

DIARI DEL TAXI

El pagament per targetes s'implanta en el transport

Les targetes de crèdit per fer pagaments petits i quotidians s'han començat a introduir de manera progressiva a tots els sectors socials. El ciutadà s'adapta cada dia més a fer els pagaments diaris amb el diner-plàstic. Actualment funcionen a Barcelona tres targetes de nova implantació: la taxi-card, la tele-compra i les targetes de crèdit que s'utilitzen als telèfons públics. D'aquí poc temps es signarà un acord entre l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) i l'empresa Transports de Barcelona per tal de crear un nou sistema de pagament, mitjançant una targeta que pugui substituir les actuals T-1 i T-2.

Targeta pionera

El servei del taxi ha estat el pioner en la creació d'una targeta, la taxi-card, per pagar en diner-plàstic el recorregut. La taxi-card es va implantar a principis del mes de setembre i actualment uns 1.500 taxistes han adoptat aquest sistema de cobrament. Uns 600 taxistes més, aproximadament, han fet

la sol·licitud per tal d'adaptar aquest sistema de cobrament.

L'objectiu de la taxi-card és oferir un pagament del servei còmode i ràpid per l'usuari que sovint utilitza aquest mitjà de transport. Des del moment que es va implantar, la taxi-card ha tingut una gran acceptació principalment entre les empreses i professionals

que per motius de treball utilitzen el taxi com a mitjà de transport. Al final de cada mes, l'usuari titular de la taxi-card rep un detall de totes les operacions que ha portat a terme amb les seves targetes i això permet un control més estricte de les despeses que s'han fet en transport.

Com a termòmetre per mesurar la seva implantació val a dir que l'alcalde Maragall va declarar en l'acte de presentació de la taxi-card que aquest sistema de pagament podria ser adoptat pels regidors, coordinadors i directors de servei municipals que no tenen assignat expressament un vehicle oficial sinó que cada vegada que es desplacen han

de demanar un cotxe al parc mòbil.

Més comoditat

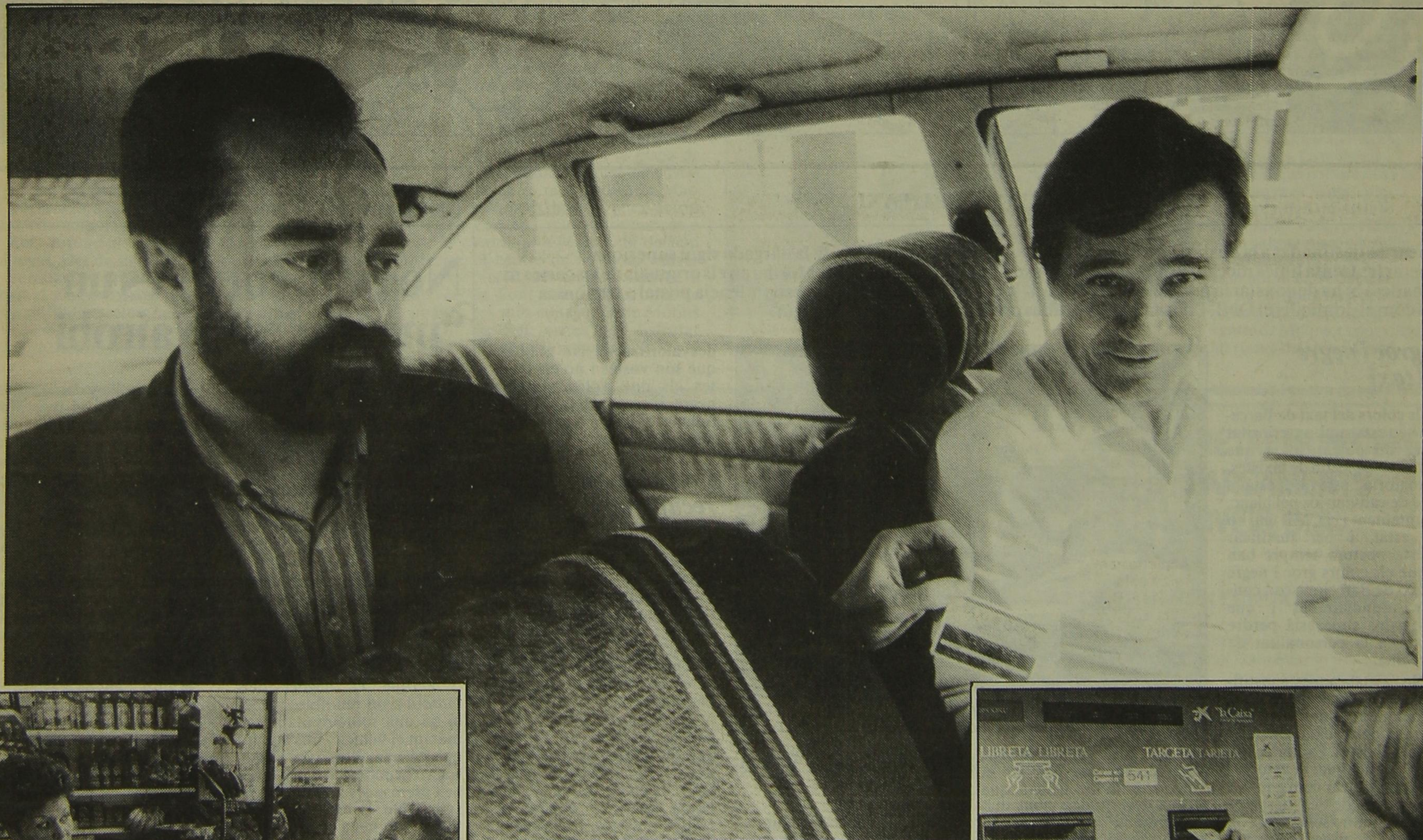
En la mateixa línia s'està creant una nova targeta per utilitzar en els autobusos de l'Àrea Metropolitana, metro i ferrocarrils catalans. La nova targeta estarà totalment informatitzada. Les màquines que s'instal·laran permetran la lectura de la banda magnètica i, d'aquesta manera, es sabrà els diners que costa el recorregut i el dia i l'hora que l'usuari fa un determinat trajecte. Fins i tot es podrà saber a quines franges horàries es fan servir més els transports públics i quines són les línies més problemàtiques.

