

Per donar, vendre i córrer

Amb vora 5 milions de vehicles de parc automobilístic en els PPCC, i amb 45 marques que ofereixen més de 800 models, el sector de les quatre rodes aprofita un dels moments més dolços de la seva història. Diversitat, tecnologia, mercat i ofertes; el món de l'automòbil ha posat la directa cap al 1992 i el Mercat Únic Europeu.

Eduard Company

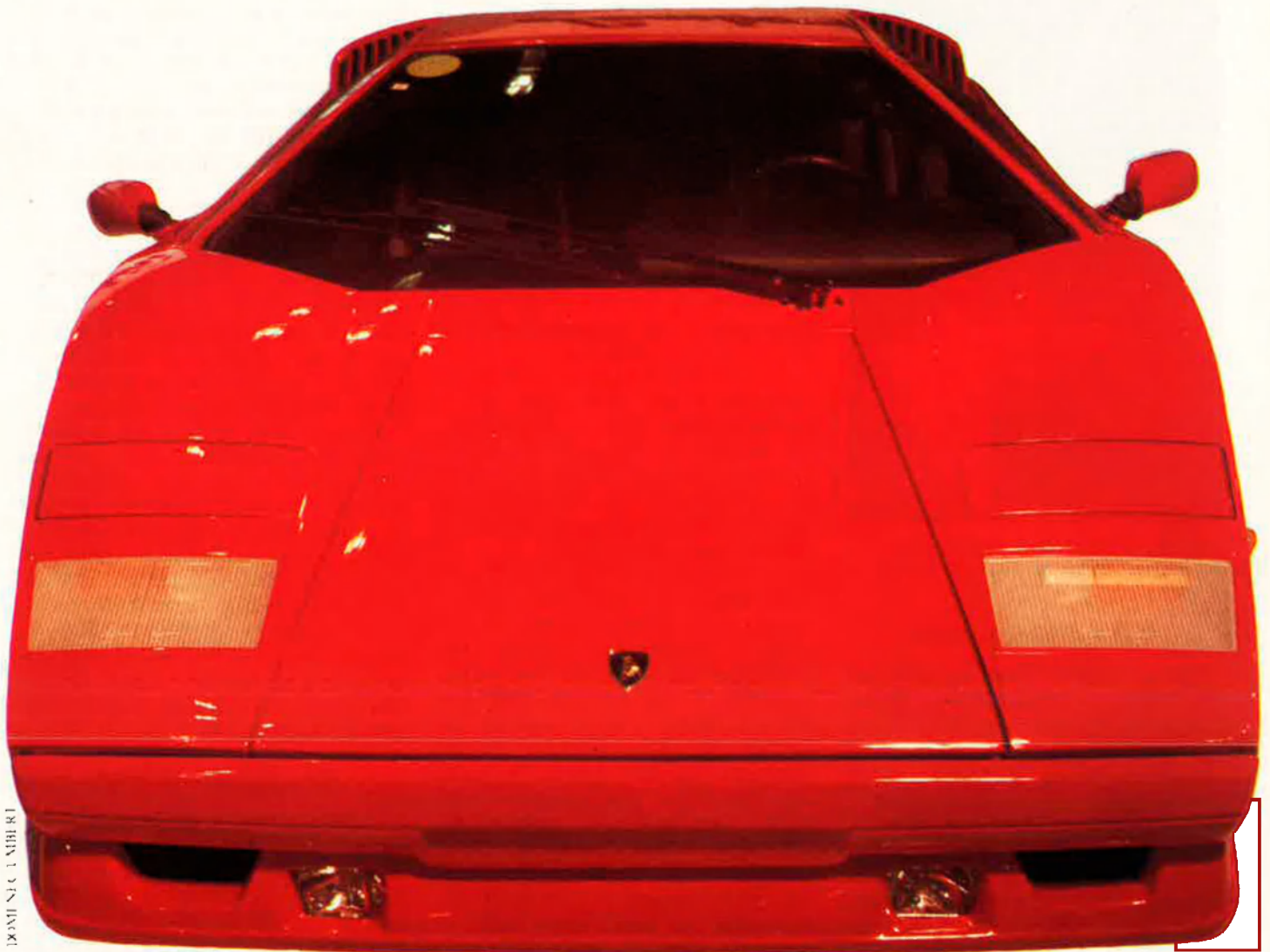
«**A**nar a cent» és una expressió que popularment s'ha adoptat com a sinònim de vertigen, de velocitat. A hores d'ara, la frase feta ha quedat obsoleta. Fins i tot, l'expressió, extreta de l'argot automobilístic, d'aquí a no gaire podria significar el contrari: ser lent, tranquil, assossegat. Perquè els cent quilòmetres per hora és una marxa que qualsevol dels vehicles que avui dia circulen per les nostres carreteres abasta amb summa facilitat. Només acariciant el gas.

