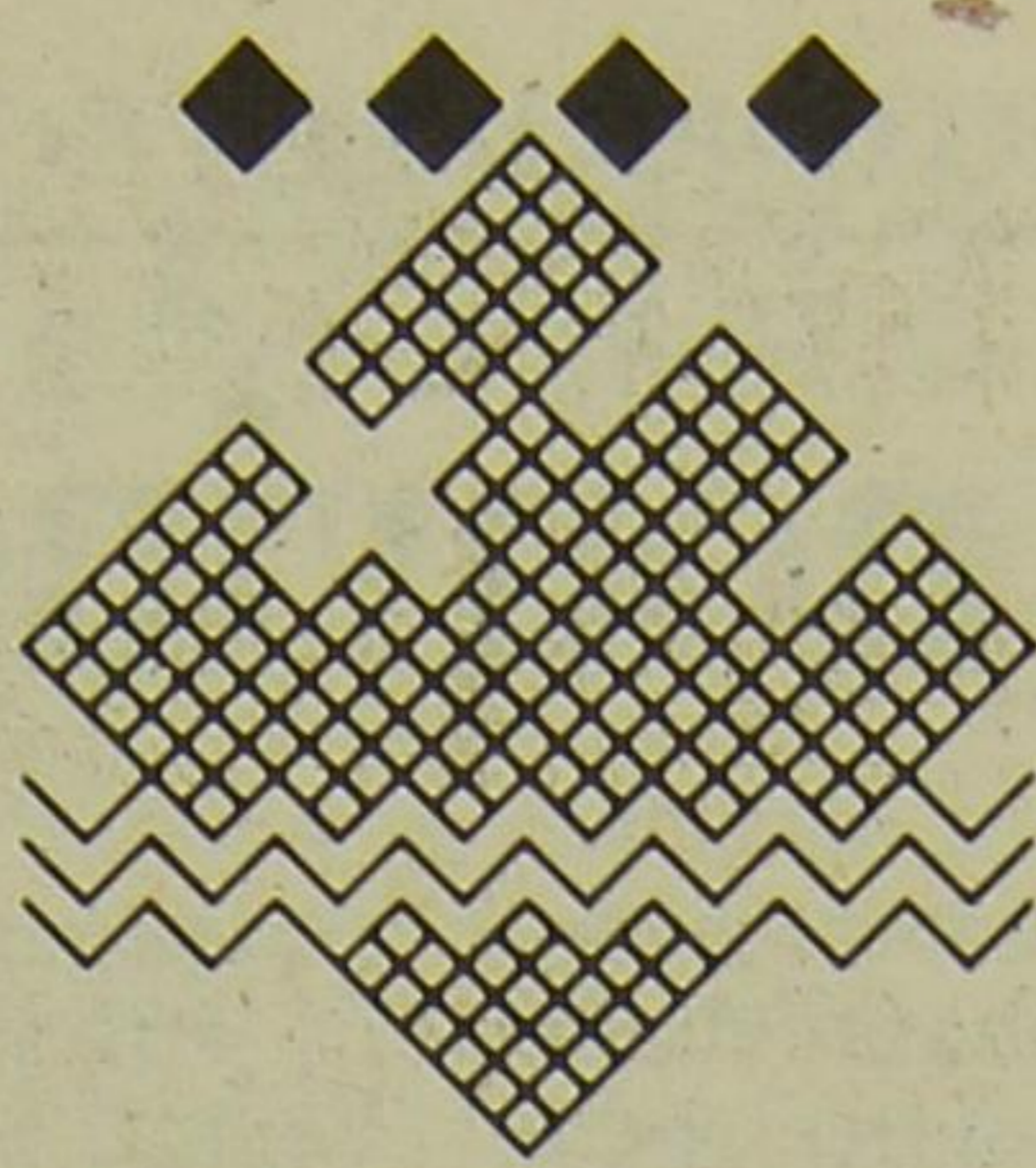
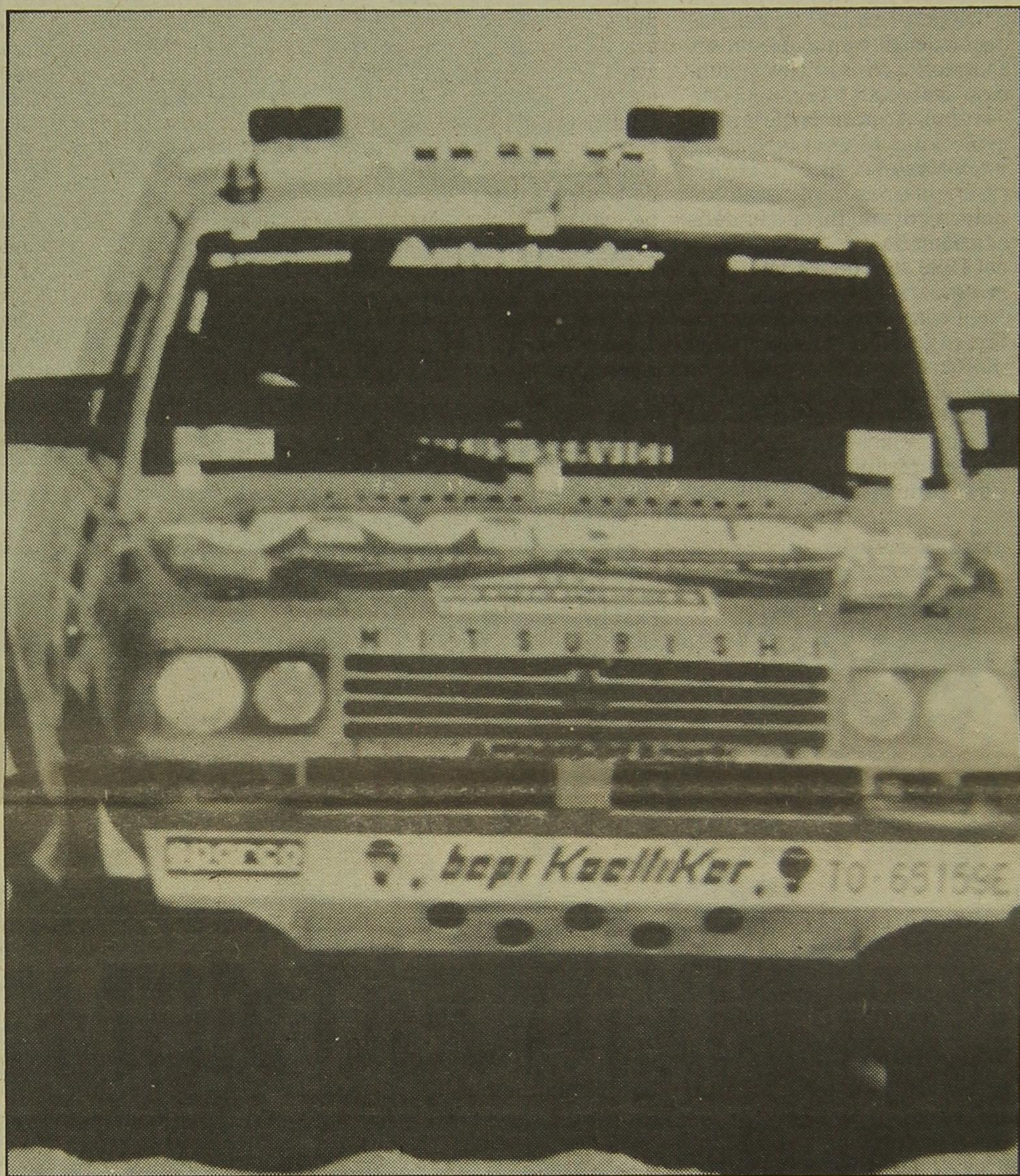