Es crearà una nova targeta per pagar el bus, el metro i els ferrocarrils

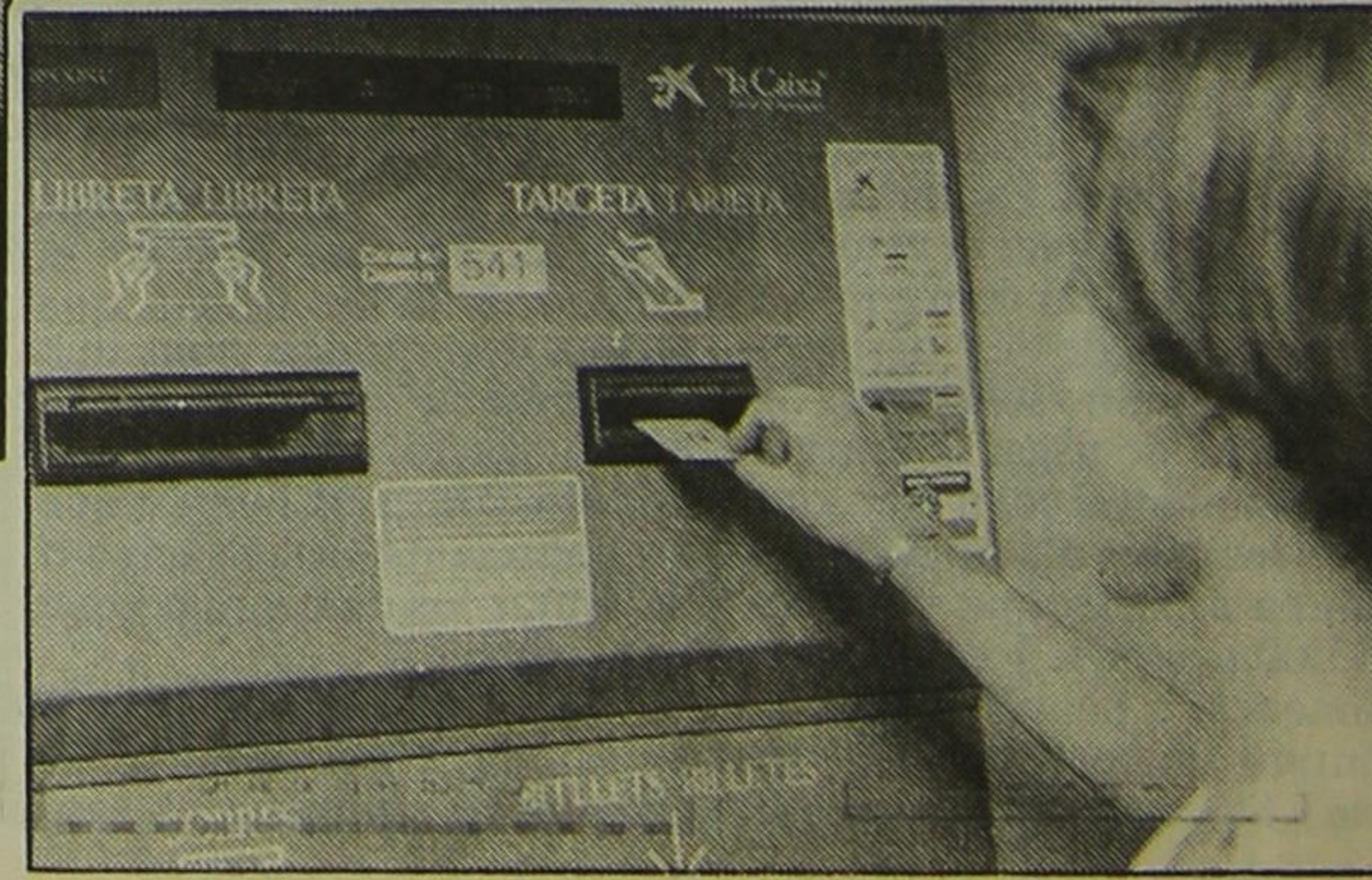
Aquest sistema de targeta vol aconseguir una economia més gran per l'usuari habitual dels mitjans de transport i que hi hagi en circulació una sola forma de pagament, de manera que s'eliminaran progressivament les actuals targetes T-1 i T-2. La primera fase d'implantació de la targeta es realitzarà abans de fi d'any.

Una altra targeta de recent implantació és la targeta de crèdit en els telèfons d'ús públic. Segons un portaveu de Telefónica, actualment hi ha a Barcelona dotze cabines amb el sistema mixt, és a dir, amb la capacitat de funcionar només amb la inserció d'una targeta de crèdit de les més corrents o introduir-hi monedes de 5, 25, 50 i 100 pessetes. A través d'aquest sistema l'usuari del telèfon públic coneix, en tot moment, l'import de la trucada mitjançant un indicador visual.

