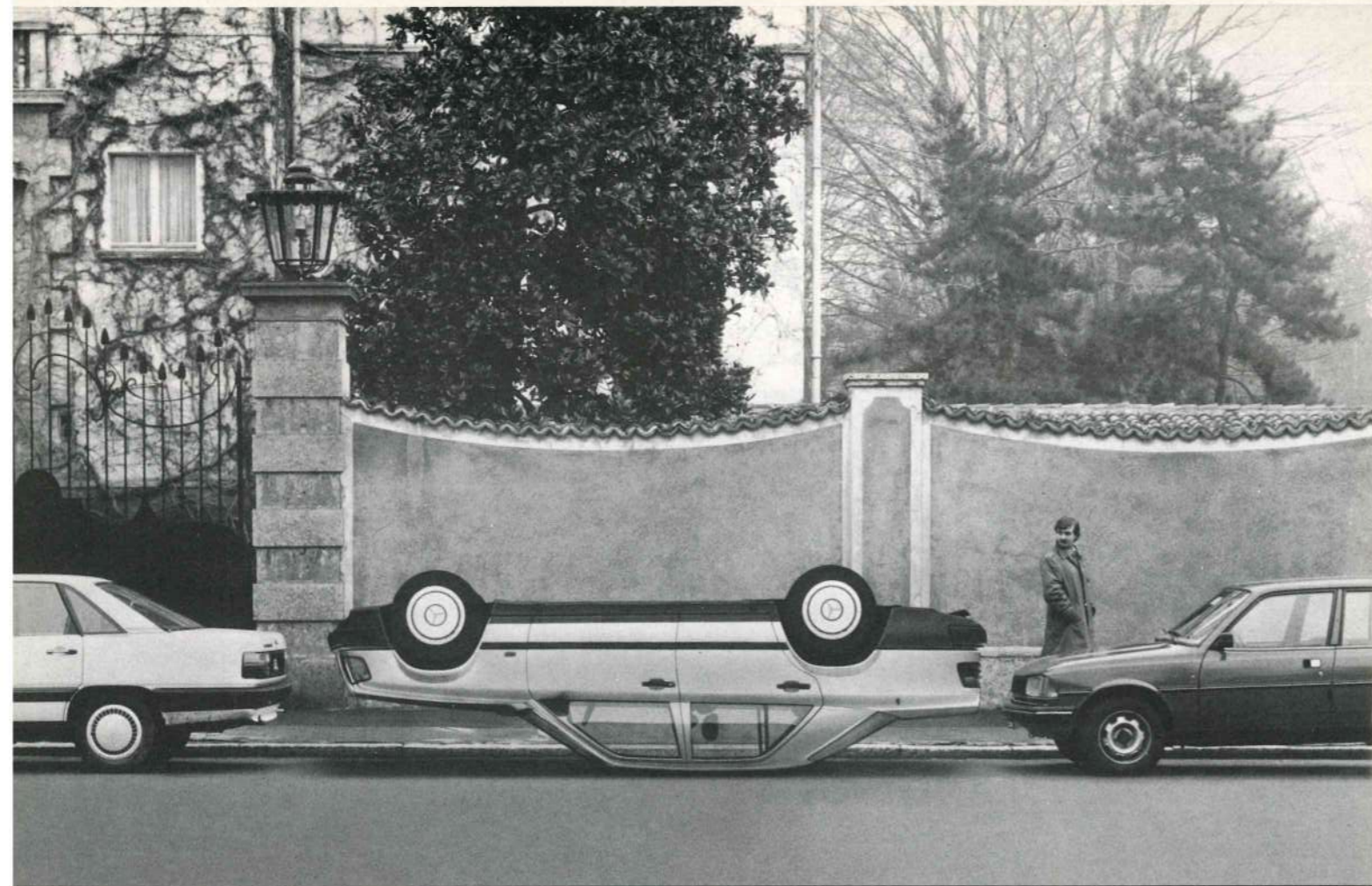
PRIMERA MARCA NACIONAL DE EXTINTORES "HOMOLOGADOS" PARA VEHICULOS



Extintores y Productos Químicos para la Automoción



Av. Pau Casals 136-138
Tel. (93) 335 33 95 - 335 37 97 - 335 39 04
Télex: 57628 RIGE-E
Hospitalet de Llobregat - Barcelona - Spain



Antirrobo Cobra. Automóvil para usted. Autoinmóvil para el ladrón.