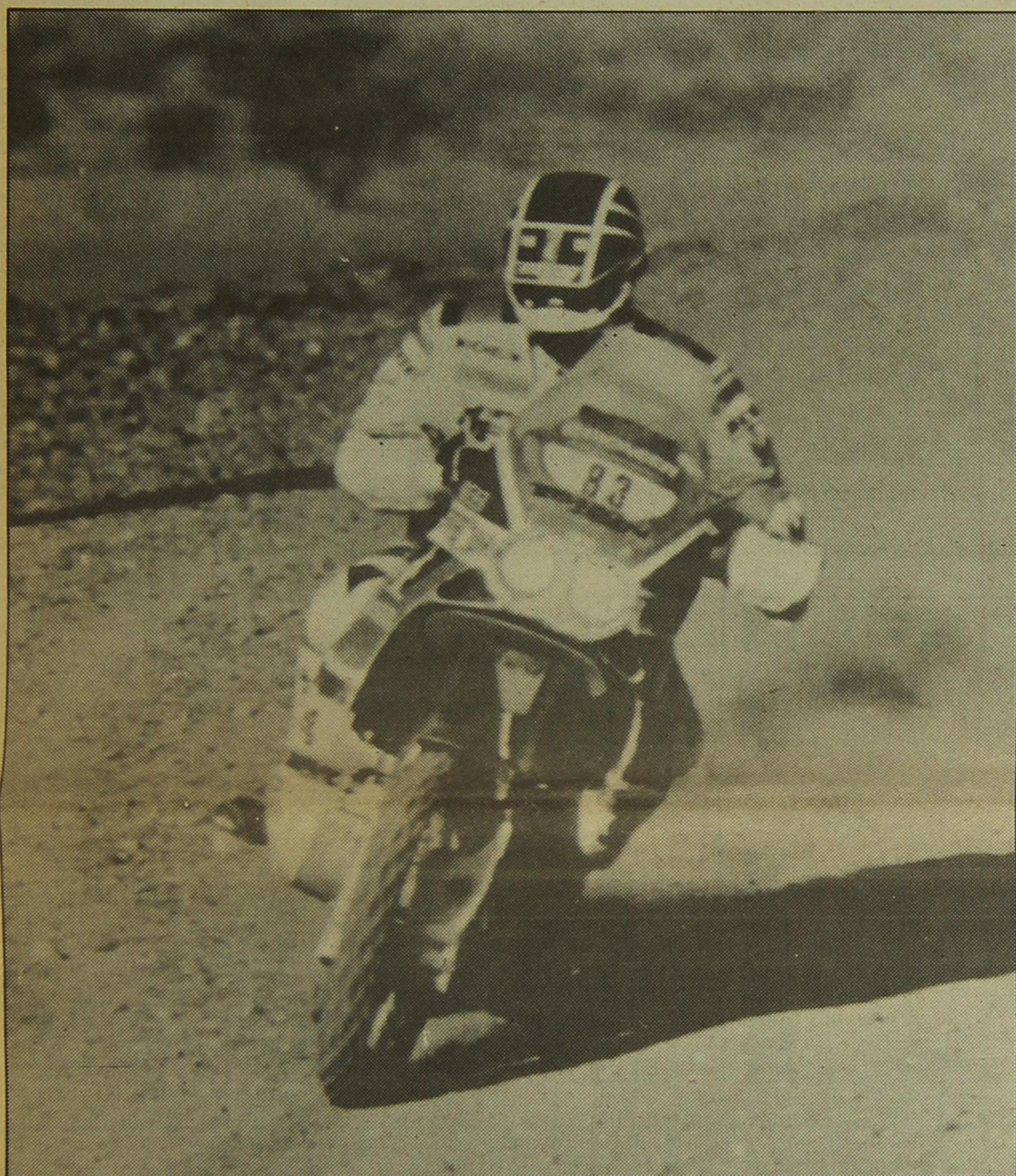
 Edita: Entitat Metropolitana del Transport

