

**SOBRE RUEDAS**

**Uno de cada tres automóviles podrá consumir gasolina sin plomo**

Uno de cada tres automóviles de más de 2.000 centímetros cúbicos (c.c.) podrá consumir, desde el 1 de octubre, gasolina sin plomo, sin necesidad de realizar cambios ni instalar catalizador, según datos de la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC).

A partir del lunes, todos los automóviles de más de 2.000 c.c. tendrán que consumir necesariamente gasolina sin plomo, según una orden del Ministerio de Industria publicada en el Boletín Oficial del Estado de 16 de diciembre de 1989.

En estos momentos, Campsa posee unas 600 estaciones de servicio en donde se expende este tipo de gasolina, principalmente situados en la zona de la costa mediterránea, aunque en la mayoría de las grandes ciudades existen diversos puntos de venta.

Fuentes de Campsa señalaron a EFE que los precios de la gasolina sin plomo seguirán la tendencia de ser más bajos que los de la super, aunque dada la inestabilidad existente la evolución de los mismos, es difícil de prever una evolución en un sentido u otro.

El parque de automóviles de más de 2.000 c.c. que a partir de ahora podrá utilizar la gasolina sin plomo aumentará considerablemente dado que los fabricantes introducirán el catalizador en sus modelos de dicha cilindrada.

La utilización de la gasolina sin plomo es independiente de si tiene o no catalizador el automóvil, de forma que existen modelos en los que, aunque se instale catalizador, no podrán usar este tipo de gasolina, y en otros que, sin necesidad de este aditamento, pueden utilizarla.

El consumo de este tipo de gasolina, en lo que va de año, asciende a más de 6.000 metros cúbicos y, según dijo días pasados, el presidente de Campsa, José Luis Díz Fernández y el número de gasolineras expendedoras de este tipo de carburante previstas es de 793 antes de finales de año.

En la actualidad tanto la gasolina super como la normal contienen 0,40 gramos de plomo por litro, pero a partir de junio de 1991 esta cantidad no podrá exceder del 0,15 por ciento si queremos equipararnos a los restantes países de la CE.

**Carreteras, adherencia y electrónica (II)**

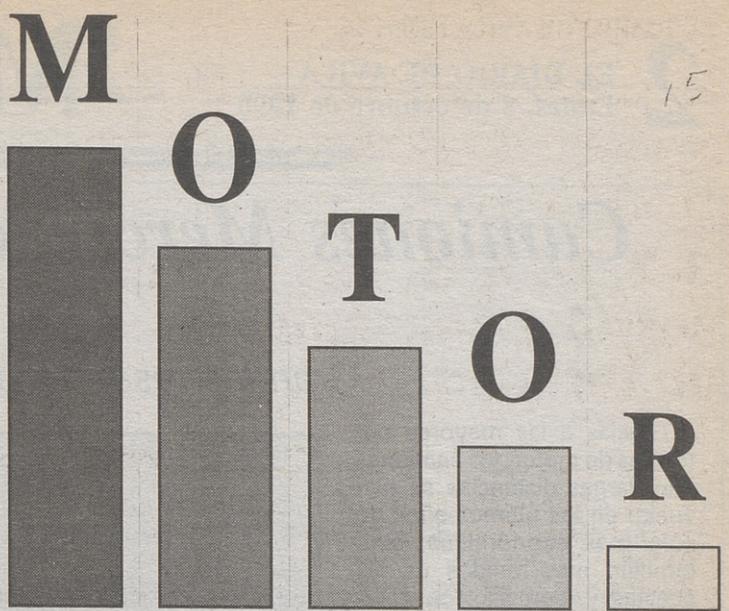
Si como decíamos en el artículo anterior, la seguridad de marcha de un automóvil depende en gran parte del estado del firme de la carretera y de la calidad y estado de los neumáticos, también los sistemas de amortiguación y tracción juegan un importante papel a la hora de plantear una buena estabilidad, eficacia y comodidad para los pasajeros.

En cualquier vehículo, al aumentar su velocidad, al frenar o cuando aborda una curva, las fuerzas que actúan sobre su

masa, en función de su velocidad, producen una inmediata transferencia de pesos sobre sus ruedas alterando su comportamiento y centro de gravedad.