D'altra banda, la targeta de crèdit s'està introduint als mercats públics. Segons fonts del Servei de Mercats de l'Ajuntament de Barcelona, aquest sistema de pagament funciona al mercat de la Boqueria i a les Corts. Es vol aconseguir, per part de l'Ajuntament, que la targeta de crèdit funcioni a tots els mercats mitjançant un datàfon que pugui controlar el valor monetari de la compra. La tele-compra facilitarà, segons el Servei de Mercat, les operacions entre el venedor i l'usuari.



El diner plàstic comença a funcionar a Barcelona per fer pagaments petits que normalment es fan amb diner líquid. Les de implantació més recent són la taxi-card; la tele-compra, de recent implantació als mercats de la Boqueria i a les Corts; i les targetes de crèdit que s'utilitzen als telèfons d'ús públic. D'aquí poc temps, es posarà en funcionament la nova targeta per viatjar en metro, autobusos i ferrocarrils catalans.



MOTOR: El Nissan 300 ZX, la inevitable comparació amb el Porsche

Un superesportiu japonès que es posa a 250 quilòmetres per hora

Gràcies a la progressiva ampliació del nombre d'unitats que es podran importar que concedeix Espanya a les marques japoneses ha arribat fa poc al nostre mercat un cotxe luxós que, segur, satisfarà els conductors amb ganes de pitjar a fons el pedal de l'accelerador i de pagar totes les lletres que demanaran per accedir a aquest selecte cotxe. El Nissan 300 ZX, fabricat al Japó, es començarà a comercialitzar aquest estiu a Espanya i el preu encara no s'ha donat a conèixer.

Al nostre país la marca Nissan és coneguda sobretot pels vehicles tot terreny que fabrica. Els Patrol ja fa anys que es venen amb força èxit i és una de les principals bases comercials.

A l'alçada dels rivals

Per les seves prestacions el Nissan 300 ZX es pot comparar amb cotxes esportius mítics europeus com els Porsche. Prestacions i excel·lència no es queden enrera. El Nissan 300 ZX és un superesportiu.

La seva imatge el delata. Té una línia molt esportiva i una acurada aerodinàmica que disminueix els típics sorolls que es produeixen quan es comença a anar de pressa de



El Nissan 300 ZX es començarà a comercialitzar a Espanya aquest estiu

veritat.

Per dintre la qualitat es deixa notar. El seient del conductor és ajustable en cinc posicions, més dues regulacions lumbar i pel cap. Els de darrera són abatibles asimètricament per augmentar la capacitat del maleter, encara

que no resulten massa còmodes per persones adultes. Com a opció, s'ofereix l'entapissat dels seients de cuir. El sostre es pot obrir àmpliament gràcies a dos sostres solars, cosa que serà molt d'agrair durant els mesos d'estiu. A més, des de l'interior es poden obrir el

capó del darrera i el tap de la benzina.

A 250 per hora

Aquest cupè esportiu porta un motor de 3.000 centímetres cúbics amb turbo que dóna una potència màxima de 228 cavalls a un règim de

5.400 revolucions per minut. Això és suficient per propulsar-lo fins als 250 quilòmetres per hora, molt més del que arribaran a córrer els seus futurs propietaris. Els consums, en un cotxe d'aquestes característiques, són el que importa menys. Val a dir només que en el seu dipòsit hi queden 77 litres de benzina.

La tecnologia aplicada és capdavantera. El motor és un sis cilindres amb la disposició dels cilindres en forma de V (V6). Porta encesa i injecció electrònica de benzina amb dosificador de mescla d'aire i el bloc és d'aliatge lleuger amb doble arbre de lleves.

Un gran xassis

Quant al xassis, té suspensió independent a les quatre rodes del sistema McPherson amb barres transversals i estabilitzador davant, i de barres obliques, ressorts helicoidals, amortidors telescòpics i barra estabilitzadora que li asseguren una gran estabilitat a altes velocitats. El sistema de frenada, és de doble circuit i està confiada a quatre discs auto-ventilats i a un sistema que impedeix el bloqueig de les rodes, fins i tot a les frenades més fortes. Les llantes són d'aliatge lleuger amb pneumàtics de perfil baix en unes mides molt amples.

TELÈFONS A MÀ

Informació a l'usuari

Generalitat:	302.47.00
Ajuntament:	302.00.00
Entitat Metropolitana del Transport:	336.61.61
Telèfon Groc:	336.00.00
Bombers:	080
Guàrdia Urbana:	092
Polícia Nacional:	091
Creu Roja:	205.14.14
Ambulàncies	
Creu de la Roja:	300.20.20
Ambulàncies Municipals:	329.77.66
Hospital Clínic:	323.14.14
Accidents de trànsit a la carretera:	352.61.61
Trànsit urba:	325.03.00
Dipòsit de vehicles:	223.98.69
OCUC:	317.70.10
Aeroport:	379.27.62
RENFE:	322.41.42
Tren a l'aeroport:	379.00.00
Ibèria:	301.92.93
Port de Barcelona:	318.87.50
Patronat de Turisme:	215.44.77
Transmediterrànea:	319.82.12
Oficina Olímpica:	432.19.92
Reial Automòbil Club:	200.33.11
Objectes perduts:	301.39.23
Ràdio Tràfic:	318.08.70
Tele-Taxi:	212.22.22
Ràdio Taxi:	379.13.25
Taxi-Mòbil:	358.11.11
Ser-Tax:	213.05.98