Si ha invertido un buen capital sobre un bien que se mueve, con el antirrobo COBRA tendrá un «bien inmóvil» cada vez que se detenga. Verá porqué.

Primero. Detrás de los antirrobo COBRA se esconde el resultado de largos y exhaustivos ensayos. Y esto los hace astutamente eficaces.

Segundo. Los antirrobo COBRA mantienen la original respuesta y fiabilidad a lo largo del tiempo. Porque equipan componentes electrónicos diseñados a propósito para el sector de la automoción.

Tercero. Gracias a los circuitos de doble cara, los antirrobo COBRA están contruidos de una sola pieza en lugar de varias partes que se unen posteriormente. Y esto permite a su electricista realizar una instalación económica, segura, práctica y de precisión.

Cuarto. COBRA posee la gama más completa de antirrobo. Así puede elegir la protección idónea a su problema.

Además, 15 años de antirrobo COBRA dan más motivos que nadie para hacerse odiar por los ladrones de medio mundo. Si le parece poco pregunte a su especialista en antirrobo.

Radiocomando a impulsos codificados para activar o desactivar a distancia el antirrobo.



ANTIRROBOS DE UNA PIEZA.

COBRA IBERICA Julio Garreta, 18 - Tel. (972) 50 93 16.
Télex: 57.277 C.G.R.C.
FIGUERES (Girona - España).



CONFEDERACION SINDICAL

El S.T.A.T.C. en el 1.º de Mayo

1.º DE MAYO: LLAMAMIENTO UNITARIO

En este 1.º de Mayo, las centrales sindicales de Catalunya, CC.OO., U.S.O., C.N.T., C.S.C. y S.T.A.T.C., llamaremos a celebrar una gran jornada unitaria y reivindicativa, con manifestaciones en Barcelona, Tarragona, Lleida y Girona en favor de una política económica y social favorable a los trabajadores, capaz de abordar los problemas del paro con soluciones positivas y de mejorar las condiciones de vida y trabajo de los asalariados.

En los últimos años como consecuencia de la política seguida, la participación de los asalariados en el reparto de la renta nacional ha disminuido de forma continua mientras aumentaban los excedentes empresariales y los bancos obtenían sus mayores beneficios. Se ha flexibilizado el mercado de trabajo aumentando la inestabilidad y la precariedad en el empleo: sólo el 10 % de las contrataciones tienen un carácter indefinido. Se han recortado las pensiones y han disminuido los gastos sociales. Colectivos de autónomos, como los del transporte; sufren las consecuencias de un fuerte incremento en sus impuestos (IVA, etc.). La cobertura a los parados ha caído por debajo del 30 % y se han extendido las bolsas de pobreza y marginación.



La evolución de las estadísticas del desempleo, con tres millones de parados de los que cerca de medio millón están en Catalunya, indican el enorme fracaso de este tipo de política económica para luchar contra el paro y su insolidaridad para con los más débiles. Los sacrificios impuestos a los trabajadores, con la limitación salarial y la pérdida del

poder adquisitivo, no han servido para crear empleo y hoy ostentamos el triste récord de ser el país de la Comunidad Económica Europea con el mayor nivel de desempleo.

Frente a este tipo de política los trabajadores están llevando a cabo importantes movilizaciones por la mejora de los salarios y contra el tope del 5 %, por la reducción de la jornada y en defensa del empleo y contra el desmantelamiento industrial.

Las centrales sindicales apoyamos esas justas reivindicaciones y exigimos, en definitiva, una política económica y social de progreso que haga efectivo el derecho al trabajo, en particular para los jóvenes y las mujeres que son quienes más dificultades encuentran para acceder a un empleo, con el objetivo del pleno empleo y mientras tanto la plena protección a los trabajadores en paro, en el marco de una sociedad más justa e igualitaria.

Para hacer avanzar las reivindicaciones sociales, el derecho de huelga ha sido uno de los instrumentos fundamentales conquistados por los trabajadores. Las centrales sindicales defendemos este derecho democrático y su autorregulación por los sindicatos y rechazamos cualquier normativa que trate de recortar o limitar su pleno ejercicio a cualquier colectivo, con la intención de debilitar la capacidad reivindicativa y de movilización de los trabajadores.