Para contrarrestar estas alteraciones y controlarlas, están los sistemas de suspensión. Y para mejor comprender la misión y funcionamiento de este complejo mecanismo que actúa entre la carrocería y las ruedas, podríamos utilizar el ejemplo de la concha de un enorme crustáceo.

(Pasa a página 2)



Serie especial AX Vivace

**A todo ritmo**

Hace ya unas semanas decíamos, en estas mismas páginas, un espacio al Citroën AX Challenger, una serie especial limitada del AX, que desde su lanzamiento ha contado con gran aceptación y éxito entre el público. Pues bien, desde el mes de septiembre se encuentra en el mercado una nueva serie especial del AX. Se trata del AX Vivace, un coche caracterizado entre otras muchas cosas por una atractiva personalización que le define.

Sus molduras laterales con una incrustación cromada y un pentagrama musical (el nombre del coche tiene que ver con un movimiento musical), situado en los emblecedores de las ruedas y en los costados del vehículo,

donde se incluye la denominación Vivace, confieren a esta serie un marcado carácter exclusivo muy especial.

El AX Vivace que, como el resto de la gama, se caracteriza por sus brillantes y confortables prestaciones, y por su gran habitabilidad, aerodinámica y fiabilidad, se comercializa en dos modelos diferentes, en tres y cinco puertas, y en cinco colores distintos: blanco, rojo, negro, y los metalizados gris meteorito y gris cristal.

Este nuevo modelo del Citroën AX es un vehículo "joven", dinámico, preparado especialmente para soportar el ritmo "vivace" de la ajetreada vida diaria, por lo que se le ha equipado con un motor de 1124 c.c., capaz de desarrollar una potencia de

hasta 55 C.V., lo que le proporciona mucha marcha, hasta ser capaz de alcanzar los 161 km/h de velocidad máxima.

Sus elementos exteriores presentan una perfecta armonía con los paragolpes, la calandra y el tapón de gasolina con llave en el mismo color de la carrocería. A su interior, muy acorde con el conjunto, se podría decir que no le falta prácticamente ningún detalle: asientos de terciopelo, volante deportivo tipo GT, pre-equipo de radio, asientos delanteros con memoria en la versión tres puertas, espejo de corte en parasoles, respaldo de asiento trasero abatible, retrovisores exteriores regulables desde el interior, luneta térmica trasera y limpiapar-

brizas de dos velocidades; todos esos son detalles que hacen del AX Vivace un coche muy especial.

El nuevo AX, se comercializa a un precio que no desafina: 1.040.000 pesetas para la versión tres puertas, y 1.104.000 para la versión cinco puertas, ambos FF más IVA. Además, por la cantidad de 70.000 pesetas se puede optar por un pack que consta de limpia lava-luneta trasera, cierre centralizado, elevalunas eléctricos delanteros, asientos traseros fraccionados, lunas tintadas, ventanillas traseras entrea-bribles en la versión tres puertas, y pintura metalizada.

Como puede verse, el Citroën AX Vivace es toda una opción a la hora de decidirse por un coche nuevo.

## Camiones Mercedes-Benz con nuevo freno motor y retardador

Grandes reservas de seguridad, incluso en fuertes pendientes

Gracias a las mayores potencias de motor, los camiones para largas distancias se han vuelto en los últimos años no sólo más económicos, sino también más rápidos en las cuestas y, con ello, constituyen cada vez menos un obstáculo para el flujo de tráfico. Sin embargo, los rendimientos de los frenos de motor no han conseguido un desarrollo paralelo. Hasta ahora, el conductor de un camión tenía que reducir la velocidad a base de cambiar a marchas más bajas y con el freno motor, igual que en los vehículos de poca potencia motriz, y emplear frecuentemente el freno de servicio. La vieja fórmula básica que decía que el vehículo no debe marchar cuesta abajo más deprisa de lo que le permite su potencia cuesta arriba, se ha invertido por lo tanto en lo contrario. Para los automovilistas, los camiones lentos cuesta abajo eran un motivo continuo de disgusto. Con los frenos de servicio, sin embargo, no se pueden controlar elevadas velocidades en pendientes largas, ya que al accionarlos continuamente se recalientan hasta llegar al rojo vivo, por lo que se reduce considerablemente su efecto. El nuevo estrangulador constante de Mercedes-Benz aumenta ahora el poder de frenado del motor de tal forma que, en combinación con un retardador secundario, se consigue una evidente mejora de seguridad: a partir de ahora, el freno de servicio no se necesita prácticamente salvo para frenadas imprevistas. La velocidad adaptada a la mayor potencia de frenado se controla cuesta abajo sólo con ayuda de los frenos continuos exentos de desgaste.



