

## Peugeot Talbot, en el campeonato de España de rallyes

Peugeot Talbot Sport participará en la edición 1991 del Campeonato de Rallyes, siendo el vencedor del desafío 1990, José Arqué, el piloto oficial de la marca, que dispondrá del Peugeot 309 Gtl 16 V Gr. A, apoyado por vehículos de asistencia rápida y dos J-5 de asistencia.

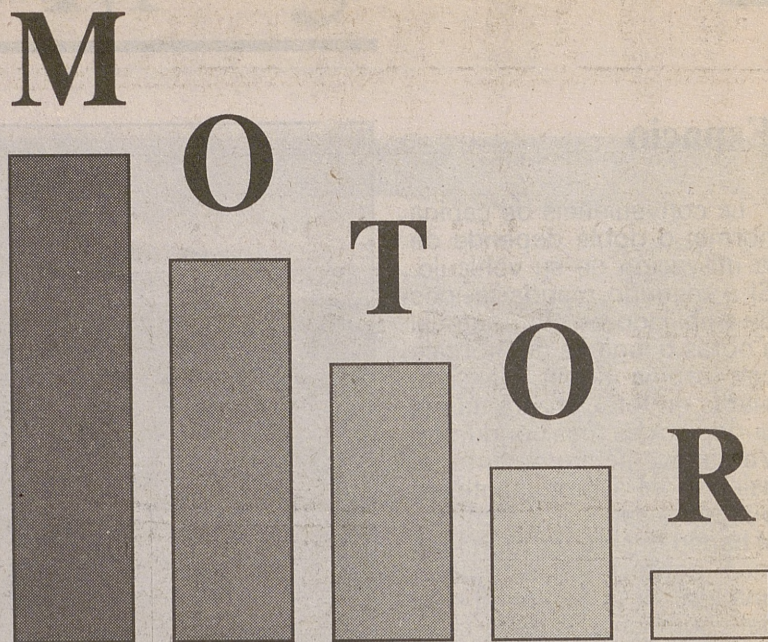
La preparación y manteni-

miento de los vehículos se ha realizado íntegramente en el Departamento de Competición de la marca, colaborando en el patrocinio el Grupo 16, Cepea y Michelin.

Las asistencias mecánicas estarán confiadas a Luis Muñoz, Moisés San Martín y José Martínez, con la supervisión técnica de Pedro Cas-

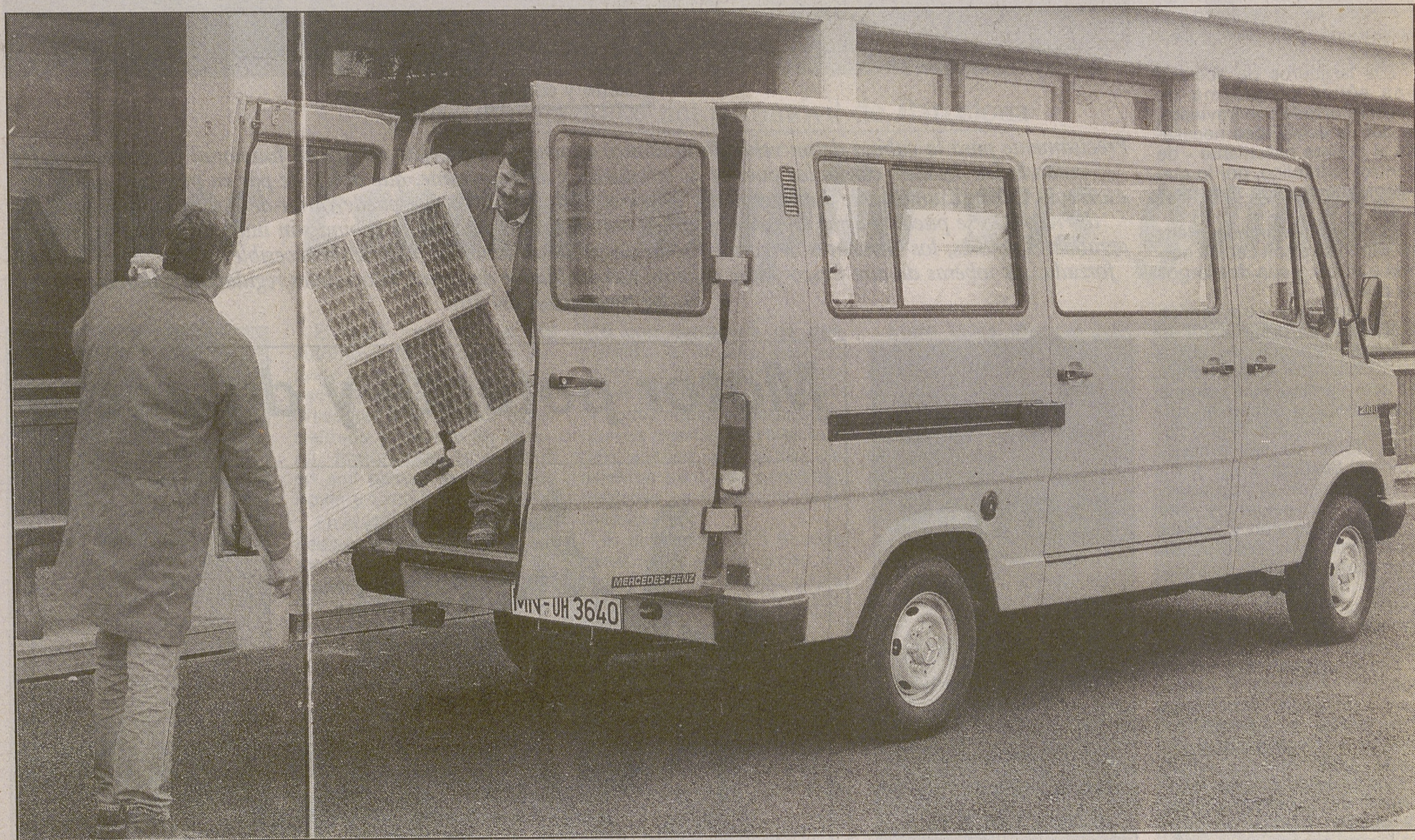
cales y la coordinación de Javier Hernández, todos bajo la dirección de Alicia Romero.