El 1.º de Mayo es una jornada de profundo sentido solidario y de unidad de los trabajadores de todo el mundo. De forma particular expresamos nuestra solidaridad a los trabajadores de Argentina, que han visto amenazada la estabilidad de su sistema democrático por una intentona golpista, y a los de Chile que luchan por conquistar la libertad frente a una de las dictaduras militares más sangrientas y represivas que ha conocido la humanidad.

- POR LA CREACION DE EMPLEO
- POR LA MEJORA DE LOS SALARIOS Y CONTRA EL TOPE DEL 5 %
- POR LA REDUCCION DE JORNADA HACIA LA SEMANA DE 35 HORAS
- POR EL PLENO EJERCICIO DEL DERECHO DE HUELGA
- POR UNA POLITICA ECONOMICA Y SOCIAL FAVORABLE A LOS TRABAJADORES
- VIVA LA UNIDAD DE LOS TRABAJADORES
- VIVA EL 1.º DE MAYO

CC.OO., U.S.O., C.N.T., C.S.C., S.T.A.T.C.
Barcelona, Abril 1987

Resolución de la Ejecutiva de la CSTAT

Compañeros:

En la reunión de la Ejecutiva Confederal celebrada en Barcelona el pasado día 11 de abril, se tocaron varios puntos de interés para el sector del taxi, entre ellos:

— La consecución por parte de la Confederación de que se reduzca el módulo fijo del IVA para los taxistas, así como se varíe el modo impositivo del IVA para los autoturismos, pasando del tipo incrementado al general, encontrándose esta gestión solamente pendiente de la aprobación por el Consejo de Ministros.

— Las gestiones que se están realizando, por parte del Secretario General, para implantar un prototipo de taxi en España, ya sea el modelo inglés o uno de los creados por empresas nacionales. Presentándose en la próxima Asamblea Estatal el modelo correspondiente a la casa EMELBA, que ha sido el primero creado y que se encuentra ya totalmente carrozado.

— El tema de las tarjetas de transporte, que para el próximo año serán sustituidas por el carnet profesional de transportista y que la Ley prevé conlleven unas fianzas de entre diez mil y trescientas mil pesetas, teniendo ya previsto la confederación crear una sociedad de aval a nivel estatal, a fin de que sus afiliados solamente abonen el diez por ciento de la misma.

— También se discutió sobre la actual postura del INSS en cuanto a los servicios de traslados de enfermos, su actual falta de unificación de criterios en el tema de los pagos de los mismos. Así como la competencia desleal de que es objeto el sector por parte de la Cruz Roja y otras entidades de ambulancias.

No obstante, no todo se cifró en esos puntos y se informó por parte del Secretario de Finanzas de la necesidad de cumplimiento de los acuerdos adoptados en el III Congreso, en cuanto al tema de cuotas se refiere, pues en la actualidad un gran número de Federaciones/Asociaciones se encuentran al descubierto en sus obligaciones.

Asimismo se acordó convocar la Asamblea Estatal en Madrid para el próximo día veintitrés de mayo, que dada la gran importancia de la misma, esperamos contará con la asistencia de todos los representantes de las Federaciones/Asociaciones pertenecientes a la Confederación, comunicándose en la próxima notificación el lugar y la hora de celebración de la misma.

Convocatoria

Compañeros:

En la reunión de la Ejecutiva Confederal celebrada en Barcelona el pasado día 11 de abril, se acordó convocar Asamblea Nacional en Madrid para el próximo día 23 de abril, no obstante por proble-

mas de local nos hemos visto obligados a posponer la citada Asamblea al próximo día 30 de este mes de mayo, y es por ello que os convocamos a la misma que se celebrará en Madrid, en el Hotel Puerta de Toledo a las 10 de la mañana, bajo el siguiente

ORDEN DEL DIA:

1. Informe Sindical
2. Situación actual del sector
3. Temas fiscales: IVA, etc.
4. Las tarjetas de transporte ante la nueva legislación
5. Presentación Proyecto TAXI'92
6. Ruegos y preguntas.

A la salida del hotel presentamos el modelo EMELBA, uno de los proyectos de vehículo del programa TAXI'92, que nos ha sido cedido por la empresa y lo trasladaremos a Madrid para que podáis verlo y dar vuestra opinión al respecto.