Mercedes-Benz ofrece de fábrica el nuevo freno motor con estrangulador constante para los camiones pesados equipados con motores sobrealimentados a partir de 249 Kw (330 Cv). Se acciona a través de la conocida "válvula de freno motor", dispuesta en el piso de la cabina, y trabaja de modo muy silencioso. En la práctica, una gran parte de los frenados de motor pueden realizarse con el silencioso estrangulador constante. A través de un interruptor ubicado en el tablero de instrumentos puede conectarse adicionalmente el conocido freno motor de mariposa de escape convencional, de modo que el sistema de freno-

motor puede dosificarse en dos etapas.

Teniendo en cuenta los aspectos de la protección del medio ambiente y la rentabilidad, en los últimos años se han reducido sensiblemente el consumo del combustible, el régimen de giro y, por lo tanto, también el ruido, y con una potencia del motor más elevada se ha contribuido a un tráfico más fluido. El efecto de frenado del motor, sin embargo, no ha podido evolucionar al mismo ritmo. El nuevo freno motor de estrangulador constante se caracteriza por un poder de frenado mucho más alto y más dosificable y, al mismo tiempo, por un mayor silencio

de funcionamiento, permitiendo así una velocidad mayor y más segura de bajada en pendiente.

El campo de aplicación principal de todos los sistemas de freno motor está en las gamas de velocidad inferior y media, en las cuales, al circular en una marcha más bien baja, el número de revoluciones del motor es elevado. Con el nuevo freno de motor de estrangulador constante se pueden alcanzar aumentos considerables de la velocidad media de circulación. Según las características del trayecto, el nuevo freno motor de estrangulador constante permite conducir en bajada en una marcha más elevada o in-

cluso con una media más. Con esta combinación, la velocidad de bajada, con plena seguridad, es comparable a la velocidad de subida normal. Los resultados son aún mejores si se combina el nuevo freno motor de estrangulador constante con un retardador.

Con el nuevo freno motor de estrangulador constante, Mercedes-Benz adapta el rendimiento del freno motor al optimizado que los demás componentes de la cadena cinemática, ofreciendo con ello un programa de camiones pesados mejorado en su totalidad, que corresponde a las exigencias del mercado único europeo.

Todos los vehículos incorporan un sistema de suspensión que, de una forma u otra, tiene como misión desarrollar complejas funciones. En primer lugar sirve como filtro de las vibraciones, aislando a los pasajeros de las alteraciones que produce la marcha, ejerce el control sobre las ruedas para que mantengan un contacto lo más igualado posible con el suelo, en las frenadas las aceleraciones y los cambios de dirección, y, por último, absorbe las cargas externas que se producen por el efecto aerodinámico.

Cuanto más suave sea un sistema de suspensión, mayor es su capacidad de aislar a los pasajeros del movimiento de las masas suspendidas (conjunto, rueda, neumático y elementos de la propia suspensión) en sus rebotes contra el suelo, reduciendo también las aceleraciones verticales.

Sin embargo, y en contrapartida, las masas suspendidas en un vehículo con una suspensión demasiado blanda hacen que esta sea menos esta-

ble, quedando más expuesto a las fuerzas que actúan sobre él, como son la inercia, la fuerza centrífuga, el desplazamiento de pesos al frenar, acelerar y cambiar de dirección, entre otros.