Dentro de las fórmulas de promoción, Peugeot seguirá con su tradicional Desafío, abierto a todos los jóvenes pilotos que deseen alcanzar un nivel superior de capacitación.



Para todos los usos

## Los vehículos de transporte ligero de Mercedes-Benz



Con 5 variantes de volumen (3 longitudes de carga y 2 alturas de techo diferentes), el furgón se ha convertido en el modelo de aplicación universal de entre las furgonetas.

Para el transporte de fruta, hortalizas, periódicos, libros, paquetes, menajes o muebles. En el compartimiento de carga de la furgoneta Mercedes-Benz, con las paredes laterales verticales, la forma rectangular de los pasarruedas, suelo y techo planos no se regala espacio. Así, ofrece mucha y valiosa cabida para transportar hasta 11,4 metros cúbicos de carga.

De serie, el furgón Mer-

cedes-Benz va equipado con una pared de separación entre cabina y caja. Naturalmente se pueden suministrar también versiones que permiten ver el espacio de carga y tener vista libre hacia atrás.

La puerta trasera de dos hojas se puede bloquear a 90° y 180°. Deja accesible el furgón en todo su ancho y altura - también en los modelos con techo alto. Sobre demanda se pueden montar puertas de dos hojas que abran 270°. También hay posibilidad de tener puertas de corredera a la izquierda o derecha o en ambos lados.

Por todas las puertas y también entre los pa-

sarruedas se pueden cargar paletas. Y la altura interior de 1.550 mm o 1.830 mm (en el modelo de furgón de techo alto) proporciona gran libertad de movimiento. Sobre demanda se suministra con suelo de madera.

Según el peso total autorizado, el canto de carga del furgón vacío está, según el modelo, entre sólo 610 y 690 mm de altura.

El Combi tiene diez variantes. Es un transformista. Puede servir como autobús, furgón de transporte o ambas cosas a la vez. El Combi sirve también como base ideal de superestructuras de autobús más sofisticadas.

Otras características importantes son: muy buena visibilidad panorámica, pequeño círculo de viraje, buena suspensión, fácil manejo en general, cómodo acceso para conductor y acompañante, detrás del eje delantero. También el vehículo combinado se puede equipar a petición con puertas laterales de corredera.

La variada aplicabilidad y la sólida y duradera concepción son razones por las que la camioneta Mercedes-Benz está dando servicio con éxito en tantos sectores industriales.

La camioneta se puede equipar con cabina normal o doble y, provista de

toldo y contracerchas de techo, permite el transporte de mercancías que deben ir protegidas.