En el próximo número ampliaremos información pues esta asamblea coincide con el cierre de la redacción.

Ministerio de Economía y Hacienda

Visto el escrito presentado por D. Miguel Tomás Romero en representación de la Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España, por el que solicita:

Aclaración sobre el alcance de la obligación de presentar la declaración anual de operaciones con terceras personas que incumbe a los titulares de licencias de auto-taxis y auto-turismos cuya tributación por el I.V.A. se produce en régimen general u ordinario.

Considerando el Real Decreto 2.529/86, de 5 de diciembre (BOE número 297, de 12 de diciembre), por el cual se regula la declaración o relación anual que deben presentar los empresarios o profesionales acerca de sus operaciones con terceras personas.

Considerando que los citados obligados tributarios sólo deben relacionar en su declaración las operaciones realizadas con terceras personas cuando en su conjunto para cada una de ellas se haya superado la cifra de 500.000 pesetas durante el año natural correspondiente.

Esta Dirección General manifiesta:

Que no será necesaria la presentación de la declaración-resumen anual de operaciones con terceras personas, modelo 347, cuando el obligado tributario no haya realizado con ninguna persona o Entidad operaciones que en su conjunto para cada una de ellas hayan superado la cifra de 500.000 ptas. durante el año natural correspondiente.

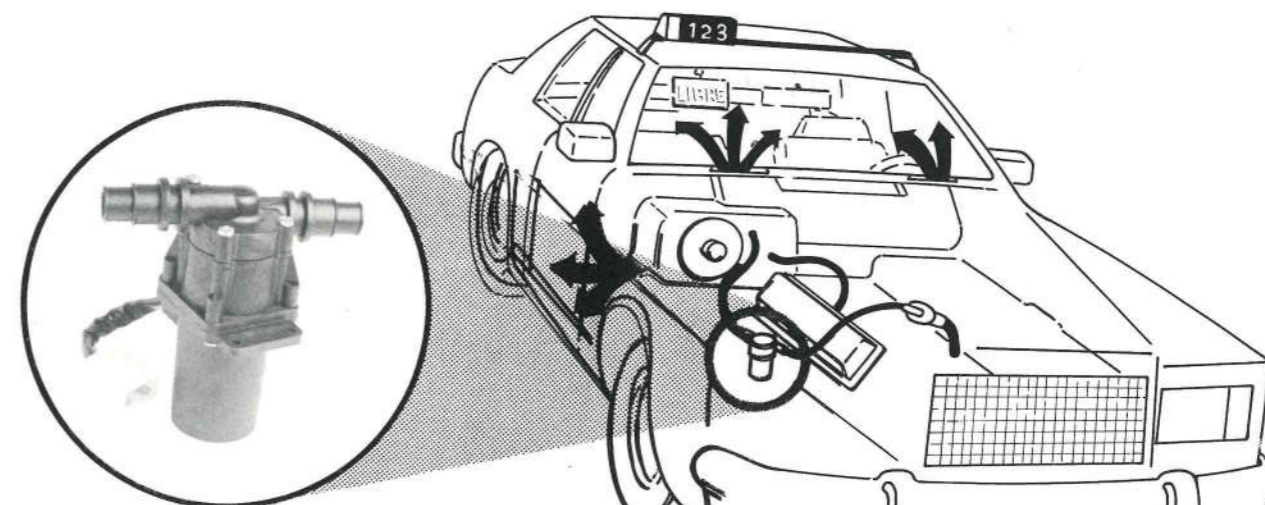
Madrid, 4 de mayo de 1987
El Director General
Sixto Heredia Herrera

Confederación Sindical de Trabajadores Autónomos del Taxi de España
Paseo Carlos I, 82
08018 BARCELONA

ECOTEMP

NO TIRE EL CALOR
VALOR DINERO

MANTIENE LA CALEFACCION DE SU VEHICULO DESPUES DE HABER PARADO EL MOTOR



IDEAL PARA: Vehículos policiales de vigilancia, camuflados para atestados. Taxis, ambulancias, vehículos de reparto. Cualquier vehículo con motor refrigerado por agua.

BENEFICIOS: El vehículo puede estacionarse completamente bloqueado (freno y una marcha), mientras el interior se mantiene caliente. Elimina el engrase de bujías. Aumenta la vida del motor y los intervalos entre cambios de aceite y filtro. Reduce la polución y el peligro de asfixia para el conductor, por monóxido de carbono. Hace posible las patrullas estacionarias en tiempo muy frío. Ahorra combustible.