Desde la construcción de los primeros automóviles dotados de sistema de ballestas primitivo, la técnica de las suspensiones ha evolucionado de forma tal, que desde entonces a nuestros días, cualquier turismo, camión o autobús de pasajeros, dispone ya de un sofisticado sistema de muelles, amortiguadores y barras elásticas regulables en la mayoría de los casos- que permiten mantener la presión vertical necesaria sobre los neumáticos de forma, que estos, permanezcan adheridos a la carretera en recta y en curva, sin detrimento de la comodidad de los pasajeros.

No obstante y a pesar de que los fabricantes procuran

hallar el compromiso que permita combinar seguridad y comodidad de marcha, las alteraciones de peso entre los ejes y los neumáticos, llevadas a ciertos límites, continúan siendo la causa de la mayoría de pérdidas de control de los vehículos y de muchos de sus accidentes. Para remediar casi totalmente este problema, las nuevas suspensiones "inteligentes" de reciente invención, gracias al ilimitado mundo de la electrónica, van a significar un inestimable avance en la seguridad y comodidad de marcha de los nuevos automóviles.

Los trabajos de investigación de este nuevo sistema comenzaron durante el primer tercio de esta década. Los especialistas británicos de la Lotus, Wright y Green, en combinación con la Academia Británica de Aeronáutica (granfiel institute of technology) trabajaban ya en un sistema de abor-

do capaz de grabar y facilitar datos sobre los movimientos de las suspensiones del Lotus de Fórmula 1, cuando conocieron al también ingeniero Dave Williams, que en el mismo centro desarrollaba un simulador que pudiera reproducir los movimientos en vuelo de un Hawk de entrenamiento, un tornado o un Airbus.

De entre los componentes de aquel simulador, Williams mostró a Wright y a Green un gato hidráulico, compacto y de presión variable, que era el corazón mecánico de todo el sofisticado sistema, controlado por un ordenador. Se trataba, en realidad de un muelle, cuya tensión podía ser variada dinámicamente en función de su extensión y comprensión.

Williams mantuvo que una suspensión que utilizara aquel sistema era la contestación al problema consiguiendo eliminar las inclinaciones de la

carrocería de los automóviles en cualquier circunstancia de marcha.

Con este sistema, no se produciría ningún movimiento del conjunto de las suspensiones sin que el ordenador se lo ordenase, y en el grado y la amplitud deseados. Todo lo que les faltaba entonces por conseguir, aparte de un duro trabajo de adecuación, eran unos sensores capaces de monitorizar las necesidades del chasis y un procesador de datos con los programas necesarios para que una bomba hidráulica hiciera funcionar las unidades de cada rueda en la extensión y en el momento deseado.

Green y Wright aprovecharon el descubrimiento de su colega Williams y en 1985, realizaron las primeras pruebas del sistema sobre un turismo en Inglaterra. Había nacido la nueva suspensión "inteligente" capaz de controlar en todo momento los movimientos exigidos a cada circunstancia de marcha de los modernos automóviles.

Paco Costas

## "Carreteras, adherencias y electrónica" (II)

## SOBRE RUEDAS

### Proximamente una empresa de parabrisas se instalará en la Rioja

Una empresa dedicada a la fabricación de parabrisas laminados con destino al sector de la automoción, se instalará próximamente en La Rioja, la empresa cuenta con capital belga y español, en la proporción de un 60 y 40 por ciento, respectivamente, según informó en la pasada semana en Logroño uno de sus promotores, José Luis Villanueva.