Número 0027



DIARI DEL TAXI



L'Ajuntament de Barcelona i el Reial Automòbil Club porten el París-Dakar a Barcelona

El Rally París-Dakar tornarà, el dia de Nadal, a Barcelona per segona vegada. La celebració d'una etapa pròleg a la Zona Franca significa la maduresa de Barcelona com a seu alternativa tant per l'embarcament cap a Algèria com per la celebració de les etapes pròleg, privilegi reservat, fins ara, a París, la capital francesa.

Aquest any, però, la Thierry Sabine Organisation (TSO) ha arribat a un pre-acord amb l'Ajuntament de Barcelona i el Reial Automòbil Club, un acord que permetrà que els participants en el rally més famós del món visitin Barcelona per segona vegada; la primera va ser l'any 1986. Les tres entitats organitzadores confien superar l'èxit de l'any 1986, en què més d'un milió de persones van sortir al carrer per veure els cotxes, motos i camions participants.

Sis hores de competició

Els cinc-cents participants de l'edició d'aquest any —150 motocicletes, 250 cotxes i 100 camions— arribaran a Barcelona el vespre del dia 25 de desembre. L'endemà, a partir de les 10 del matí, es

Barcelona rep per segona vegada el París-Dakar

Un circuit a la Zona Franca farà de pròleg a les etapes africanes del rally

donarà la sortida al primer participant. Durant unes sis hores, pilots de tot el món s'enfrontaran en un circuit gens saharià, la Zona Franca. Un cop acabada l'etapa pròleg, tots els participants del París-Dakar agafaran els barcos que els portaran a terres algerianes, on començarà la veritable competició.

L'etapa de Barcelona, força important pel desenvolupament del rally ja que decidirà l'ordre de sortida a la primera jornada africana, es celebrarà en uns grans terrenys del port, situats molt a prop del delta del Llobregat. La situació d'aquest circuit,

Aquest any la participació s'ha reduït a només cinc-cents vehicles

d'uns sis quilòmetres de traçat, permetrà un fàcil accés al nombros públic que es preveu que anirà a veure la prova (els organitzadors preveuen que seran més del milió que va sortir al carrer ara fa dos anys).

Aparcament sense problemes

El sempre difícil problema dels aparcaments sembla resolt. Els organitzadors, i més concretament l'Ajuntament, han disposat que una

L'organització vol repetir l'experiència davant l'èxit de l'any 1986

suposarà que l'Ajuntament i el Reial Automòbil Club de Catalunya portin el París-Dakar a Barcelona.

Rally més fàcil

L'edició d'aquest any és una edició *light*. Les crítiques que els organitzadors de la prova van rebre l'any passat per l'excessiva duresa —que va provocar unes quantes morts entre els participants i molts problemes d'assistència— de la competició, han fet que aquest any la Thierry Sabine Organisation prepari una edició menys dura.

El nombre de partici-

pants s'ha reduït sensiblement per donar més cobertura d'assistència, tècnica i humana, i millorar la seguretat dels participants. El traçat s'ha fet menys exigent, més fàcil, circumstància que farà que l'edició d'aquest any sigui la més oberta —quant a pronòstics finals— de totes les que s'han celebrat.

Pilots catalans

Els pilots catalans tornaran a ser, un altre any, majoria entre els participants espanyols. Els Mas, Porcar o Canyelles intentaran arribar a les platges de Dakar, la capital del Senegal. Els catalans hauran de refermar les seves bones actuacions d'anys anteriors, que els consoliden com a homes bàsics dins l'espectacle que és tota carrera automobilística, i especialment la reina de totes elles, el París-Dakar.

Entre Barcelona i Dakar, milers i milers de quilòmetres de sorra, desert i terrenys rocosos que faran una tria entre els cinc-cents participants d'aquesta edició, una tria que en confirmarà tres, un de motos, un de cotxes i un altre de camions, com els reis del rei dels rallies.

MOTOR: OPEL VECTRA

Vectra, el nouvingut d'Opel

L'Ascona, després de set anys de vida al mercat mundial, està a punt de dir adéu. Abans d'acabar l'any, el model substituït, el Vectra, sortirà de les fàbriques alemanyes per satisfer les primeres comandes del mercat europeu, i també de l'espanyol. Aquest nou model és un digne successor de l'Ascona, del qual aprofita elements mecànics com els frens, la direcció i la suspensió.

Amb el Vectra, Opel vol estar en condicions de competir en un segment molt difícil com és el del cotxe familiar amb prestacions pseudosportives. El Vectra es comercialitzarà a Espanya amb tres motoritzacions diferents. La més baixa serà d'1,6 litres amb 82 cavalls de potència. El motor de 2 litres a injecció ofereix tres potències diverses (115, 130 i 157 cavalls). Aquest darrer motor està dotat d'una culata de setze vàlvules que s'incorpora a un tipus molt determinat de cotxes, molt de moda actualment.

Opel també ha anunciat la seva intenció de dotar al Vectra, en un futur no massa llunyà, d'una motorització diesel de 57 cavalls. La gamma d'aquest nou vehicle s'incrementarà també a la transmissió automàtica, una versió de tracció integral i una motorització turbodie-

sel.

La carrosseria del Vectra presenta dues versions: una de tres i una altra de dos volums, amb quatre i cinc

portes. Amb aquestes carrosseries el cotxe manté l'aire familiar de la marca però amb unes connotacions pròpies que li donen una sugge-

rent personalitat pròpia.