El sistema de conservación de energía ECOTEMP, permite el aprovechamiento del agua caliente, haciendo circular la misma a través del radiador de la calefacción del vehículo, durante el tiempo en que el motor está parado. Esto elimina la necesidad de tener el motor en marcha solamente para conservar el calor en el interior del vehículo. Ahorra una cantidad considerable de combustible y elimina el peligro de contaminación por monóxido de carbono. Asimismo disminuye las revisiones periódicas de mantenimiento del automóvil y aumenta la duración del mismo. Al no ser necesario tener el motor en funcionamiento, se suprime el ruido del mismo en ralentí, la salida de humos por el tubo de escape, la contaminación atmosférica y el desgaste del mismo en general.

Un pequeño motor eléctrico, acoplado magnéticamente, continúa automáticamente la circulación del agua caliente a través del radiador de la calefacción del vehículo. El vehículo puede dejarse debidamente aparcado y cerrado y su interior permanece cálido. Cuando la temperatura del agua baja a 35° C, un termostato desconecta automáticamente el sistema ECOTEMP.

 APLICACIONES
TECNOLOGICAS
VAMA S.A.

C. DR. FERRAN, 7
08339 VILASSAR DE DALT (Barcelona)
Tel. 93-7530412 Telex 94453 ATVM-E

EQUIPAMIENTO PARA TAXIS

- Linternas recargables
- Extendedor de recibos con archivo
- Elementos reflectantes para seguridad personal
- Bandas para reflectación de vehículos

INFORMACION AUTOMOVIL



NUEVO PREMIO PARA EL OMEGA

Transcurridos tres meses de su elección como "Coche del Año" en Europa, el Omega ha sido galardonado con el título de "Diseño 87" en el Centro de Diseño de Stuttgart. El Jurado se ha basado en los criterios de impresión visual, funcionalidad e innovación a la hora de emitir su veredicto.



El PEUGEOT 505 con motor diesel de 2.498 cc en su modelo GLD desarrolla 76CV. DIN con caja de cinco velocidades, sigue siendo una buena opción para el taxi que efectúe frecuentemente servicios de carretera.

La excelente habitabilidad y acabado de su interior hace que los kilómetros no pesen ni para el conductor ni para el pasaje. Su consumo de 5.9 litros de gasoil por 100 Km. a 90 Km/h. o 8.2 a 120 Km/h. hacen posible y rentable su utilización como vehículo industrial.



PRODUCTO QUE REDUCE LA FRICCIÓN DE LAS PARTES MÓVILES DEL MOTOR

La firma DESSA, ubicada en Sant Cugat del Vallés y dedicada a la comercialización y distribución de productos químicos para el automóvil, ha introducido en nuestro mercado un nuevo producto, el FIN 25, especialmente concebido para disminuir al máximo la fricción entre las numerosas partes móviles de los motores.

Ese preparado químico está compuesto básicamente por moléculas de PTFE/teflon, material con el más bajo coeficiente de fricción que se conoce en la actualidad. El teflon es un veterano producto que se viene aplicando en la industria hace ya muchos años y cuya aplicación en los motores se puede considerar como novedosa.

Principalmente el objetivo que se persigue con la aplicación de moléculas de PTFE/teflon a los aditivos para los aceites de motores es disminuir la fricción entre las partes móviles de éstos.

En el FIN 25, las partículas de PTFE han sido tratadas especialmente para una mejor lubricación, habiéndoseles aplicado a las mismas una carga estática que les permite flotar en el aceite.

El tratamiento FIN 25 a base de teflon ha sido estudiado y desarrollado para su aplicación en los aceites lubricantes de motores, bien sea de turismos, vehículos industriales, barcos, maquinaria agrícola o industrial, se puede utilizar tanto en motores de gasolina, diesel o GLP y se puede aplicar a cualquier aceite que pueda mezclarse con minerales.



SLICK 50

El politetrafluoretileno PTFE es el material con el más bajo coeficiente de fricción conocido hasta ahora en el mundo y su aplicación sólo se había utilizado en una alta tecnología espacial. Ahora, gracias a una firma americana que ha realizado una fórmula utilizando las moléculas de PTFE y para su aplicación en las partes móviles del motor del coche, este producto se utiliza en el sector de la automoción.