Con 2.880, 3.355 y 3.900 mm de longitud, la plataforma ofrece una enorme área de carga. El piso y los laterales son de acero y, por tanto, robustos y resistentes. Según el modelo, puede transportar hasta 2.650 kg de carga.

La altura de carga de las camionetas Mercedes-Benz es realmente baja: sin carga, en los vehículos de plataforma baja es de 700 a 770 mm aproximadamente, en los de plataforma alta, de 930 a 1010 mm, según el modelo.

## Espacio

La conveniencia de cabina normal o doble depende de la utilización de su vehículo. Si a menudo manda grupos de trabajadores con material a obras o lugares de montaje con cabina doble, de siete plazas en total, ahorra un segundo coche más conductor. Volcando hacia delante el asiento del acompañante, se puede pasar cómodamente al banco trasero. Proporciona más confort y comodidad una tercera puerta en el lado del acompañante de la cabina doble, que se instala sobre demanda.

A pesar de la cabina muy espaciosa, queda abundante cabida para el material a transportar. Las plataformas de carga están disponibles en tres largos: 2.305, 2.880 y 3.355mm.

En el caso del volquete de Mercedes-Benz, se puede cargar más de dos toneladas de lo que sea. rápido en carretera, es un vehículo ágil apropiado para transportes de obra.

Los largueros de acero y una sólida plataforma de base, reforzada con traviesas, le dan la estabilidad necesaria al puente basculante - de control hidráulico, por lo que apenas hace ruido al subir y bajar.

El volquete Mercedes-Benz se suministra con cabina normal o doble y con dos largos de puente.

Los largueros y travesaños prensados en doble perfil de sombrero constituyen el robusto bastidor. La estructura de acero entera, está soldada por puntos y reforzada adicionalmente. La cabina o cabina doble va sólidamente unida al bastidor.

Las ventajas de esta construcción son evidentes: alta rigidez a la torsión y óptima resistencia. Una base sólida bajo cualquier punto de vista, con la que se evitan costosas medidas auxiliares antes de montar superestructuras especiales.

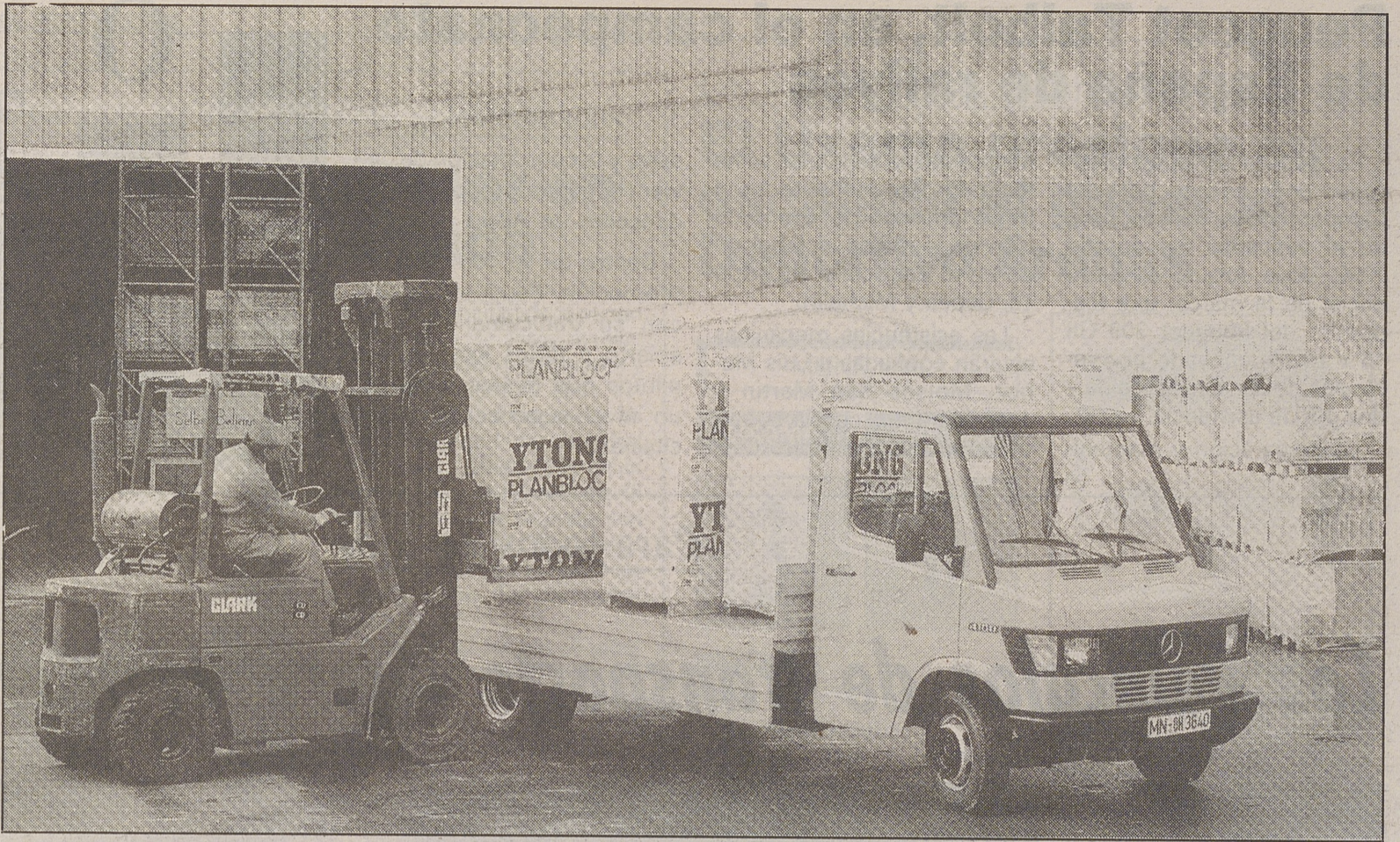
Los chasis se suministran con cabina normal o doble, con 3 distancias entre ejes diferentes que permiten montar superestructuras de hasta 3.900 mm de largo. Previo acuerdo con los fabricantes de superestructuras, se pueden fabricar también en largos especiales.