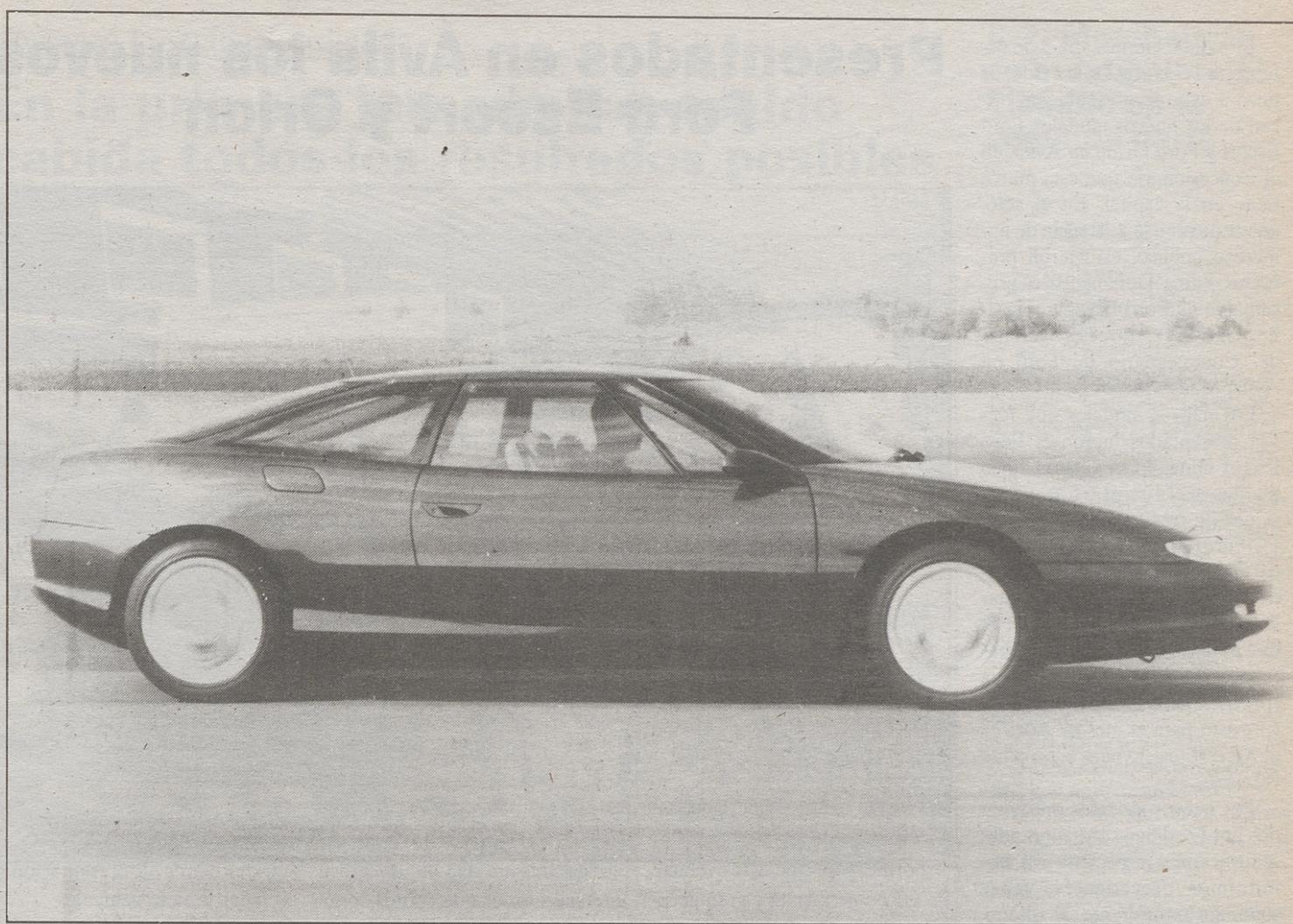
Añadió también que la próxima instalación de la empresa, que pasará a denominarse «Eurocris, S.A.» y que comenzará a funcionar en el mes de junio del año 1991, supondrá una inversión superior a los 450 millones de pesetas y que se crearán, inicialmente, un total de 28 nuevos puestos de trabajo.

En la presentación de la empresa, que fue realizada en la Consejería de Industria del Gobierno autonómico, José L. Villanueva añadió que el cincuenta por ciento de la producción de «Eurocris, S.A.» será destinado a la exportación y el resto al mercado español.

Esta industria fabricará, según el mismo subrayó, entre 120.000 y 130.000 unidades al año de parabrisas laminados, formados por tres capas, dos de vidrio y una de plástico, que, en el caso de recibir un impacto, o cualquier otro tipo de accidente que pudiese dañar el parabrisas apenas impide la visibilidad.

La producción se dedicará fundamentalmente, y en principio al mercado del recambio de parabrisas, tanto de automóviles como de autobuses y todo tipo de vehículos sobre ruedas, al considerar que este es un mercado más estable que el de primera mano.