Taxi



CHARLES ROENAS & Miquel Albert '88

LA BÚSTIA DEL TAXI

Les cartes destinades a la bústia del taxi no han de superar les trenta línies mecanografiades. Han d'estar firmades i hi ha de constar la població del remitent, així com el domicili i el DNI. Podran ser resumides o

extractades quan la llargada sigui superior a l'establerta. No es tornaran els originals de les cartes ni es mandindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

El groc i negre del taxi

► Els colors del taxi de Barcelona han estat amb anterioritat motiu de polèmica, ja que mentre el col·lectiu de taxistes, en majoria, estava i està a favor de canviar-los pel blanc, l'Ajuntament i la CMB mai ho han estat, i per justificar aquesta postura sempre han dit que els colors groc i negre del taxi de Barcelona són coneguts mundialment i que canviar-los suposaria perdre una mica la personalitat de Barcelona.

No és mala aquesta justificació, però, senyors de la CMB i Ajuntament, aquesta personalitat ens costa cada dia més cara als taxistes. És clar!, a qui sí no!. Per adequar el vehicle i poder-lo utilitzar com a taxi, a més a més de les despeses normals, que no són poques, el taxista ha de pagar la pintura corresponent al color groc, que totes les cases d'automòbils ens cobren a part i que volta les 25.000 pessetes. I ara hem de començar a pensar a pagar la pintura de tot el cotxe. Per què? M'explicaré. He anat a



algunes cases d'automòbils amb intenció de canviar el vehicle i m'he trobat que alguns dels models nous que s'adapten a les normes de homologació, ja no els pinten de color negre. M'han dit que els fabricants estan deixant de pintar-los de negre perquè no es venen.

Els colors no ens afecten únicament en el moment de la compra sinó que al can-

viar-lo per un de nou es poden unes 100.000 pessetes més o menys.

No està malament el problema que se'ns acosta, oi? Senyors de la CMB i de l'Ajuntament, crec que la subvenció per taxi que volen destinar a la campanya Taxi, posant guapo potser també hauria de tenir en compte aquestes despeses de pintura i

desvalorització. No oblidem que són vostès i no els taxistes els que volen el color negre i groc pel taxi. Jordi Solanes Serra / Santa Coloma de Gramenet.

La quantitat recuperada

► M'és molt grat posar en coneixement seu que la setmana passada, sortint del banc per cobrar 50.000 pessetes, vaig agafar un taxi i durant la carrega em vaig adonar que les havia perdut, per això vaig ordenar al taxista que tornés al banc per veure si les havia perdut allà.

En el moment de sortir del taxi, el taxista em va fer veure que els diners eren sobre el seient. El conductor del vehicle amb llicència número 4338 podia haver-se quedat les 50.000 pessetes, i no obstant va tenir l'honestedat de mostrar-me-les. M'és molt grat posar aquest fet en coneixement de vostès amb la finalitat que el públic conegui l'honradesa d'aquest i de molts altres companys seus. José Luis Viñas Vila / Vallvidrera.

EL RODAMÓN: Viatge a Kenya

No és un cotxe, és un "matatu" de Nairobi

És un cotxe? No. És una furgoneta? No. És un matatu. Sí, heu llegit bé, un matatu, aquest és el nom que reben els anomenats taxis col·lectius a una de les ciutats més occidentalitzades d'Àfrica, Nairobi, la capital de Kenya. A Nairobi, com a la resta del país i a la majoria de països africans, no hi han transports públics. Qualsevol persona que tingui un vehicle de dues o quatre rodes, cotxe, furgoneta o camió, pagant un permís i una assegurança pot guanyar-se la vida transportant gent.

Perquè el negoci dels matatu sigui rendible, només hi ha una solució: atapeir al màxim el vehicle, fins al punt que en una furgoneta Volkswagen hi poden arribar a caber ben premsades més de 25 persones. No és cap rècord del llibre Guinness, és Àfrica. Per l'occidental poc acostumat a afrontar situacions com aquesta, el primer dia es sorprendrà, però després comprovarà que aquesta situació és perfectament normal tant en viatges llargs com en recorreguts per les ciutats.

El viatge llarg d'una població a una altra té més al·licients. Se sap quan s'ha sortit però mai quan s'arriba. Pel camí pot passar qualsevol cosa. Com a mínim estan assegurades un parell de punxades. Però el viatger podrà comprovar l'habilitat dels xòfers africans capaços de conduir per carreteres infectes, amb vehicles destartats plens de gom a gom. A l'Àfrica hi ha un acudit que diu que "qui condueix per una carretera en línia recta és que va borratxo" i, per tant, s'empassa tots els forats.

Tampoc ens ha d'estranyar que a les pujades pronunciades el xòfer i el seu ajudant, que és qui cobra el servei i indica al conductor quan pot passar i quan no, facin baixar tots els ocupants perquè el vehicle carregat no puja. Ara bé, el que fa segregar més adrenalina és quan es troben dos vehicles carregats de gent de cara: els conductors enfilem i només s'aparten per evitar la col·lisió a l'últim moment. Hi ha cops, però, que no ho fan i passa el que passa. Però això ja és una altra història.

L'ús del catalitzador reduirà els fums de molts cotxes el 1989

Les estrictes reglamentacions que imposen en matèria de contaminació dels vehicles les comunitats europees suposarà d'aquí al 1989 que tots els cotxes de més de 1.400 centímetres cúbics hagin de muntar catalitzadors en els tubs d'escapament. Des de l'any 1971 la normativa europea s'ha anat equiparant a la dels EUA, la més estricta en la matèria. L'any 1989 els màxims de partícules contaminants autoritzats hauran de ser els mateixos que als EUA.