Tot i la similitud, el Vectra i l'Ascona no són cotxes bessons. El Vectra tres volums és lleugerament

més llarg (64 mil·límetres), més ample (34 mm) i més alt (10 mm). La distància entre eixos també ha guanyat uns quants centímetres.



El Vectra conserva els trets de disseny característics de tota la gamma de vehicles familiars Opel

Globalment, la carrosseria de tres i dos volums és més compacta i superior a la que presentava l'Ascona.

Aprofitament de l'espai

El resultat d'aquestes petites modificacions és que el model Vectra ofereix més aprofitament de l'espai, sobretot als seients del darrere i també —cal remarcar-ho sobretot perquè és una condició que cal agrair especialment als fabricants— al maleter. El volum del compartiment d'equipatge és més que notable i té un accés molt còmode ja que en plena càrrega queda a un nivell molt baix, circumstància que facilita enormement les tasques de càrrega i descàrrega.

Els que busquen un vehicle familiar però amb un petit toc esportiu estan de sort. Opel els proposa el Vectra amb carrosseria de dos volums i cinc portes, un nou model amb diferents versions d'equipament, tant en la instrumentació com en l'acabament.

Tot preparat per no defraudar el, cada dia més exigent, consumidor. Un consumidor que trobarà en el Vectra un cotxe que guanya el seu predecessor, l'Ascona, en comoditat, espai i potència, però mantenint la línia clàssica que tant d'èxit ha donat als cotxes de la gamma Opel.



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 mantindrà correspondència postal o telefònica sobre el seu contingut.

Limitació de velocitat

Hi ha qui diu que les normes estan fetes per incomplir-les. Jo no sóc d'aquesta opinió, però entenc l'actitud de certes persones que, davant senyalitzacions inadequades o desfasades, no en fan cap cas. Dic tot això recordant el petit incident que vaig tenir fa una setmana en tornar de Bilbao per autopista. Vaig fer el trajecte fins a Saragossa amb tota normalitat, però, en agafar l'A-2, vaig començar a donar gas ja que la circulació era gairebé inexistència i la via ho permet amb el seu traçat quasi recte. Anava a una mitjana de 140 quilòmetres per hora fins que, a l'alçada de Fraga, vaig avançar un cotxe de la Guàrdia Civil. De seguida va encendre les llumetes blaves i, naturalment, vaig haver de frenar.

No em vaig lliurar de la multa —que no discuteixo— i el fet no hauria tingut més importància que els milers de pessetes de sanció si no



fos perquè un parell de quilòmetres més endavant —el cotxe patrulla circulava davant meu a una distància prudencial— ens va avançar un cotxe esportiu matriculat de Girona a una velocitat

força elevada —calculo que més de 160 quilòmetres per hora. La meua sorpresa, quan creia que tindria la mateixa sort que jo, va ser que el van ignorar totalment i no el van aturar. No

sé si pensar que van passar de multar-lo o que van pendre nota de la matrícula. Espero que sigui això últim. Antoni Recasens / l'Hospitalet de Llobregat

Carnets internacionals

Recentment, he hagut de fer un viatge a l'estranger i he comprovat com el carnet de conduir espanyol no té cap validesa als EUA. Vaig intentar llogar un cotxe per fer un recorregut turístic per les cascades del Niàgara i em vaig trobar amb la desagradable sorpresa que no me'l volien llogar perquè no acceptaven el meu carnet de conduir. Afortunadament, un company de viatge duia un carnet especial, que li va fer el Reial Automòbil Club de Catalunya, i no vam tenir cap problema. No seria possible que la mateixa Jefatura Provincial de Trànsit informés sobre les limitacions i convalidacions del nostre carnet de conduir?. Miquel Tanari/Barcelona.

EL RODAMÓN

La picaresca de la ciutat olímpica

Seül està d'Olimpiades i amb ella els milers de ciutadans sud-coreans que es guanyen la vida fent de taxistes. Els taxis de la capital de Corea del Sud tenen una mala fama llaurada després d'anys i anys de pràctica de tots els trucs possibles per enganyar el client, sobretot si és un innocent turista occidental.

Tothom, especialment els seus compatriotes, coneix l'habilitat dels taxistes sud-coreans per manipular les quantitats que marca el taxímetre. Una altra especialitat dels taxistes de Seül és aconseguir els canvis de divises més interessants de tota la ciutat gràcies al suplement que cobren calculant el preu de les carreres en dòlars.

El regateig és pels turistes l'única arma per defensar-se de l'enginy d'aquests taxistes. No sempre es té èxit, però hi ha la possibilitat de trobar algun conductor que no estigui en bona forma i aconseguir fàcilment un preu mínimament raonable per la carrera.

De vegades, però, es troba algun taxista exemple d'honradesa, com és el cas de Kim Jung-Li, que va buscar desesperadament per la Vila Olímpica el cap de la delegació sudanesa per tornar-li una bossa amb més de 6.000 dòlars (unes 750.000 pessetes) i set entrades per la cerimònia inaugural que costaven, a la revenda, quasi un milió de pessetes.

Picaresca i honradesa

Aquest taxista, que només guanya 700 dòlars al mes (unes 90.000 pessetes), va rebutjar la recompensa que li va oferir l'agrat delegat del Sudan, al·legant que només havia complert la seva obligació. Un bon exemple que la picaresca no sempre està enfrontada amb l'honradesa. De moment, però, tot i el gest d'aquest taxista, ens queda la satisfacció de comprovar que superar els Jocs de Seül, encara que només sigui en aquest aspecte, no és gaire difícil pels organitzadors de les Olimpíades de Barcelona.

Barcelona, ciutat en festes

Demà Barcelona inaugurarà les festes de la Mercè 1988. Aquest any la ciutat celebra la desena edició d'una festa major recuperada l'any 1979. Una festa que s'ha anat consolidant i que ha anat recuperant el seu caràcter de tradició per tots els barcelonins, fins a fer petita la plaça Catalunya de les primeres edicions i el Moll de la Fusta de les següents i escollir el futur parc del Migdia com a seu festiva de la ciutat durant els tres dies de la Mercè.