Los experimentos realizados con este nuevo producto, SLICK 50, han dado unos resultados sorprendentes: aumento de la potencia del motor, reducción en el consumo de combustible y una reducción en el desgaste del motor del 50 %, que supone una mejor conservación del mismo.

Este nuevo producto, distribuido en nuestro país por la firma Safetrade de Madrid, está avalado por numerosas pruebas y certificados de los principales institutos y Universidades de todo el mundo.



NOS ENCONTRARÁS EN:

P.º Carlos I, 82 - Tel. 300 23 14 - 08018 BARCELONA

C/. de la Cruz, 8, entlo. - Tel. 21 92 52
17002 GIRONA

C/. Pescaderías, 14 - Tel. 23 24 41
43003 TARRAGONA

C/. Luis Roca, 34 - Tel. 24 99 56 - 25007 LLEIDA

C/. La Salud, 1 - Tel. 726 36 49 - 08202 SABADELL

C/. Santa Ana, 5-7 - Tel. 870 09 81

08400 GRANOLLERS

Avda. Generalitat, 41 - Tel. 885 69 07 - 08500 VIC

C/. Pompeu Fabra, 56, entlo. - 08302 MATARÓ

Servicios que ofrece el STATC a sus afiliados:

• SERVICIO CIVIL DE GESTIÓN Y ASESORAMIENTO:

Para resolver todos los trámites administrativos relacionados con nuestra profesión: cambios de material, renovaciones, revisiones, bajas por enfermedad, jubilaciones, etc.

Local: P.º Carlos I, 82 - Barcelona, o a través de cualquier delegado del sindicato en Catalunya y locales del STATC.

• SERVICIO DE SEGUROS:

Llevado por agentes especializados en el taxi, tramitarán cualquier tipo de seguro que te interese.

Local: P.º Carlos I, 82 - Barcelona, con delegaciones en nuestros locales de Girona, Vic y Tarragona.

• ASESORÍA JURÍDICA:

De carácter gratuito, tiene su sede en calle Caspe, 45 pral., Barcelona.

Abogados:

- Arturo Obach

- Alfredo Bienzobas



Radio Taxi

EL MOVIL IDEAL PARA EL TAXI



FM-017-S



FM-012-SM



FM-016-M

Polígono Industrial Camino Cortijo Grande, s/n 04007 - ALMERIA

INFORMACION AUTOMOVIL

EL CITROEN BX 16 VALVULAS



La marca Citroën por una parte, está haciendo una promoción de ventas de vehículos modelo BX para taxi en condiciones especiales, y por otra potencia la modernidad de este modelo con versiones de última hora, como el BX Sport o el BX 4X4.

Lo último que ha presentado es un BX con motor 1.900 cc con 4 válvulas por cilindro, en el conocido bloque motor XU con culata de 16 válvulas, con una potencia específica de 84 caballos/litro notablemente elevada. Naturalmente este modelo lleva sistema de inyección, siendo el tipo elegido el más sofisticado que tiene Bosch: el de tipo Motronic.

Las prestaciones, según el fabricante, son: velocidad máxima, 218 Km/h.; aceleración de 0 a 100 Km/h. en 7,9 segundos; consumo, 8,1 l/100 Km. a 120 Km/h. y 11,3 l/100 Km. en ciudad.

El BX sigue pues en primera línea con los adelantos modernos incluido el sistema de frenado antibloqueo tipo ABS pero de la firma Teves.

INFORMACION AUTOMOVIL

El SEAT MALAGA continúa siendo uno de los vehículos más apropiados para el servicio del taxi dada la buena relación prestaciones/espacio/precio.

La amplia red de distribuidores y talleres oficiales SEAT en todo el territorio nacional constituyen una ventaja más muy a tener en cuenta.