Les noves tendències en el món de l'automòbil apunten cada vegada més a fer patent la contradicció entre les prestacions dels cotxes i la rigidesa d'unes normes vials, destinades, finalment, a restringir i minimitzar les potencialitats dels moderns vehicles de quatre rodes. Prestacions que a principis de dècada haurien estat inimaginables en cotxes de sèrie.

Els automòbils que parlen provoquen ja indiferència. Alçar o abaixar el parabrisa amb la maneta tradicional és un anacronisme. Sentir el petardeig dels quatre cilindres horitzontals, un so vetust. El desenvolupament del

tríceps a causa del canvi de marxes — aquelles dificultats per inserir la segona— l'ha fet passar a la història l'actual confort. Etcètera. Per a qui ho dubti, només un xic d'atenció.

Carrosseria de fibra, Cx. Suspensió amb molles helicoidals coaxials. Eix al darrere De Dion. 2.959 centímetres cúbics de motor. 210 CV de potència. 245 quilòmetres per hora de velocitat. Acceleració de 7 segons en passar dels 0 als 100 quilòmetres per hora. Aquestes són les característiques, sofisticacions computeritzades a part, de l'Alfa 75 SZ Coupé, l'esportiu plaça d'Alfa Romeo.





DOMÈNEC UMBERT

Model de la casa Porsche, l'única empresa que fabrica un cotxe dotat amb un sistema automàtic de control de pressió d'aire en els pneumàtics.

metres cúbics i turbocompressor. Conseqüència, 250 CV de potència.

Peugeot no es queda enrere. L'Oxia. Motor biturbo, tracció total, direcció a les quatre rodes, etc. O Nissan Motor Ibèrica, que amb el Màxima ARC-X ha assolit el primer vehicle amb *intel·ligència artificial*, o el Porsche 928 GT, l'únic automòbil de sèrie dotat amb un sistema automàtic de control de pressió d'aire en els pneumàtics i amb mecanisme electrònic de control i diagnòsi.

I el més difícil encara, a càrrec de Mercedes. El seu 500 SL, amb vuit cilindres en línia i 326 CV de potència, pot abastar els 280 quilòmetres per hora; condescendents, però, els de la marca alemanya han reduït aquesta insignificància als 250 quilòmetres per hora, perquè no es digui.

Aquests automòbils, prototips els uns i elitistes els altres, són els que marquen les pautes de cara a una posterior implantació seriada dels avantatges experimentats. Són la conseqüència d'una competitivitat empresarial ferotge, en la qual els departaments d'investigació de les fàbriques s'enduen una de les parts més suculentes del seu pressupost anual. Talment com si rodessin per una carretera, la innovació, el sistema revolucionari, la modificació que millori les prestacions, i la recerca dels accessoris que tendeixin a seduir el consumidor són el combustible amb

DOMÈNEC UMBERT



Rolls Royce Silver Spirit, un cotxe luxós per a un preu també de luxe: 22 milions de pessetes.

Qui no corre, vola

Encara més: el cotxe experimental de Citroen, l'Activa. Tracció total i permanent; quatre rodes directrius, el moviment de les quals es gestiona de manera totalment electrònica, sense elements mecànics; motor basat en el V6 amb quatre vàlvules per cilindre.

Un altre experimental, el de Renault, el Mégane. Canvi automàtic o manual, a gust del consumidor; quatre rodes directrius amb visioacoplador central; motor VT, 2.965 centí-

què s'han de nodrir les distintes marques del sector per a continuar en una frenètica cursa mercantil, on l'endarreriment és la mort. I en aquesta cursa no corren. Volen.

Vehicles i individus

Les raons de fons són, com sempre, econòmiques. En el nostre país, de cada quatre persones, una posseeix un turisme; i una de cada tres, un vehicle de motor. Aquest percentatge és inferior a la majoria dels estats de la Comunitat Econòmica Europea, on les xifres se situen al voltant d'un vehicle per cada dos individus. En la comparació, el nostre país és el cinquè per la cua, per damunt d'Espanya amb un amb un percentatge —lleument inferior—, i ja més lluny d'Irlanda —18 habitants per vehicle—, Grècia —19—, i Portugal —20.

Quant a l'edat del parc automobilístic, els PPCC se situen junt a Espanya en l'últim lloc en relació a la resta de països de l'Europa desenvolupada, amb una edat mitjana de 9 anys per vehicle. La mitjana de velle-sa dels nostres cotxes sembla, això no obstant, que va disminuint, ja que la recent implantació de la ITV (Inspecció Tècnica de Vehicles) obliga molts conductors, per la inadequació del vell automòbil, a comprar-se'n un de nou.