El tenor Josep Carreras serà l'encarregat de llegir -demà al saló de Cent de l'Ajuntament- el pregó de la Mercè 88. Serà la segona trobada del cantant amb la ciutat després de l'inoblidable concert del 21 de juliol a l'Arc de Triomf, el concert de tornada de Carreras a la seva ciutat natal.

L'Orquestra Selvatana serà l'encarregada d'aixecar el teló musical de les festes. Un bon aperitiu per anar al Born -ara reconvertit, per la màgia especial de les festes, en palau del music hall- a gaudir de la companyia del teatre Arnau i el seu espectacle *Con Maña y a lo loco*, la primera representació del més genuí music hall d'aquesta Mercè.

Música a dojo

A la mateixa hora, les 22 h, la plaça del Rei acollirà

El tenor Josep Carreras llegirà el pregó de la Mercè 1988

dues bandes de música ben diferents: la primera, dedicada al jazz, la Box Office, i la segona a la salsa, l'Orquestra Tràfic. Mentrestant, a la plaça de la Catedral, Maria del Mar Bonet i Jordi Sabaté donaran un recital pels amants

de la música de cantautor.

Qui vulgui un altre tipus de música, més moderna i moguda, té una cita al nou espai del Sot del Migdia, a Montjuïc, per escoltar els sabadellencs de La Madame, els madrilenys de La Unió i

els barcelonins d'El Último de la Fila.

El dia 24 s'obrirà, a les 11 h, amb un ball de gitanes i un ball de gegants a la plaça Sant Jaume, on participaran els esbarts i colles de tots els barris de la ciutat. El

Moll de la Fusta serà l'escenari d'un espectacle infantil, *El moll de les sensacions*, i a la plaça de la Catedral la Unió de Col·les Sardanistes organitzarà una ballada de sardanes.

A la tarda, el Born es

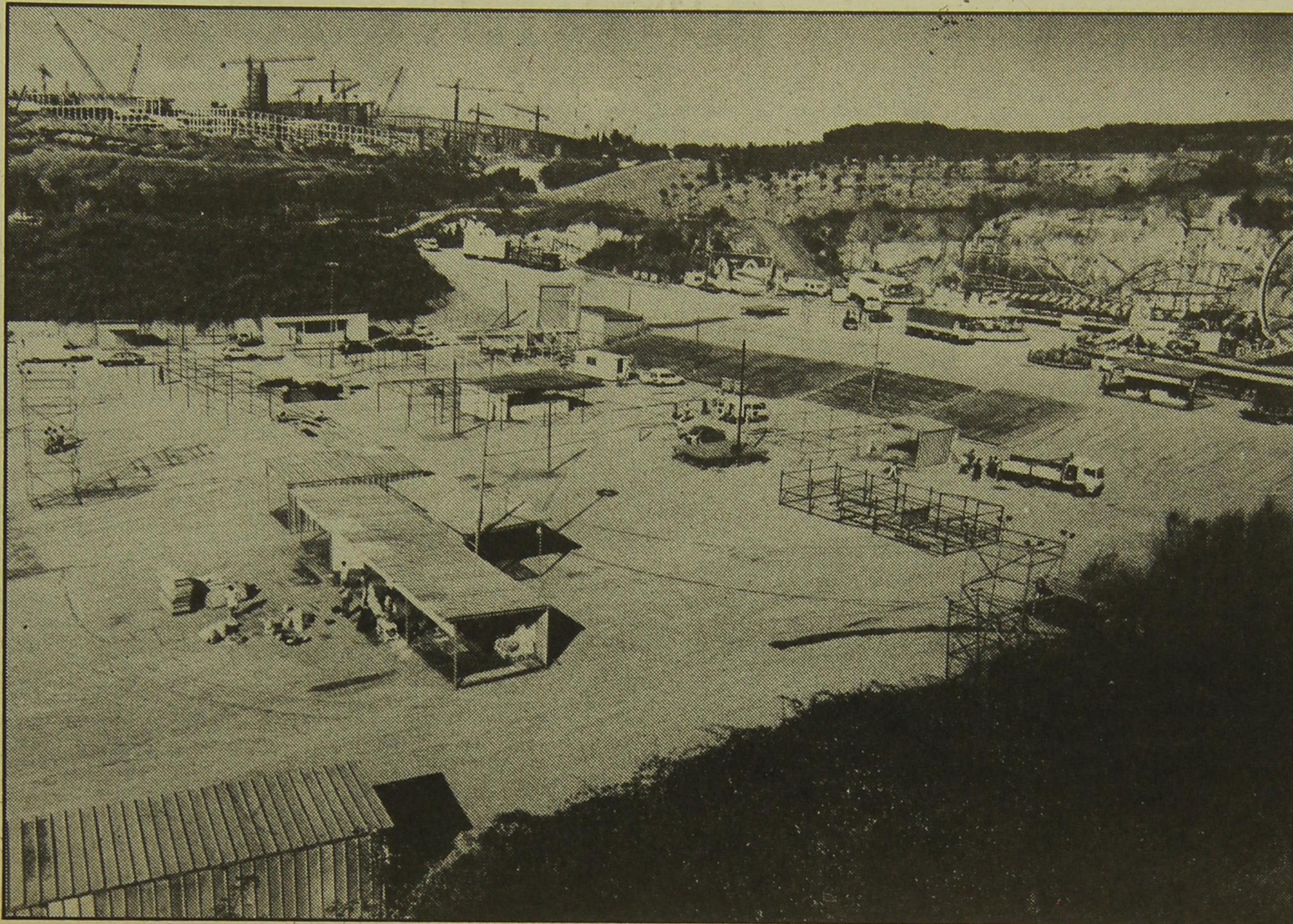
tornarà a convertir en palau del music hall amb la representació d'*Història del music hall* per part de la companyia del Belle Epoque. A la nit, plat fort: les havaneres de Cavall Bernat al Moll de la Fusta, Antoni Olaf i Angel Pereira a la plaça del Rei, Luis Eduardo Aute a la plaça de la Catedral, El hombre de Pekín, Herman Brood i Willy de Villes al Sot del Migdia i Big Chief a la plaça Reial. Per arrodonir la nit, Norma Duval al Born.