Los camiones Mercedes-Benz se entregan de serie en siete decorativos colores: blanco ártico - amarillo inca - naranja intenso - rojo rubí - azul violeta - verde landa - verde benceno. Además, sobre demanda, se puede elegir entre 50 colores especiales.

Su ventaja: variedad de posibilidades de decoración. Y muchas veces se puede prescindir de la costosa pintura en los colores específicos de la casa. La mejor base para el cartel publicitario sobre ruedas de su empresa.

Naturalmente, las pinturas prescinden de sustancias tóxicas; no contienen ni cadmio ni plomo.

El diseño típico del vehículo de transporte ligero Mercedes-Benz, sin embargo, se puede llamar "clásico" en el mejor sentido de la palabra.



### Diseño y confort

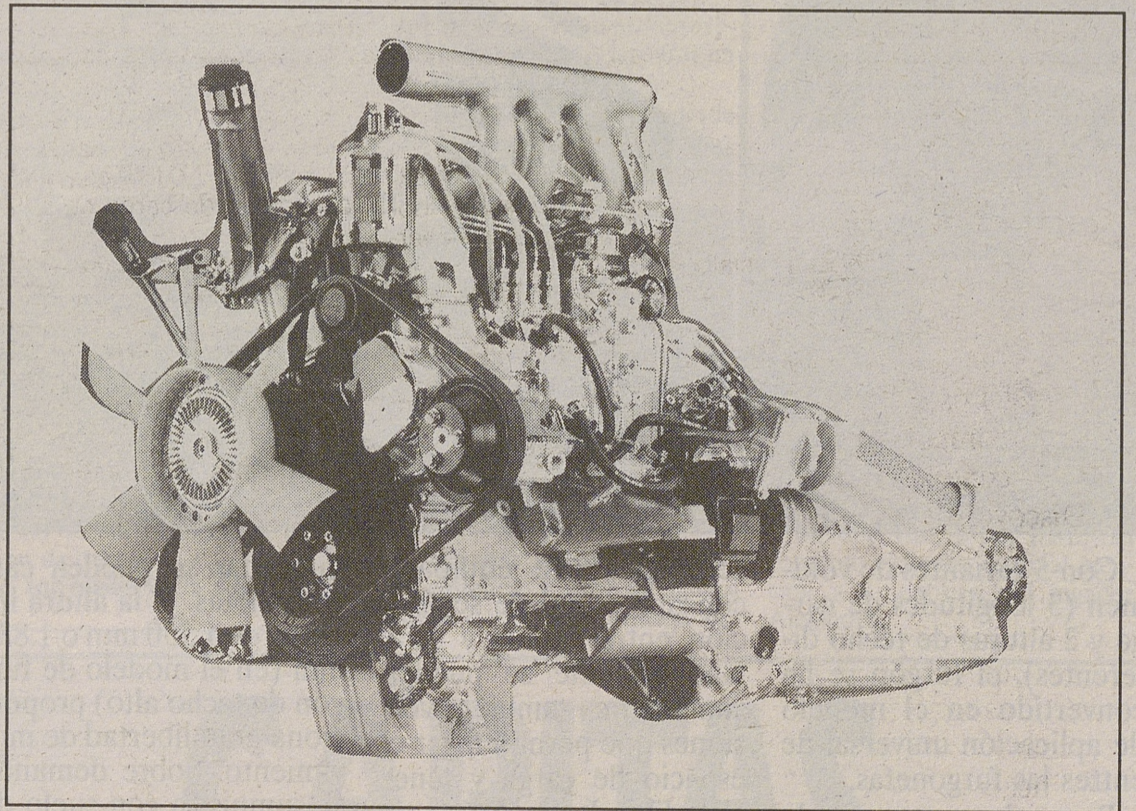
*Precisamente para la cabina de un vehículo utilitario, Mercedes ha previsto un diseño funcional y ergonómico. Ha cuidado los detalles, como: las puertas de conductor y acompañante, que abren de par en par; los anchos escalones antideslizantes, que dan seguridad; el asiento del conductor que puede variar de posición; la inclinación del respaldo se puede ajustar con precisión; los materiales del interior de cabina son muy resistentes y tienen agradables colores; los elementos de control están distribuidos de modo fácilmente accesible y claro; la ventilación forzada, las toberas de aire fresco y aire caliente y el ventilador de varias velocidades regulables, garantizan una buena renovación del aire.*

## Otros datos

➔ Una cabina configurada según criterios ergonómicos ayuda a que el conductor se pueda concentrar plenamente en el tráfico, y conserve su capacidad física.

➔ Una novedad de gran importancia para reducir costos de mantenimiento y sucesivos - es el sistema de mantenimiento de los motores OM 601 y OM 602: sólo cada 10.000 km hace falta el servicio de conservación, y sólo cada 30.000 km el servicio de mantenimiento.