El catalitzador és un element de forma semblant a un silenciador de tub d'escapament que limita i transforma els elements no-

cius que surten de dins del motor en substàncies inòcues a l'organisme. N'hi ha de diferents tipus. Des dels que funcionen mecànicament fins als electrònics o els dissenyats per motors diesel.

Gran eficàcia

L'eficàcia dels catalitzadors és molt alta. Un cotxe que el porti expulsa a l'aire entre un 40 i un 60% menys de

substàncies contaminants que no un de les mateixes característiques que no el porti. En alguns casos, aquesta diferència pot arribar a ser d'un 90%.

Però els principals inconvenients són el preu, que oscil·la entre les 40.000 i les 80.000 pessetes, i la seva limitada duració, uns 40.000 quilòmetres. La causa d'això és que porta a dins una pastilla ceràmica en forma de niu d'abella de gran superfície i que està recobert d'una fina capa de platí, pal·ladi i rodi, que són materials molt cars.

Altres inconvenients menors poden ser el lleuger augment del consum (entre un 1 i un 1,2 per cent) i una petita disminució de la potència si el motor no està prou estudiat per instal·lar-hi catalitzador.

Els cotxes nous

Actualment, els cotxes fabricats i venuts a Espanya no porten catalitzador. De cara a un futur molt pròxim, però, els hauran de portar per poder-se cenyir a la normativa europea. Segons l'enginyer Rafael Montaner, especialista en el muntatge de catalitzadors, "serà

pràcticament impossible que un cotxe amb una cilindrada de més de 1.400 cc pugui complir la llei si no porta un catalitzador".

Segons Montaner, els cotxes de cilindrada inferior als 1.400 cc no caldrà que en muntin, encara que s'hauran de fer modificacions als cotxes actuals. De tota manera, seguiran contaminant bastant més que no si portessin catalitzador.

Per aconseguir homologar aquests cotxes s'hauran d'estudiar els sistemes d'encesa i de mescla i dissenyar un sistema d'aire addicional de recirculació dels gasos d'escapament. Apareixerà el concepte de la mescla aire-gasolina pobre, que afavoreix l'emissió del mínim de partícules contaminants.

A Espanya, en canvi, s'estan construint cotxes amb catalitzador destinats a altres països de la Comunitat. Les substàncies contaminants que emet un motor són principalment els òxids de carboni, els hidrocarburs i els òxids de nitrogen. Aquest últim element és el més perjudicial per la salut, unes deu vegades més

que els òxids de carboni. Els òxids de nitrogen afecten tots els òrgans de la persona, mentre que l'altre només és dolent per les vies respiratòries. Els hidrocarburs són irritants.

El 1971 els nivells màxims de substàncies contaminants autoritzats per les autoritats europees eren molt més tolerants que les nord-americanes. Mentre que aquí es permetia que els cotxes traguessin una

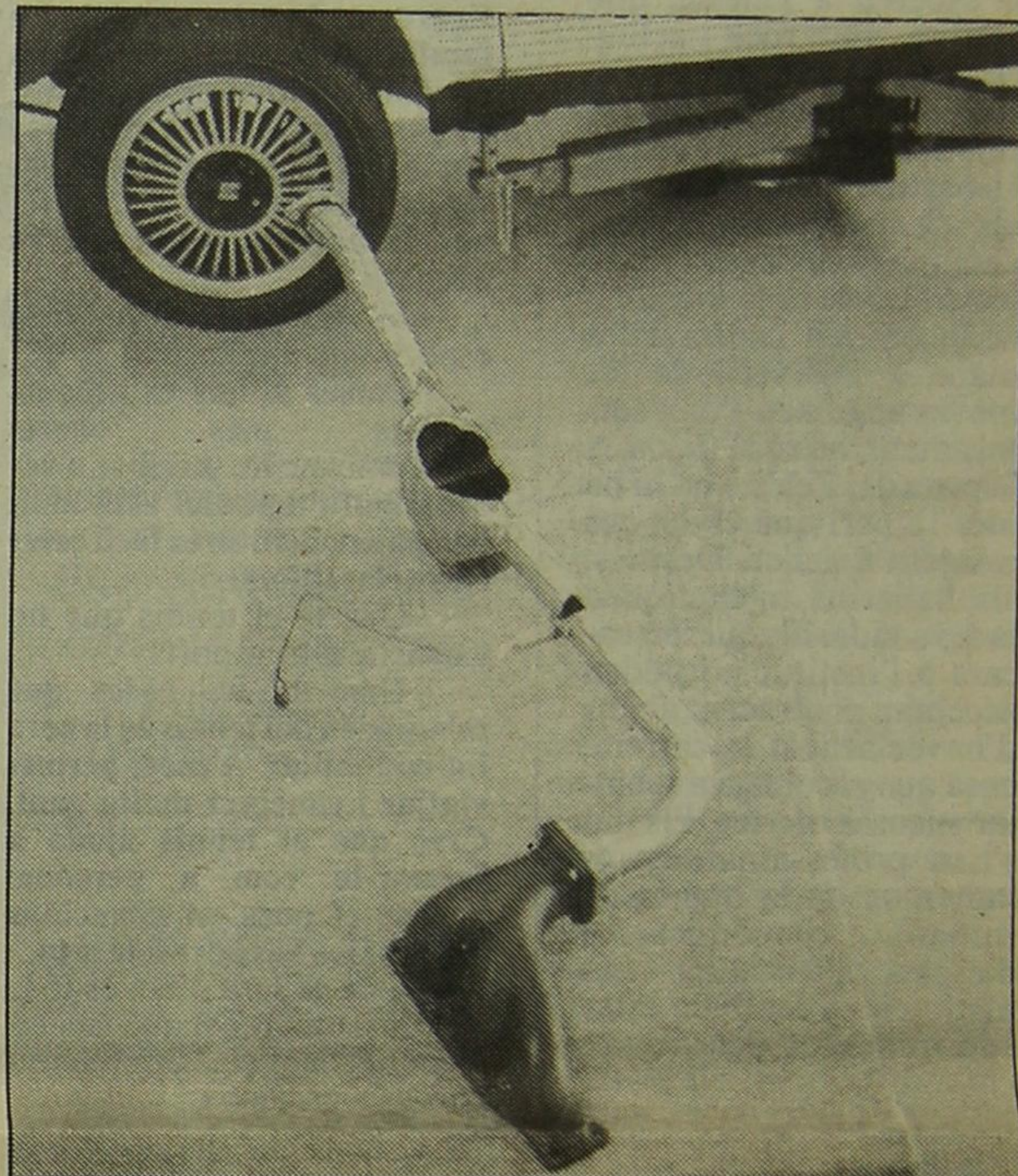
xifra 100 d'òxids de nitrogen, allà només se n'autoritzaven 56. El mateix passa amb els hidrocarburs i els òxids de carboni (una relació de 64 contra 30 i 60 contra 37, respectivament).