Fi de festa

El diumenge 25, tercer i últim dia de festa, dedicarà el matí a espectacles infantils al Moll de la Fusta, a sardanes a la plaça Sant Jaume i a correfoc davant l'Ajuntament. A la nit, moltes cites d'importància. La primera al monument a Colom amb l'espectacle *Deu anys de Correfoc*. La segona al Born amb *Bombones molineros*, a l'avinguda Maria Cristina un muntatge piromusical en homenatge al món del cinema, a la plaça del Rei Babap i la Big Band Barna Band, a la plaça de la Catedral Peter Hamill i a la plaça Reial Jonathan Richman.

La fi de festa, al Sot del Migdia. Els responsables, els The Del Fuegos i Radio Futura, una bona cloenda per una festa major recuperada que acaba de fer deu anys.

El Born es transforma en el palau del music hall de la ciutat



El Sot del Migdia, situat a la cara oculta de Montjuïc, serà l'espai estel·lar de les Festes de la Mercè 1988

EL PASSEIG DEL DIJOUS

La façana marítima de la ciutat: de la Zona Franca a la vila olímpica

Fins fa ben poc, Barcelona havia viscut d'esquena al mar. Ara, amb la recuperació progressiva de la façana marítima de la ciutat, els barcelonins estan redescobrint una de les zones més importants de la vida social i econòmica de la ciutat.

El recorregut per la Barcelona diferent comença a la Zona Franca, a mitja hora de taxi del centre de la ciutat. Aquest polígon industrial, construït els anys 50, acull bona part del sector secundari de la ciutat. Al bell mig de factories i oficines, encara s'hi pot visitar l'antic far, al costat del terme municipal del Prat de Llobregat.

Continuant cap al centre

es pot contemplar el moll d'inflamables del port i al costat seu el solar que acollirà, quasi amb tota seguretat, l'etapa pròleg del rally París-Dakar. El cinturó del litoral acosta ràpidament a Barcelona. A la seva dreta, la mar. A la seva esquerra, la muntanya de Montjuïc.

Montjuïc, amb el far i el castell a la seva falda, és l'antesala al port de la ciutat: el ferrocarril del Morrot i l'estació marítima de ferrys, amb la silueta del transbordador aeri travessant els molls des de Montjuïc fins a la Barceloneta.

El monument a Colom, amb les Rambles com a fons, és el símbol per

excel·lència de Barcelona. Abans, però, la duana i les drassanes han de captar l'atenció del viatger. El renovat Moll de la Fusta, amb la Santa Maria ancorada i els nous *xiringuitos*, és la dreuera que porta a la Barceloneta, barri pescador de la ciutat i lloc de pelegrinatge dels amants del bon peix.

El passeig Marítim travessa tota la platja de la Barceloneta fins a arribar al Poblenou. Ara l'itinerari es torna interior i difícil: les obres de la futura vila olímpica estan canviant totalment la fessomia d'aquest barri, que canvia les indústries noucentistes pels atletes del llinard del segle XXI.



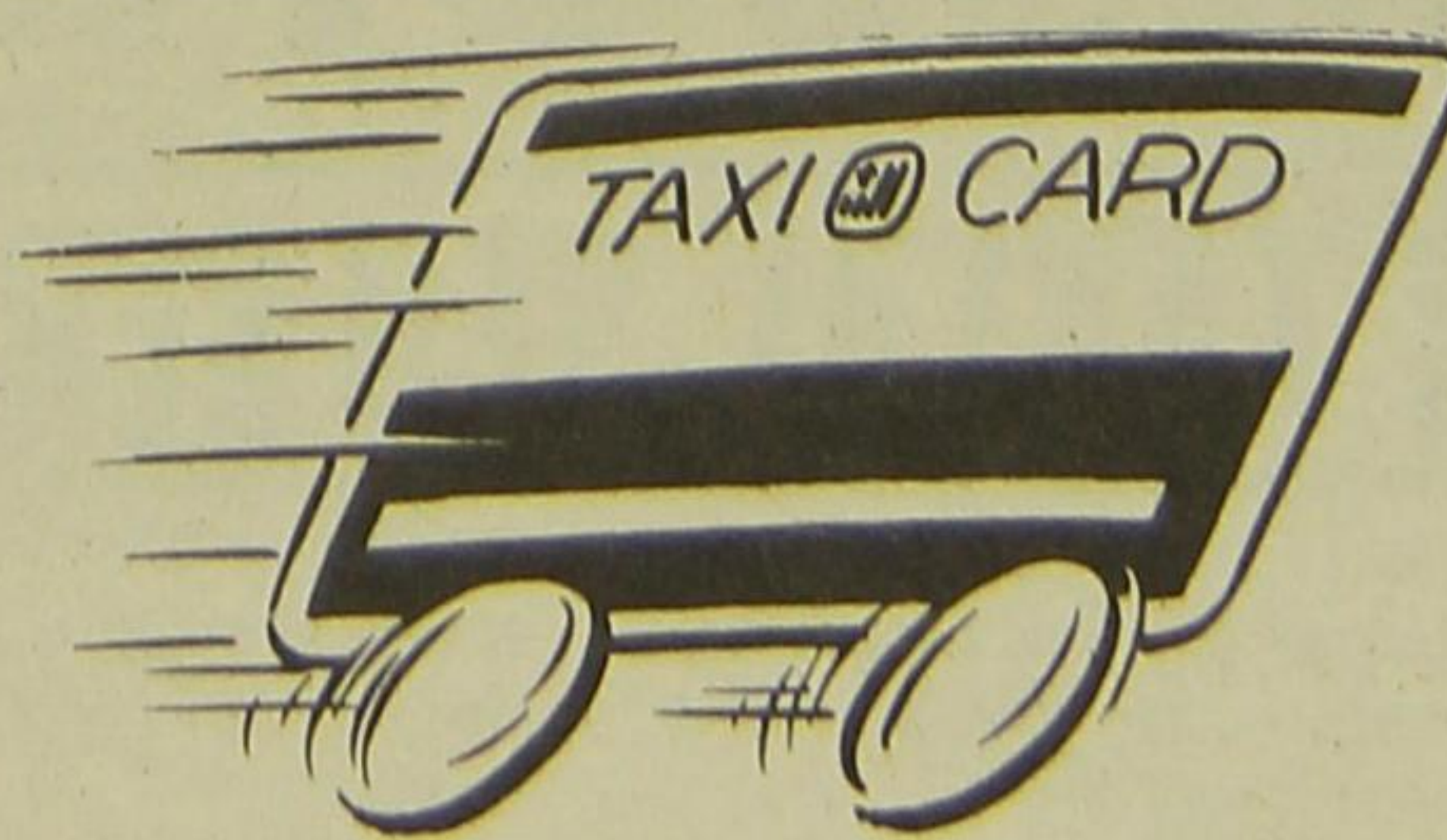
El Moll de la Fusta és la millor expressió de la façana marítima de Barcelona