El consejero de Industria, Federico Pérez Soria, comentó durante la rueda de prensa que La Rioja se considera un lugar interesante para la ubicación de empresas relacionadas con el sector de la automoción, entre otras razones, por su proximidad a Navarra, Zaragoza y Valladolid, donde se encuentran factorías importantes de fabricación de automóviles.



## Citröen Activa 2

# Futuro en el presente

Citröen presenta en el Salón Mundial del Automóvil de París, del 4 al 14 de octubre de 1990, un nuevo prototipo de estudios, ACTIVA 2, continuación del ACTIVA y que presenta mayores avances en el desarrollo de las investigaciones presentadas sobre este vehículo en el Salón Mundial del Automóvil 1988.

### Principales innovaciones del Activa 2

ACTIVA 2 es un coupé 4 plazas, 2 puertas, motor de 2.975 cm.<sup>3</sup> de inyección, 6 cilindros en V a 90 grados, con 4 válvulas por cilindro, un desarrollo de 200 CV a 6.000 r.p.m., una caja de cambios automática con 4 velocidades y selección por mando electrónico.

### Suspensión aún más activa

Naturalmente el ACTIVA 2 está equipado de suspensión hidractiva Citröen, aunque con dos novedades.

Un corrector de altura electrohidráulico mantiene el vehículo en altura constante, aunque ésta puede ser modificada instantáneamente en función de algunos parámetros:

—La horizontalidad del vehículo se modifica en función de la velocidad, con el fin de mejorar el CX; el reglaje de los faros se ajusta automáticamente a esta corrección de la horizontalidad.

—El vehículo se nivela a una cierta altura al pararse, desde que se abren las puertas para facilitar la entrada o la salida de los pasajeros.

Otra aplicación de la unión de la hidráulica y la electrónica es: el antibalaneo activo.

Incluso en condiciones severas de rodaje, permite asegurar una calidad de confort y de seguridad activa particularmente inhabituales. Actúa sobre la suspensión para permitir al ACTIVA 2 "girar en plano" cualquiera que sea la importancia de las curvas o de los giros a realizar e incluso provocar una ligera inclinación inversa al balanceo.

El dominio del balanceo, en caso de balanceo violento, puede dividirse en dos fases, una de las cuales consiste en aumentar la rigidez al balanceo (multiplicado por dos aproximadamente) durante un tiempo muy corto y la otra en corregir simultáneamente la inclinación de la caja.

Este sistema absorbe una potencia inferior a 0,5 CV en conducción "fluida" a la entrada de una curva y menos de 1 CV en la prueba brutal de la maniobra rápida.

### La imagen virtual

Otro aspecto de las innovaciones presentadas sobre el ACTIVA 2 afectan a la distribución del puesto de conducción.

Todo conductor de un vehículo ha notado que la conducción de su vehículo implica una incesante gimnasia ocular: El conductor nunca debe quitar los ojos de la carretera, pero al mismo tiempo debe vigilar constantemente las esferas y los testigos de su tablero de abordo, aunque sea únicamente el velocímetro. De ellos se derivan acomodaciones de situaciones muy frecuentes de la vista que evidentemente son perjudiciales para la seguridad y la comodidad en la conducción.

Sobre el ACTIVA 2, se evitan estas acomodaciones sucesivas

utilizando una "pantalla protegida", parecida a la que se utiliza en la aviación de combate (el piloto sabe que puede disparar cuando dos objetivos, uno real constituido por el avión enemigo, el otro ficticio, dibujado por un simulador, están superpuestos). Este procedimiento permite informar al conductor gracias a la proyección de una imagen virtual sobre una pantalla protegida: velocidad del vehículo, temperatura exterior, número de litros de combustible disponible. Con anterioridad a esta imagen virtual, se proyecta una imagen real que se refiere en particular a los intermitentes y al testigo de alerta stop. Al igual que en un vehículo clásico, este testigo se enciende cuando existe un incidente sobre una función vital del vehículo (presión de aceite, temperatura de agua, presión de frenada).