Però això ha canviat i aquestes diferències s'han anat escurçant els darrers anys. Els límits imposats pels cotxes nous s'acabaran equiparant amb els de la normativa americana, la més estricta del món. La nova legislació afectarà solament els cotxes nous que hagin de passar l'homologació de l'Institut Nacional de Tècnica Aeroespacial (INTA), l'organisme oficial encarregat de l'homologació de vehicles nous.



L'ús generalitzat de catalitzadors en els cotxes disminuirà la contaminació de la ciutat a partir del 1989 quan s'apliquin les noves normatives, molt més estrictes, de la Comunitat Econòmica Europea

El preu del catalitzador oscil·la entre les 40.000 i les 80.000 pessetes a causa dels costosos materials de què està recoberta la pastilla ceràmica en forma de niu d'abella, platí, pal·ladi i rodi



EL PASSEIG DEL DIJOUS

El racó de la Xirgu i la Font Fresca

El nostre taxista d'avui ens portarà fora de Barcelona ciutat, concretament a Molins de Rei, municipi del Baix Llobregat. Des de Barcelona i en condicions normals de trànsit el viatge costarà entre 1.800 i 2.000 pessetes. La primera parada obligada serà al centre del poble, just on hi ha

el centre parroquial, construït l'any 1942. Des de la mateixa plaça de l'Església neix un dels principals carrers de la vila: el carrer de Sant Miquel, que encara conserva l'olor dels primers pobladors, on va néixer el pintor i poeta Miquel Carbonell i Selva.

Des de les escaletes de

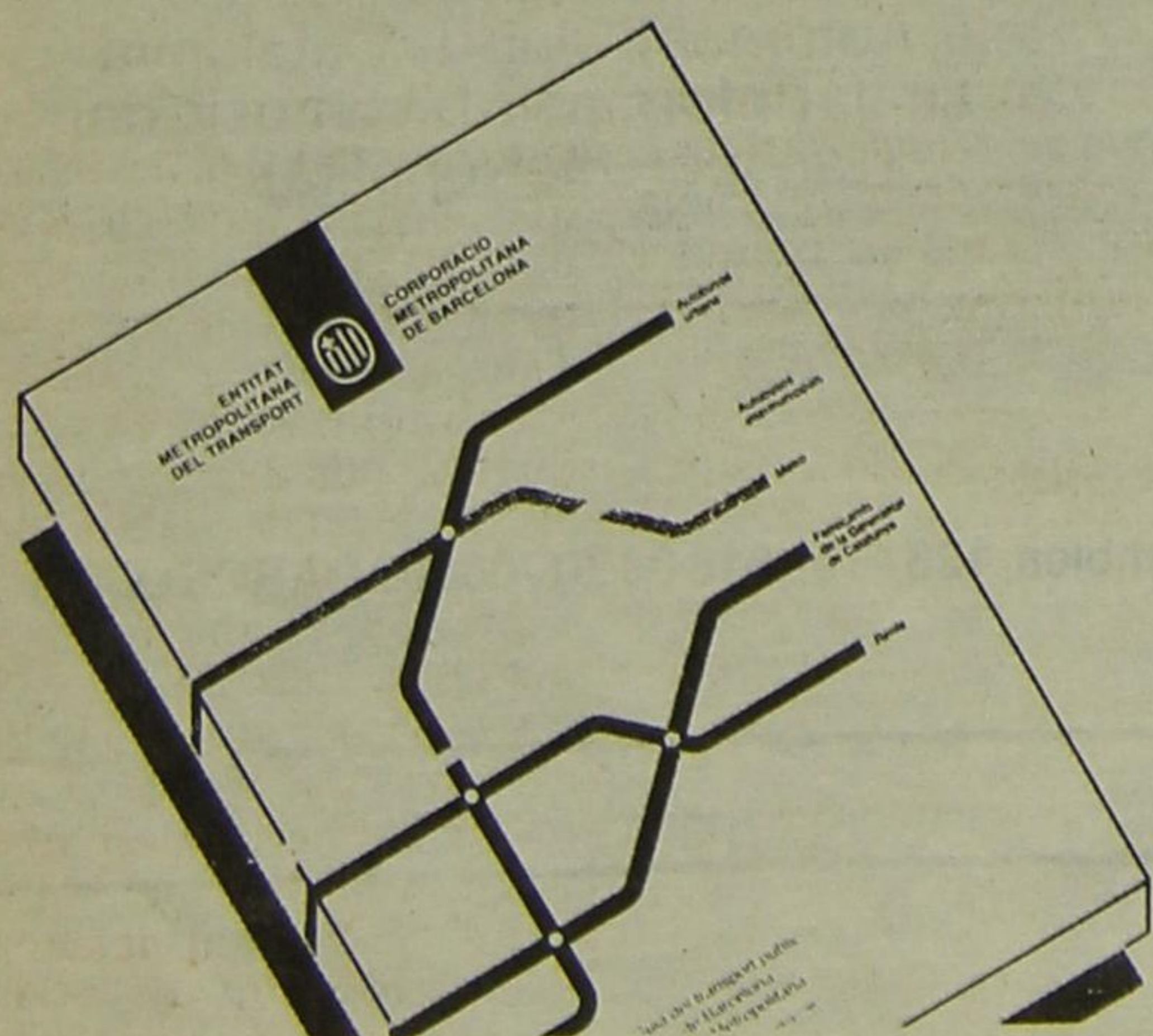
l'església veiem els vianants del carrer Major. Es tracta del centre comercial de Molins de Rei, on es pot aprofitar per fer algunes compres. La visita continua a la plaça de l'Ajuntament. Just al costat hi ha el racó dedicat a Margarida Xirgu, la gran actriu catalana que va començar a caminar a Molins. Si deixem el centre de la ciutat, carrer Verdguer amunt, s'arriba a la Font dels Casats, una de les més conegudes de Molins de Rei, on es pot disfrutar d'una vista panoràmica.