En l'actualitat —dades de 1988—, el parc nacional de vehicles queda de la següent manera: 1.981.919 vehicles a Barcelona, 822.422 a València, 535.390 a Alacant, 437.700 a les Balears, 278.879 a Girona, 235.170 a Tarragona, 184.641 a Castelló, i 157.723 a Lleida. La suma total de vehicles dona la xifra de 4.633.844.

Com a dada curiosa cal apuntar que el parc mundial de vehicles és de 499.184.471, i que per continents, Amèrica —amb 224.676.660— ocupa el primer lloc, i Austràlia-Oceania, l'últim —amb 11.841.292—, amb un parc que a penes si triplica el nostre.

En el nostre país, la tendència general és l'alça del mercat automobilístic, mentre que arreu del món el zenit de la venda d'automòbils va tenir lloc fa uns anys i en l'actualitat està en una fase d'estancament.

Bo, bonic i barat

Paral·lelament a la demanda dels consumidors, i tot encaminant-se cap al paradís del 1992 i el Mercat Únic Europeu, els fabricants d'automòbils han diversificat les seves ofertes, i en el mercat es poden trobar vehicles de

gairebé tots els preus, nacionalitats, gammes i estils.

Va des del miler d'exemplars a l'any que es fabriquen del BMW Z1, amb carrosseria de plàstic elàstic, fins a les quinze versions del model BX de la casa Citroën. Des del japonès tot terreny Daihatsu Feroza, fins al barceloní Seat Ibiza o l'almussafenc Ford Fiesta. Des del terrorífic Audi V8 fins al petit i luxós Lancia Y10. I des de les 742.800 pessetes que val el Renault R-4, fins a les 21.876.423 pessetes que costa el Rolls Royce Silver Spirit.

El comprador català pot escollir entre les 45 marques que hi ha en el mercat i els més de 800 models que s'ofereixen. Un panorama impensable quan el 1976 sortia el pioner dels Fiesta de la planta d'Almussafes per a competir amb els models, pocs i poc diversificats, de la SEAT, la Renault i la Citroën.

A finals de la dècada dels vuitanta, les directrius de les marques d'automòbils són difícilment codificables, donada la seva complexitat. Pot parlar-se, en el millor dels casos, d'una constant evolució, on la tècnica cada volta està més present en el món de les quatre rodes i, com en tot, el disseny està a l'ordre del dia.

Hi ha marques, com Ford, SEAT, Mercedes, Porsche o Volkswagen, que aposten per mantenir un model d'èxit en el mercat, redissenyant-lo any a any. És el cas dels citats Fiesta —dels quals s'han construït ja 5,5 milions d'unitats— i Ibiza que, tot i lluir la mateixa línia, no conserven ni una peça dels seus antecessors. Els SL, 911 Carrera, i Golf, continuen una vella estirp de cotxes, que el temps ja ha convertit en clàssics.

Vine al mercat, guapo

D'altra banda, l'especialització és un aspecte que no pot desvincular-se de la indústria automobilística. Tanta importància té la mecànica d'un cotxe com la configuració del seu xassís; la composició anticorrosiva de la seva pintura, la computerització del seu sistema electrònic, la mescla dels seus pneumàtics, el material dels seus seients o l'aliatge de les seves llandes. Un complex industrial paral·lel al servei de l'automòbil s'ha engrandit i ha evolucionat tant com les mateixes fàbriques.

Juntament amb això, les facilitats de pagament, les ofertes, els crèdits, els obsequis i els terminis, són argücies mercantils que els departaments de vendes de la indústria automobilística van acoblant als seus vehicles com si fos un accessori més.



DOMÈNEC UMBERT



DOMÈNEC UMBERT

Renault Mégane, amb canvi automàtic o manual.

En aquest sentit, ara com ara, la casa Renault promou el R-9 tot ajornant els pagaments fins al 1990, de manera que, si es desitja, es pot adquirir avui mateix l'automòbil i disfrutar-lo, sense desembutxacar un duro fins d'ací a mig any. A més, ofereix un mínim de 80.000 pessetes pel cotxe usat, estigui com estigui, i proporciona un descompte de 109.000 pessetes en fer-se amb el nou.

Ford realitza la campanya amb l'Orion i l'Escort. Hi ha un descompte de 180.000 a 120.000 pessetes en funció de la versió desitjada, i regala una ràdio-cassete estèreo.

SEAT promou l'Ibiza amb unes especials condicions de finançament, que consisteixen a pagar una entrada d'un 30 per cent del valor del cotxe i 14 quotes anuals progressives. És el mateix sistema que el de Citroën, amb els AX i BX, amb la particularitat, però, que l'entrada inicial és del 36 per cent i els 14 terminis augmenten en funció dels anys que duri el finançament.

Qualsevol sistema és bo a l'hora de vendre, ara que l'efervescència automobilística està en el seu màxim grau d'ebullició i cap fàbrica vol deixar de fer-se amb la part corresponent del pastís. □