La imagen de la pantalla protegida es visible de día o de noche y en cualquier tiempo. La imagen está además personalizada para el conductor que puede regular la altura, de igual modo que se puede regular un asiento, con ayuda de un mando apropiado.

### La pantalla multifunción

El puesto de conducción comprende igualmente una pantalla multifunción colocada en la consola central, conectada a un calculador electrónico integrante de un programa multitareas compatible con un microordenador del comercio, tipo PC/AT.

Gracias a esta apertura hacia el mundo familiar del PC, los consumidores podrán, en el futuro, preparar en su ordenador personal, o en el de su oficina, un

viaje —por ejemplo— sobre un disquette, y las informaciones registradas serán tomadas en cuenta por el calculador electrónico del ACTIVA 2. Así se establecerá un "puente", una especie de interactividad, entre la oficina, el coche y su domicilio. Así el vehículo jugará un papel de interfase entre la vida profesional y la vida privada.

Sin embargo, la primera función de la pantalla está destinada al control del funcionamiento óptico del vehículo. De este modo son vigiladas permanentemente 24 funciones de seguridad y la más mínima anomalía es señalada por un testigo de alarma combinado con un mensaje en la pantalla.

Esta información preventiva, ya desarrollada en el primer ACTIVA ha sido objeto de una ampliación en el Citröen XM.

Igualmente, la pantalla contempla la visualización de los parámetros relativos a la climatización y su reglaje, así como el pilotaje "manos libres" del radiotelefono, y por telemando el del autorradio y el del compact-disk.

Finalmente, la pantalla y la programación multitareas toman a su cargo la asistencia en los itinerarios a realizar. Determinan y gestionan un itinerario en lugar del conductor. El calculador de navegación realiza un itinerario optimizado en distancia, teniendo en cuenta las dificultades variables de la circulación. Visualiza sobre la pantalla el trayecto a seguir y pilota un sintetizador vocal que indica, si el conductor lo desea, calle por calle, dónde se encuentra. La acción del calculador de navegación se centra únicamente, hasta el momento, en el interior de París. La base de datos comprende todos los nombres de las calles e incluso las direcciones prohibidas.

## Presentados en Ávila los nuevos Ford Escort y Orion

El pasado viernes, día 5 de octubre, a las cinco de la tarde, se llevó a cabo la presentación oficial de los nuevos modelos Ford Escort y Ford Orion en Ávila, en el Concesionario que esta marca tiene en la capital. En el acto, que contó con la asistencia de numeroso público, estuvieron presentes Jaime Domínguez, representante de Ford España, y Emilio Gutiérrez, director gerente del Concesionario de Ford en Ávila, Manso Motor S.A..

Los nuevos modelos que fueron presentados fueron el Ford Escort Ghia, en su versión cinco puertas, y el Escort CLX en versiones de tres y cinco puertas, y los Ford Orion Guía y Ford Escort CLX, ambos en versión cuatro puertas. Se espera presentar en corto plazo el Ford Escort S, que es la versión deportiva, y más tarde, los modelos Ranchera (previsto para Enero), el Cabrio (previsto para el mes de Abril) y el XRE (previsto para el próximo verano).

Los nuevos modelos presentados por Ford han sufrido grandes innovaciones respecto a sus homónimos precedentes, sobre todo en lo referente al diseño, punto en el que han basado su campaña publicitaria, redondeando los perfiles siguiendo la tendencia actual.



Ford espera que estos vehículos gocen de pronta y gran aceptación entre el público, y confían en que estos modelos sean los más vendidos tanto a nivel nacional como internacional en un pla-

zo de tres meses, en un difícil mercado en el que sobresaldrán por su diseño, innovaciones y precio. Como muestra esperanzadora de esas aspiraciones, se da la circunstancia de que ya en el

mismo día de su presentación se vendieron siete vehículos.

Los precios de estos coches oscilan entre 1.590.977 pesetas para el Escort CLX 16 cinco puertas, y 1.940.977 pesetas para el Orion

Ghia 16 I cuatro puertas, contando con la posibilidad que ofrece Ford de aumentar la garantía normal del coche, que es de un año, hasta los cuatro o los cinco años, aumento que también eleva, aunque no mucho, el precio final del coche.