Les ruïnes del castell Ciuró

El passeig pot continuar per la part més alta del poble, el turó de Sant Bartomeu. Abans d'iniciar la pujada, el taxi pot fer una petita parada i aprofitar per agafar aigua a la Font Fresca, on els molinencs tenen costum d'anar a omplir les garrafes. La mateixa carretera ens portarà fins a la muntanya de Santa Creu d'Olorda, denominada la finestra del Vallès per la seva vista panoràmica. A la falda de la muntanya hi ha un restaurant, La Masia, que pot ser un bon punt final del passeig. Molt més a prop del centre de Molins, es pot visitar les ruïnes del castell Ciuró.

Des d'ara: El Llibre Guia



Ara, amb el nou llibre Guia del Transport Públic de Barcelona i la seva Àrea Metropolitana, tindreu a la vostra disposició tota la informació necessària per poder desplaçar-vos per la complexa xarxa de transport públic de Barcelona i 26 municipis de la seva Àrea Metropolitana.

En el llibre Guia trobareu, entre d'altres informacions:

Xarxa de transport públic amb el recorregut i les parades de tots els autobusos urbans i intermunicipals.

Situació exacta de totes les estacions de metro, Ferrocarrils de la Generalitat, Renfe, Funiculars i Tramvia Blau.

Itinerari i horaris dels autobusos urbans i interurbans.



SOCIETAT MUNICIPAL D'APARCAMENTS I SERVEIS, S. A.

SPM

APARCAMENTS EN FUNCIONAMENT

- Av. Rius i Taulet - Pl. Espanya
- Av. Gaudí - davant hospital Sant Pau
- Pl. del Sol - Gràcia
- Torrent de l'Olla - Pl. Lesseps (Menéndez Pelayo)
- Pl. Gal·la Plàcidia - Gràcia
- Pg. Valldaura - Pl. Lluçmajor
- Moll de la Fusta - Pg. u Colom

APARCAMENTS EN CONSTRUCCIÓ

- Urgell - mercat Sant Antoni
- Av. F. Cambó - mercat Santa Caterina
- Olesa - Felip II
- Túnel de la Rovira
- Carrer Àngels

LA CARRERA

Paperina

Deixo la Saritíssima i Puríssima Maria Antònia Abad al Up & Down fumant un puro com una catedral i em precipito via taxi cap al Nick Havanna per comprar cigarrets i llibres de màquina, la màquina que, abans, venia patates fregides a vint duros la paperina. És una llàstima que els llibres no surtin de la màquina amb paperina i una mica de maionesa. O potser amb catsup?

Dona ocupada que sóc, no m'hi puc aturar massa: m'esperen a Zeleste, que celebra, amb rock i actuacions de ballarins de diverses tendències, el Dia Internacional de la Dansa. I a partir d'aquí no puc evitar *desmadrar-me*. M'ho demana el cos anquilosat i frustrat pels dies lligada a la incòmoda cadira i les mans a l'Olivetti de les meves angoixes. Però, sortosament, no sóc l'única. A la pista del Zeleste no hi ha més imperi que el del cos insolent i rialler. Després, els ballarins m'expliquen la seva vida. Els qui són encara a l'institut no poden acceptar contractes abans d'haver acabat la carrera, cosa que els obliga a rebutjar sucoses ofertes. Els qui s'han professionalitzat es lamenten de la manca de mitjans econòmics i d'espais alternatius. Les institucions semblen estar adormides respecte a això. I mentre plorem, a la pista, parlem de la manera més eloqüent de la importància de la dansa.