## Motor potente y duradero



### Tren de rodaje

El eje delantero es un eje de extremos en forma de puño, con perfil de doble T. Este diseño tiene muchas ventajas: pocas piezas de desgaste, larga vida, gran solidez, alta estabilidad y bajo peso. El eje trasero es un eje hipoide propulsado. Las trompetas de eje están dimensionadas en concordancia con las respectivas cargas sobre ejes.

### La suspensión

Las ballestas parabólicas en los ejes delantero y trasero garantizan buenas propiedades de marcha con cualquier peso de carga. A ello contribuyen también los amortiguadores de largo recorrido en ambos ejes, y un estabilizador, que se monta de serie en el eje delantero y reduce la inclinación lateral en curvas, proporcionando además una gran estabilidad direccional.

### El freno

Se trata de un sistema de freno de doble circuito, con frenos de disco en las ruedas delanteras y de tambor, en las traseras. Los forros de freno no contienen amianto. Un regulador de fuerza de frenado en el eje trasero regula la presión de frenado en función de la carga. Una amplificador de fuerza de frenado proporciona mayor confort de conducción y seguridad.



Salón internacional del automóvil de Barcelona

# Rover España amplía sus gamas

➔ El próximo 9 de mayo, en Dar es Salaam, partirán para una expedición de 18 días en tierras africanas, un convoy de 23 Discoverys y 13 Defender 110. Es el famoso Camel Trophy en su edición de 1991.

➔ Los equipos competidores conducirán el Discovery Tdi de 5 puertas, con Defender 110 Tdi que serán usados como apoyo. Son de especificación standard, pero llevan modificaciones con el fin de preparar a los vehículos para las condiciones de la expedición. Este año, los Discoveries estarán equipados de unas plachas para la arena montada en la baca; protecciones para las ramas serán instaladas desde la baca hasta la defensa delantera.

El salón Internacional del automóvil de Barcelona supone para Rover España, el escenario adecuado para presentar a la prensa especializada y público en general, importantes novedades en sus gamas de vehículos Rover y Land Rover.