BOSCH PRESENTO CINCO TIPOS DE CALEFACTORES

Para evitar la congelación del gas-oil

Cuando al comienzo del invierno, o con la llegada de las "olas de frío" en las que las temperaturas ambientales descienden ostensiblemente por debajo de los cero grados, y las estaciones de servicio no se han aprovisionado todavía de gasoil con anticongelante, se pueden presentar problemas de autoencendido en los motores diesel. En tal caso, la parafina contenida en el gasoil se solidifica pudiendo incluso llegar a obstruir el filtro del combustible. Esta temida congelación solamente se puede producir cuando existe transporte de combustible, por lo que el arranque del motor se realiza sin ningún problema, y los fallos se presentan al poco de iniciado el viaje. El mismo efecto se puede producir durante el invierno cuando con temperaturas extremadamente bajas, el aditivo incorporado al gasoil para aumentar su fluidez, resulta insuficiente.

Los calefactores diesel de Bosch, que funcionan en forma de resistencias eléctricas de calentamiento que se instalan antes o junto al filtro, han probado ampliamente su eficacia impidiendo la congelación del combustible. La potencia de calefacción se re-

Recambios y equipos de inyección diesel

BOSCH

ENASA
GM y FB
CONDIESEL
CATERPILLAR

Recambios y equipos eléctricos

BOSCH

Filtros de aire y aceite
Recambios adaptables a PEGASO

Distribuidores de Turbo Compresores

KK

recambios auto diesel. s.a.

Jacinto Verdaguer, 13.
Tels.: 331 37 98 - TELE X 54824 RAD-E
HOSPITALET (Barcelona)

En el autolavado más moderno de Europa los precios se encogen.



A-WAGON trabaja de manera totalmente electrónica con tecnología proveniente de Estados Unidos de América. Eso le convierte en el mejor de Europa, tanto en el lavado como en el secado. Y ahora, si nos presenta esta postal, le descontaremos 250 ptas. en cualquiera de nuestros 12 amplios sistemas de lavado. Traiga su coche a A-WAGON. Le aseguramos que le quedará todo limpio (menos su cartera, por supuesto).

Provenza, 323 (entre Gerona y Bailén)

250 ptas. de descuento
presentando este anuncio en cualquiera de nuestros 12 sistemas de lavado

INFORMACION AUTOMOVIL

gula automáticamente en función de la temperatura del gasoil. De esta forma, la carga efectiva a que se somete la instalación eléctrica del vehículo, y en consecuencia la batería, es siempre la justamente necesaria para evitar el problema.

La gama actual de calefactores diesel de Bosch se extiende desde el modelo universal para vehículos de turismo y furgonetas de hasta 115 CV de potencia, hasta los modelos para vehículos pesados de hasta 400 CV, lo que permite cubrir prácticamente todos los tipos de motores y filtros diesel.

Todos los modelos de calefactores diesel de Bosch se suministran como "kits" de montaje completos. Es decir, con las correspondientes instrucciones de instalación que permiten el montaje sin problemas, incluso a los automovilistas menos habilidosos. Su instalación no requiere permiso alguno del Ministerio de Industria ni precisa ser reflejado en la documentación del vehículo.

Los nuevos filtros de aceite tienen una construcción modular que asegura que los componentes individuales necesarios se mantienen al mínimo. Cada filtro de aceite está constituido por término medio por 12 componentes distintos.

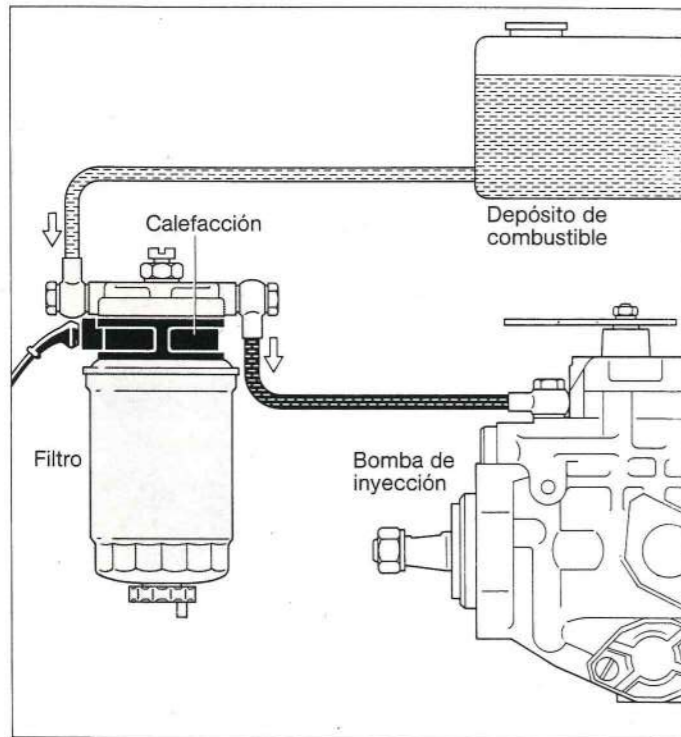
El medio de filtración utilizado es un papel impregnado en resina fenólica. Un filtro normal para automóvil llevará una tira de papel para filtro de 170 cm. de longitud, doblada de manera que quepa dentro del filtro de 7,5 cms de diámetro. Los filtros de aceite llevarán también hasta tres válvulas diferentes para asegurar una protección adicional del valioso motor al que sirven. Por ejemplo, si se usa el filtro durante demasiado tiempo, éste queda completamente bloqueado, y es esencial que el motor reciba su suministro de aceite, incluso cuando el aceite esté sin filtrar. Para asegurar el suministro continuo al motor, los Filtros Champion utilizan una válvula de derivación muy ventajosa. Además otras válvulas aseguran que el filtro quede completamente lleno de aceite incluso cuando el motor no está funcionando para así asegurar un suministro inmediato cuando este motor vuelva a funcionar.