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 viatges imprevistos.

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
DE CIRCULAR

Per més informació 336-00-00



LA CARRERA

Taxis rebels

F eia molta calor. De personalitat inequívocament oriental, la plaça Omonia d'Atenes era un autèntic formiguer. A la parada de taxis érem aproximadament una dotzena de turistes desconcertats davant del complicadíssim sistema que tenen allà per agafar aquests vehicles que, per un mòdic preu, et porten on tu vulguis. Enlloc d'aixecar el braç i fer un senyal al conductor, els valents atenesos es veuen obligats a cridar -de vegades el taxista redueix una mica la velocitat i treu el cap per la finestreta i de vegades ni et mira- el seu itinerari. Si al taxista, el criteri dels quals no vam arribar a esbrinar, li agrada o li convé el teu recorregut, et converteixes immediatament en un dels pocs éssers privilegiats per la fortuna. La meua experiència, però, em diu que t'hi pots tirar una hora abans de tenir la sort que al taxista li caigui bé el lloc on vas. Resultat: cada vegada que, ingènuament, et proposes agafar un taxi, el que acabes agafant és un atac de nervis. Miserable de tu si tens pressa o estàs a punt de perdre un avió! En arribar a Barcelona, ens esperava la glòria. Veies un taxi lliure, li feies el senyal convingut i, oh meravella!, t'agafava. Vam estar a punt de llençar-nos en braços del taxista i matar-lo a petons.

Blassa d'Abadies

La targeta de presentació de Gary és impressionant. Màxim golejadador al Mundial de Mèxic 1986, millor aríet de la selecció britànica, màxim realitzador de la Lliga anglesa. És un dels davanters més incisius del panorama actual. La seva facultat per ensumar

els gols és un do reservat als escollits. Al Barça, però, no ha pogut triomfar. Per acabar-ho d'amanir, una inoportuna hepatitis ha fet que es perdés l'inici de la Lliga. L'anglès no es preocupa. "Amb Cruyff puc fer molts més gols". Hi ha algú que gosi dubtar-ne?

GARY LINEKER

Gary Lineker o l'olfacte del gol fet realitat

Com està de la seva malaltia?

-Estic totalment recuperat i em trobo perfectament bé. Ara, el meu únic problema és recuperar la condició física. De totes maneres, crec que ara mateix ja podria jugar.

-Amb tants davanters, la titularitat deu haver-se posat molt cara.

-La titularitat és cara, és veritat, però ho ha estat en tots els equips en què he jugat. De totes maneres, el Barça és un gran club i és normal que aquí sigui més difícil jugar.

-Però creu que el Barça es pot permetre el luxe de tenir tot un Gary Lineker al banc?

-Això és cosa del mister. Pregunti-ho a ell...

-Com veu al nou Barça?
-El veig molt bé, la veritat. Crec que el nou estil de joc és molt més ofensiu que el que teníem l'any passat. És una manera de jugar perfecta per les meves característiques personals.

-I a Cruyff, com el veu?
-No fa massa temps que és a l'equip i és massa aviat per jutjar-lo. Jo crec que un jugador tan bo com va ser ell, per força n'ha de saber molt, de futbol.

-És tan dur com diuen?
-Un entrenador ha de ser dur. Ha d'aconseguir guanyar-se el respecte de tota la plantilla. En aquest aspecte crec que el nostre el té des del començament.

-Al Barça hi ha tanta pressió com es diu?

-Hi ha molta pressió. Molta més que a l'Everton, per exemple. És un club molt gran i està obligat a guanyar sempre.

Però, a part d'això, aquí el futbol es viu de manera molt més dramàtica que a Anglaterra. És molt diferent.

-Tornarà l'afició al camp?
-Crec que això depèn exclusivament de nosaltres. Si juguem bé, fem espectacle i gua-



Gary Lineker, el britànic del Barça, encara no ha debutat a la Lliga 1988-89

nyem partits, la gent tornarà a l'estadi. De fet, és important que tornin, perquè ells són els que ens motiven a l'hora de saltar a la gespa. Però jo crec que les coses aniran bé i tornarem a omplir el Camp Nou.