En el apartado de turismos, destaca la presencia, por primera vez en nuestro país, del nuevo Rover 418 GSD TURBO, vehículo que se incorpora a la recientemente comercializada serie 400.

Sobresale el 418 GSD TURBO por su motor 1,8 litros turboalimentado e intercooler que desarrolla una potencia de 88CV.

La unidad motora, proveniente del grupo PSA, adquiere la denominación A8A, y entre sus prestaciones resalta una velocidad punta de 170 Km/h, y una aceleración de 0-100 Km/h de tan sólo 12 segundos.

El nivel de equipamiento del 418 GSD TURBO está a la altura de sus hermanos de gama, incorporando de serie elementos tales como la dirección asistida, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros y traseros o ajuste en altura del asiento del conductor.

Land Rover presenta también importantes novedades en sus tres gamas de producto: Defender, Discovery, y Range Rover.

El sector de vehículos de trabajo se va enriqueciendo con un nuevo mito, el Land Rover Defender 110 5 puertas.

Aunque mantiene las mismas medidas exteriores del

110 con carrocería de tres puertas, el mismo equipamiento, y su misma mecánica -el motor 2,5 tdi-, presenta como nueva novedad dos nuevas puertas laterales que dan acceso a una fila de asientos para tres personas, sentadas en el sentido de la marcha.

El defender 110 5 puertas tiene un peso en orden de marcha de 2.018 Kgs., y una capacidad de carga de 1.032 Kgs.

La gama Discovery, escalón intermedio dentro de los vehículos de Land Rover, incrementa sus versiones con la aparición de la carrocería de cinco puertas. El nuevo modelo se ofrece con el motor 2,5 tdi o con el 3,5 V8i de gasolina.

El motor 3.5 V8i sustituye al anterior motor de carburación de igual capacidad y desarrolla una potencia de 164 CV a 4.750 rpm. La velocidad máxima es de 162 Km/h y la aceleración de 0-100 Km/h es de 18 segundos.

Todas las versiones de cinco puertas incorporan como equipamiento de serie: ventanillas eléctricas delanteras y traseras, cierre centralizado, lavafaros, retrovisores exteriores eléctricos y térmicos, bandeja central para monedas, siete asientos, llantas de aleación de cinco radios, cuatro posiciones de anclaje de ajuste superior de los cinturones delanteros y tapa enrollable del maletero.

La gama Range Rover introduce también sensibles mejoras que consolidan el Range como el máximo exponente de vehículo todo terreno de lujo.

Entre estas mejoras hay que destacar la adopción de barras estabilizadoras -de serie en los modelos Vogue y Vogue SE-, que aumentan la estabilidad en un 25%, con lo que se obtiene una reducción del balanceo en curvas, conservando la tradicional comodidad de los modelos.

Otras mejoras destacables son: control de crucero en los Vogue SE automáticos, techo de cristal de serie en los Vogue SE, nuevo sistema de combustible con un depósito de poliuretano de mayor tamaño (14% en gasolina y 10% en diesel), espejo antideslumbramiento en los Vogue SE, cerraduras térmicas en los modelos Vogue y Vogue SE, mejora del aislamiento acústico, puntos de anclaje de los cinturones traseros mejorados, nuevos altavoces con mejor respuesta de bajos, y cuatro nuevos colores de carrocería.

Land Rover anuncia también la presencia del nuevo Range Rover Vogue LE, serie limitada definida como "lo exclusivo dentro de lo exclusivo".

Se diferencia de los Vogue SE porque, además de beneficiarse de su completísimo equipamiento, cuenta con paragolpes cromados; madera de nogal americano en puertas, salpicadero y consola central; llantas de aleación de cinco radios; asientos tapizados con cuero especial perforado y un único color de carrocería, gris Westminster.

El Range Rover Vogue LE estará disponible únicamente con caja de cambios automática y un precio de 7.350.000 pesetas.

➔ Rover España acaba de donar al FAPAS un Land Rover Defender 90 Tdi para ayudar a la conservación del oso ibérico en la cornisa cantábrica. La entrega oficial tuvo lugar en Llanes, población donde tiene su sede el FAPAS (Fondo Asturiano de Protección Animales Salvajes).

➔ El Land Rover Defender 90, gracias a su motor de 2,5 litros, turboalimentado y con intercooler, la tracción permanente a las cuatro ruedas y la suspensión de muelles helicoidales, además de simbolizar el auténtico espíritu todo terreno, reúne las condiciones necesarias para servir al FAPAS como herramienta fundamental en su lucha por la conservación de los osos en los Picos de Europa.