Otra de las características de la calidad Champion incluye un chapado completo interior y exterior del filtro. El diseño evita las soldaduras, que son tan a menudo causa de corrosión o roturas.

Champion ha lanzado una gama "reducida" de 23 filtros que cubrirán el 80 % de las necesidades europeas. Estos 23 filtros son todos del tipo enroscable. Además de esta gama reducida hay por supuesto una gama completa de otros tipos tanto enroscables como del tipo cartucho.

De cara a merecer el famoso logo Champion, la nueva gama de filtros ha sido ampliamente probada, tanto en el Centro Técnico Europeo de Champion como testados en la práctica en una flota de coches.

Calefactor diesel



CHAMPION LANZA SU GAMA DE FILTROS

El continuo crecimiento de Champion en el cuidado completo del automóvil se ha visto ahora incrementado con la introducción de una gama de filtros de aceite y combustible para la industria automovilística. Los filtros de aire se lanzarán en fechas posteriores, dentro de este año.



Pirelli. Emoción por la tecnología.



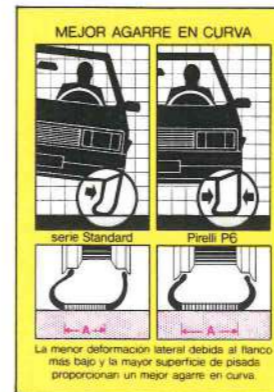
Pirelli P6. Parado, el mejor diseño. A alta velocidad, la mejor tecnología.

Cuando se observa un neumático Pirelli P6, impresiona inmediatamente la atractiva estética y la sensación de armonía que se desprende de su diseño.

Sin embargo, la banda de rodaje del Pirelli P6, creada por ordenador, no persigue, en principio, fines estéticos. P6, por el contrario, ha sido ideado para proporcionar la máxima fiabilidad en las más extremas exigencias de conducción.

Para apreciarlo póngalo a toda velocidad.

Comprobará por qué Pirelli P6 es el resultado de la mejor tecnología del mercado. La tecnología Pirelli.



AL SERVICIO DEL TAXISTA



DESCUBRA EL VOLKSWAGEN PASSAT
Y LA GRANDIOSIDAD DEL MALAGA
DISEÑADOS PARA QUE UD. Y SUS CLIENTES
SE SIENTAN MAS COMODOS



VOLKSWAGEN PASSAT



SEAT MALAGA

Y ADEMAS LAS MEJORES CONDICIONES
EN LA COMPRA Y LA FINANCIACION
EN LA MAXIMA VALORACION
Y CON UN ESPECIALIZADO SERVICIO DE ASISTENCIA

SABEMOS COMO ATENDERLE

Prades
DESDE 1903



c/. Pallars, 128-130 c/. Bolivia, 99
Tel. 300 41 11 (ventas) Tel. 300 87 11 (recambios)
BARCELONA

Vía Augusta, 12
Tel. 384 02 51
BADALONA

Anselm Clavé, 65
Tel. 870 30 54
GRANOLLERS

Avda. Maresme, 475
Tel. 790 38 40
MATARO