-Vostè com va a l'estadi? En taxi o en cotxe particular?

-Quan vaig a entrenar acostumo a agafar el cotxe propi, però quan haig d'anar a la concentració agafó sempre un taxi. És molt més còmode i ràpid. A més, els taxistes són molt simpàtics i sempre em donen consells per millorar el meu joc al camp.

-Ha trobat molta diferència entre els taxis anglesos i el de Barcelona?

-La principal diferència és el tipus de vehicle. Allí són molt amples i estan molt preparats per fer de taxi, aquí són vehicles normals. Però crec que ara els volen començar a posar com els de Londres. No?

-Guanyarà la Lliga el Barça?

-Encara és massa aviat per fer cap pronòstic. L'equip està unit i això és molt important. Però una Lliga depèn de molts factors...

-Li agradaria acabar la seva carrera esportiva al Barça?

-M'agradaria molt però depèn de moltes circumstàncies. Encara em queden molts anys de jugar i no sé on seré al final de la meua carrera.

Lidia Comas

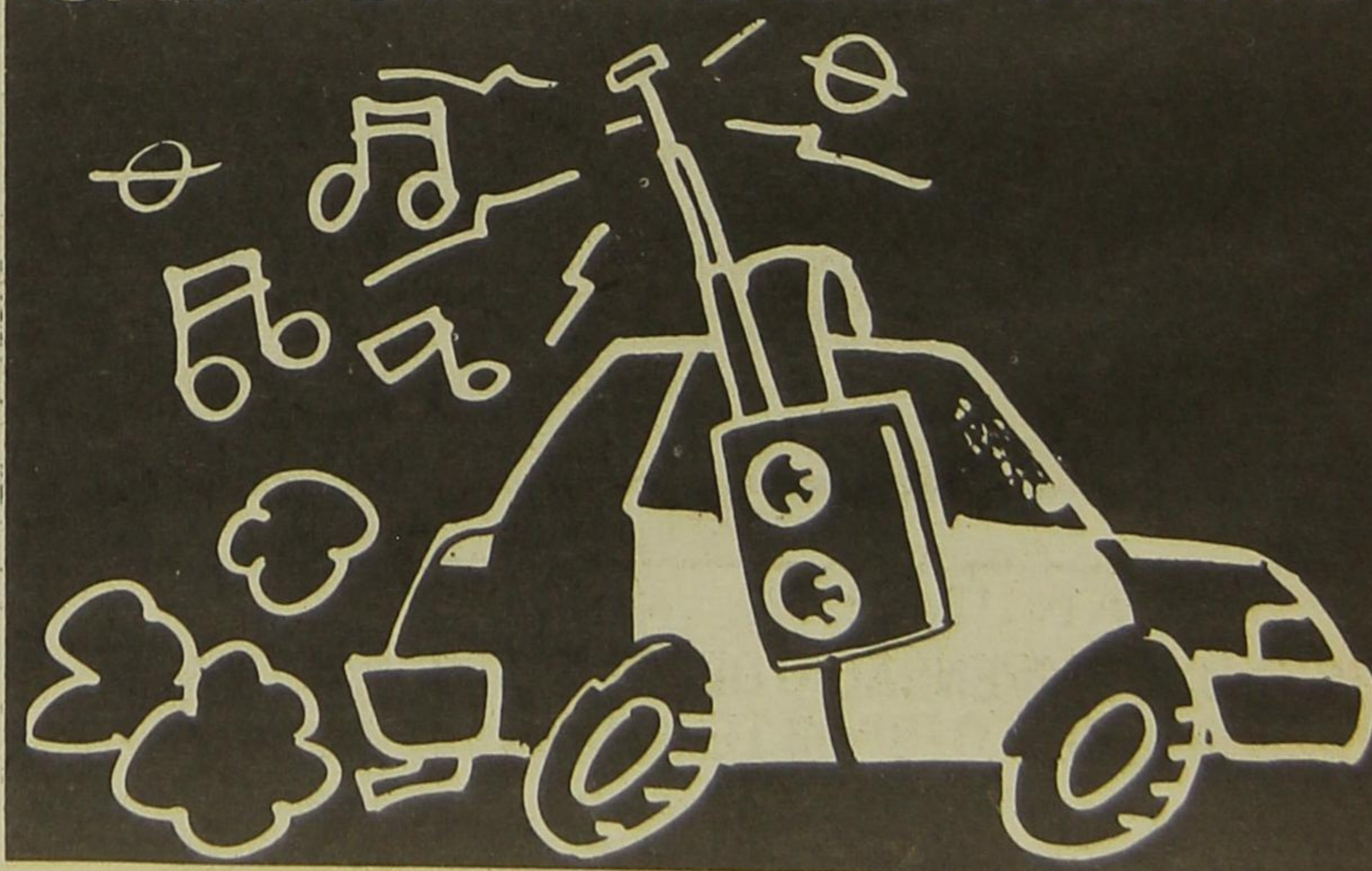


**RÀDIO TAXI
BARCELONA**
EL MILLOR TAXI AL SEU SERVEI

Tots amb Taxi-card

Tel. 300 38 11

EL MÓN DEL TAXI
CADA DIA A RÀDIO TRÀFIC



Tot sobre el Taxi i l'usuari.
Informació en dies conflictius i
afluència en les parades. Ràdio
Tràfic posa el món del Taxi al seu
abast.



Butlletins del Taxi
Cada dia a les 12,15 i 17,15 h.



RÀDIO TRÀFIC
96.9 FM
BCC BARCELONA CADENA CATALANA