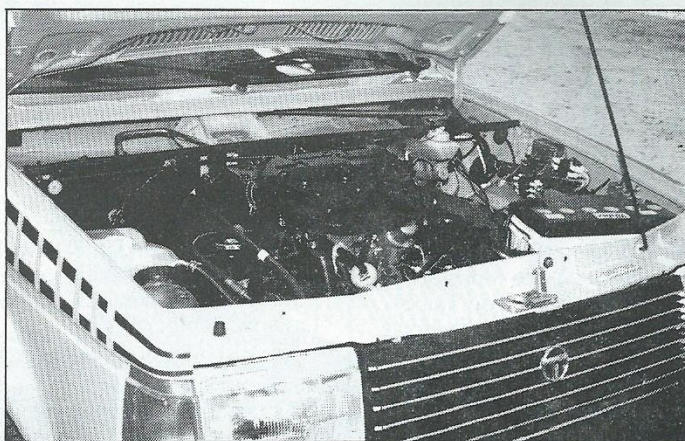




cepto
coche

en cuenta las opiniones de todos los interesados en el tema. Así, se adoptaron las líneas maestras, surgidas de unas reuniones mantenidas por los responsables de Seguridad Ciudadana de las principales ciudades españolas, que marcaban un perfil diferente para el coche patrulla.

Efectivamente, allí se estableció que, desde un punto de vista operativo, era preferible un coche tipo berlina a uno familiar. La experiencia venía demostrando que el ya antiguo modelo de coche «Z» estaba infrutilizado la mayor parte del tiempo, y que su gran tamaño incidía negativamente en sus prestaciones y en su agilidad. Otra de las innovaciones, cuya conveniencia se acordó en estas reuniones, fue la adopción de lunas ensombre-



cidas en base a una doble consideración: de seguridad para la dotación policial y de intimidación para quienes viajan en la parte de atrás, que en muchas ocasiones no son delincuentes y pudieran ser tenidos por tales, con el consiguiente perjuicio para su buena imagen. También se señaló la conveniencia de instalar una rejilla protectora para separar a los policías de los ocupantes de la parte trasera del vehículo, de manera que la dotación se desprecupe de las personas que van detrás, en el caso, lógicamente, de que se trate de detenidos que puedan ser peligrosos o violentos.

Primando siempre los criterios operativos, y tras examinar el rendimiento de los diversos elementos auxiliares de que estaba dotado el «Z», se decidió la supresión del botiquín y del extintor de 1 kg. y se propició el mantenimiento del de 6 kilogramos, que cubre todas las necesidades. Igualmente se estimó que el tono de sirena que se venía utilizando resultaba eficaz.

Horizon se escribe con Z

El paso siguiente fue la convocatoria de un concurso con un doble objetivo: elegir el modelo que mejor se adaptara a las características perfiladas en las citadas reuniones y que cumpliera una serie de condiciones de tipo técnico, y, por otra parte, conseguir las mejores condiciones económicas de los fabricantes.

Al concurso, publicado en el «BOE» el 28 de abril del pasado año, se presentaron cinco casas comerciales, una de ellas con dos modelos. Los prototipos fueron sometidos a unas pruebas divididas

en dos fases. En la primera, se trataba de probar el vehículo en sí y detectar posibles defectos o problemas durante treinta días, en los que recorrieron unos 400 kilómetros diarios. En la segunda fase, los coches, dotados ya de todas las características técnicas especiales y con todos los elementos específicamente policiales del «Z», prestaron servicio como tal durante quince días.

Siempre siguiendo la norma de contrastar la opinión de todas las dependencias u organismos relacionados con el coche patrulla, a la hora de hacer el estudio comparativo entre los diferentes prototipos, se tuvo en cuenta a la Agrupación de Conductores, por su experiencia y porque fue ésta la unidad que aportó el personal para la realización de las pruebas. A lo largo de las mismas, todos ellos presentaban un parte diario que constituyó un elemento importante para valorar el rendimiento de los prototipos, y que todavía están cuidadosamente guardados en el Servicio de Automoción. También se consultó al Parque Móvil Ministerial para que expusiera sus criterios en cuanto a todo lo relacionado con el mantenimiento de los vehículos. Participó además en este proceso el Servicio de Automovilismo de Policía Nacional.

El minucioso estudio de las características técnicas de los vehículos y de los resultados de las pruebas dio como resultado un dictamen que quedó reflejado en acta firmada el 27 de julio de 1984, por el jefe de la División de Gestión, el del Servicio de Automoción, los jefes de Seguridad Ciudadana de Madrid, Bilbao, Sevilla y Barcelona, el jefe del Servicio de Automovilismo de