Blassa d'Abadies

Després de tants anys de dedicació, ha perdut la passió pel tennis?

—La passió no es perd. El tennis té moltes facetes i cada-escuna d'elles m'omple plenament. En la meua època d'esportista no feia altra cosa que jugar tot el dia, ara la meua tasca consisteix a ajudar els joves, la gent que ho necessita.

—Des de l'aparició en escena de la família Sánchez Vicario, hi ha més afició i més gent que es decideix a agafar la raqueta?

—El tennis és un esport molt popular i crec que la gent té molt interès per saber els ingressos econòmics dels tenistes. Sempre que un esport té figures es fa més popular. La família Sánchez Vicario és un cas únic a la història del tennis, no és normal que tres membres d'una família siguin campions i figures mundials, és un fenomen molt difícil que es torni a repetir.

—El tennis és un dels esports més ben pagats?

—Potser sí que és un dels esports més oberts econòmicament. Arribar a ser una figura mundial està molt ben pagat, però no és fàcil estar entre els millors.

—Què té el tennis que no tingui un altre esport?

—Una de les coses que m'agraden del tennis és la seva individualitat. A més, permet viatjar i conèixer molta gent. Crec que el tennis ajuda a formar-te com a persona, perquè et posa en situacions difícils i les has de resoldre tu.

—Què se sent quan es té la responsabilitat del que faci un jugador a la pista? Em refereixo a la Copa Davis...

—El meu treball s'ha de realitzar abans que ells surtin a la pista. L'únic que puc fer és que ells es trobin al cent per cent de

Manolo Orantes parla amb un somriure als llavis. El seu optimisme l'intenta projectar als jugadors que tenen el futur del tennis espanyol a les seves mans. La seva segona casa són les pistes al Reial Club de Tennis Barcelona, on la setmana passada es disputava el torneig Ellesse.

“Els Sánchez Vicario són un cas únic en el tennis”



Manolo Orantes

possibilitats quan s'arriba a un partit de Copa Davis, però un cop són sobre la pista ja no puc fer res. El que intento és ajudar, perquè sé el que és torbar-se davant una competició im-

portant.

—Quin caràcter s'ha de tenir per arribar a ser un número 1?

—S'ha de tenir un caràcter fort, molta voluntat i el cap

fred. A més d'una bona tècnica i unes bones cames. Tots els factors han d'estar al màxim i, al final, els més forts són els que triomfen.

—Al marge del món de

l'esport, què és el que més el pot arribar a impressionar d'una persona?

—M'agraden l'honestetat i la sinceritat. Em molesten la hipocresia i la falsedat. Sempre m'ha agradat que la gent vagi amb la veritat per davant.

—Quan utilitza el taxi?

—Aquí no l'utilitzo gaire i en d'altres països normalment faig servir els cotxes oficials dels tornejos. Quan més l'utilitzo és quan haig d'anar a l'aeroport i quan torno del viatge en avió. Aquest és quasi tot el meu contacte amb el taxi.

—Considera que el servei del taxi és car?

—Avui tot és car. Si un taxista s'està onze o dotze hores al carrer, assegut davant un volant, ha de tenir alguna recompensa. Els taxistes depenen de la sort que tinguin, per tant crec que el taxi no és massa car. Les vegades que l'he fet servir no m'ha semblat excessiu el preu que he pagat pel servei.

—Què ha de tenir un conductor de taxi?

—Principalment ha de saber tractar la gent, tenir amabilitat i un xic de psicologia, per tal de poder conèixer el passatger. A vegades hi ha passatgers que necessiten que se'ls doni conversa durant el trajecte; crec que els taxistes tenen molta experiència en aquest sentit.

—Tornem al món del tennis. Demanaria a un fill seu que s'hi dedicés en cos i ànima?

—Sí, per què no? És un esport apassionant i jo, si tornés a néixer, tornaria a ser tennista. Evidentment intentaria d'evitar els errors que he comès. El que tinc molt clar és que no s'hi pot obligar ningú, perquè el tennis s'ha de viure a fons.

—Al marge del món de Montse Zapata



TAXI CARD, LA FORMA MÉS EFICAÇ DE CIRCULAR



Cetramsa

Informació i Promoció del Transport Metropolità

ENTITAT METROPOLITANA
DEL TRANSPORT

La TAXI CARD és una targeta per pagar el taxi, que constitueix una autèntica innovació a nivell mundial

La TAXI CARD significa la possibilitat de pagament net, còmode i sempre a punt. Permet dotar d'un instrument de treball més a qui es desplaça contínuament per motius professionals. Ajuda a controlar de forma eficaç les despeses de transport a l'empresa. És molt adequada per a viatges imprevistos.

La TAXI CARD fa més rendible el seu temps i la seva capacitat de gestió.

La TAXI CARD té una modalitat —la targeta temporal— que a tots els avantatges descrits, uneix els del prestigi i la comoditat: amb la TAXI CARD temporal vostè podrà obsequiar convidats, congressistes, assistents a fires i convencions, i estalviar temps i diners.

TAXI CARD, la forma més eficaç, ràpida i còmoda de circular per l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Per més informació 336-00-00



BCC BARCELONA CADENA CATALANA

La Via Ràpida

Ajuntament de Barcelona
Jefatura Provincial de Tráfico
Reial Automòbil Club de Catalunya
Cetramsa (Informació i Promoció del
Transport Metropolità)

Rambles, 126 - Tel. 318 08 70 - 08002 BARCELONA

I recordi, cada dijous, en el Brusi

DIARI DEL TAXI