## Nuevo presidente de Ford Europa

El pasado 17 de marzo en Dearborn (Michigan), el Presidente del Consejo y Director ejecutivo de Ford Motor Company, Harold A. Poling, anunció oficialmente dos cambios en el personal directivo de la compañía, que son efectivos desde primeros de abril.

Louis E. Lataif ha sido designado para un nuevo puesto, el de Vicepresidente de Control de Calidad y Marketing. Volverá así a las oficinas centrales de Ford en Dearborn tras haber ejercido durante tres años, como Presidente de Ford Europa en Warley, Inglaterra.

William H. Fike ha sido elegido Vicepresidente de la Compañía y sucederá al Sr. Lataif como Presidente de Ford Europa. El Sr. Fike ha sido Director Gerente de la División Plásticos y Tapicería desde abril de 1990.

La primera misión para Lataif en su nuevo puesto será la de dirigir y coordinar mundialmente los esfuerzos de todos en la Compañía, tratando de situar a Ford en una posición ventajosa respecto a la competencia a través de la satisfacción total de nuestros clientes, tanto con los productos, como con los servicios de Ford.

El personal Corporativo de Control de Calidad y el de Marketing dependerán directamente de Lataif en su nueva misión.



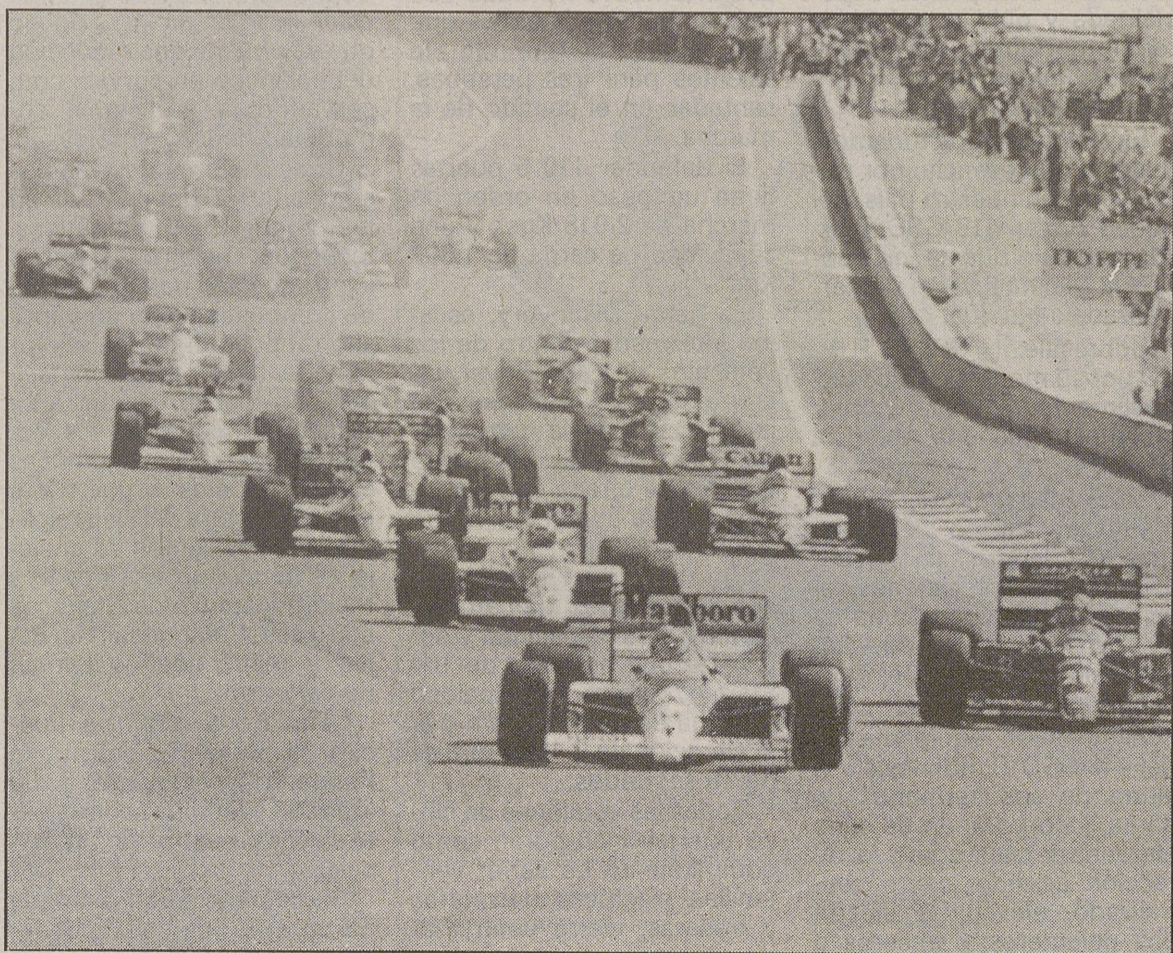
## Juan Garriga prefiere Lancia

Juan Garriga, subcampeón mundial de motociclismo en la categoría de 250 cc, y actualmente piloto de 500 cc en el Campeonato del Mundo, es uno de los pilotos más rápidos y espectaculares de la especialidad. Como amante de la velocidad que es, ha elegido como coche particular, el Lancia Delta Integrale 16 V, "por ser uno de los más rápidos y seguros"; según comentó en el momento de la compra. El Lancia Delta Integrale 16 V es un vehículo con aspecto de utilitario tranquilo y discreto, pero su corazón de carreras - 200 cv - y la tracción integral hacen de él un auténtico deportivo, como lo demuestran sus éxitos en el mundial de Rallies, y permiten unas prestaciones excepcionales, tanto de velocidad punta y aceleración como de compartimiento. Es uno de los coches más veloces del mercado en su paso por curvas y, por tanto, uno de los más seguros.

## El V8 más rápido de todos los tiempos

Durante la preparación del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 de 1991, se han introducido importantes cambios en un nuevo derivado del motor Ford V8 Fórmula 1, de 3,5 litros, la nueva Serie V.

Durante la temporada pasada, el motor V8 de la Serie IV, que ya era el motor más rápido de todos los tiempos, alcanzando hasta 13.000 rpm y desarrollando más de 650 HP, propulsó los monoplazas de Benetton Ford con los que Nelson Piquet consiguió dos victorias sucesivas en los Grandes Premios de Japón y de Australia, alcanzado al final el tercer puesto tanto



en el Campeonato Mundial de Pilotos como en el de Constructores.

El nuevo Motor de la serie V, que montarán en exclusiva los monoplazas del equipo Camel Benetton Ford B191 diseñados por John Barnard, hará su debut en el Gran Premio de San Marino a finales de abril.

Un nuevo equilibrado ha hecho que el nuevo motor Ford F1 Serie V funcione con mayor suavidad a cualquier régimen. Además del bloque de nuevo diseño, este nuevo motor lleva nuevas tapas delanteras y trasera, con nuevos mecanismos de accionamiento del doble árbol de levas en culata, un nuevo cárter y tapa de levas y nuevos puntos de anclaje para montarlo en el chasis Camel Benetton Ford B191.

Estos importantes cambios mecánicos se complementan con un sistema de carburación totalmente nuevo, con nuevas bombas de aceite y agua y piñones para montar otros dispositivos auxiliares.

Ford Electronics ha desarrollado una nueva generación de sistemas de control de motores Ford EEC IV para el nuevo Serie V, con un nuevo sistema de recogida de datos capaz de registrar 10.000 lecturas cada milésima de segundo.

## Círculo polar en Essex

Ford va a crear en Essex (Inglaterra) su propio "círculo polar ártico", con una inversión de cinco millones de libras. Se trata del Mayor de sus Centros de Desarrollo del Frío (CDC) en Europa, para probar nuevos modelos.

El nuevo complejo de baja temperatura del Centro de Investigación e Ingeniería de Ford en Dunton va a permitir una importante reducción en el tiempo de desarrollo de nuevos motores. Para el cliente esto supondrá un menor consumo, y para el medio ambiente una continua reducción en los niveles de emisiones.

El CDC será el mayor del Reino Unido y posiblemente de Europa. Gracias a él se acabará con el transporte de gran número de vehículos a Finlandia, donde eran sometidos a pruebas de seis semanas, durante la estación más fría, para evaluar el arranque en frío a -30°C.

Está previsto que los trabajos de construcción de la nueva planta en Dunton, que tendrá 3.000 metros cuadrados, empiecen el próximo mes de agosto y que esté terminada en el otoño de 1992. A partir de entonces, Ford podrá llevar a cabo bajo el mismo techo una completa batería de pruebas.