Las opciones con las que cuentan estos modelos son las siguientes: aire acondicionado, 140.000 pesetas; techo corredizo, 67.000 pesetas; elevalunas eléctrico, 53.000 pesetas; cierre centralizado de puertas, 32.000 pesetas; sistema de frenos A.B.S., 100.000 pesetas; dirección asistida, 69.000 pesetas.

Otra opción, que no depende de fábrica, sino del concesionario, es añadir un "kit" al coche, accesorio que está formado por un juego de alerones, bajos, faldones y llantas de aluminio, cuyo precio oscila entre las 80.000 y las 180.000 pesetas.

La cilindrada de estos modelos varía entre los 1.600 c.c para los coches de gasolina e inyección, los 1.800 c.c. para los diesel, y los 2.000 c.c. para el XR3, con sistema cosworth.

Por último añadir que con cada vehículo se hará entrega de las alfombras delanteras y traseras, de un juego de lámparas, y de un juego de herramientas o un extintor.



## Nuevos Ford Escort y Orion Novedades y mejoras

Ford presenta una gama totalmente nueva de los modelos Escort y Orion, diseñada específicamente para cubrir las necesidades del conductor de los años 90, con seis carrocerías totalmente distintas, para ofrecer una gama total en el segmento de los coches medios con gran número de funciones.

Al integrar el producto y todos los procesos de fabricación en un programa simultáneo, Ford aporta una nueva gama de modelos de dos volúmenes con tres y cinco puertas, un Familiar de cinco puertas, un Sedán de cuatro puertas (el Orion), un Cabrio de dos puertas y un Furgón comercial ligero, que incorporan las más avanzadas funciones y la mayor calidad que haya presentado nunca ningún modelo.

Los nuevos modelos son el resultado de una inversión de más de 1.500 millones de dólares, la mayor parte de este tipo, en recursos y variedad de productos que nunca se habían visto en ningún coche europeo. Esto representa tres veces el coste del programa de desarrollo del primer Escort de tracción delantera que apareció en 1981, y es equivalente a más de 300.000 dólares por

cada uno de los 5.000 ingenieros y técnicos empleados en los Centros de Ingeniería situados en Alemania y el Reino Unido.

Con seis carrocerías distintas, tres series de tapizados y equipos, dos familias de avanzados motores y tres sistemas distintos de cambio, el nuevo Escort/Orion es el más amplio programa que nunca haya emprendido ningún fabricante europeo, para ofrecer las mayores posibilidades de elección a sus clientes. En los próximos meses van a aparecer todavía más versiones y opciones, todas ellas con altos niveles de calidad y ofrecimiento a los clientes más valor por dinero.

La batalla de los nuevos modelos ha aumentado de modo importante, 125 mm, para mejorar la calidad de la conducción y ofrecer nuevos niveles de eficacia del espacio para los ocupantes y para el equipaje en un vehículo de tipo medio. La longitud total del Escort y Orion ha aumentado en sólo 7 mm, pero en el Escort eso supone, por ejemplo, 19 mm más para la piernas, 20 litros más de equipaje, y un 15% más de capacidad en el depósito de combustible, pero conservando sus dimensiones compactas, una calidad muy apreciada por sus propietarios.

La carrocería totalmente nueva, con un coeficiente de penetración un 15% inferior al del anterior modelo y mayor superficie acristalada, es 76 mm más ancha a nivel del pilar central para ofrecer más espacio para los hombros y aumentar la sensación de amplitud dentro del coche. Las puertas son más altas, llegando hasta el panel del techo para facilitar la entrada y salida del coche. El parabrisas es muy inclinado, la línea del capó es más baja y el portón y la tapa del maletero se abren hasta el mismo paragolpes trasero, para evitar esfuerzos al cargar y descargar objetos pesados.

La suspensión delantera y trasera de los nuevos modelos se ha revisado totalmente, para responder a la demanda de los clientes de una respuesta más brillante, aumentando al mismo tiempo el confort. La vía es más ancha (61 mm delante y 35 mm detrás), y se ha incorporado una nueva suspensión delantera de doble casquillo vertical y la trasera de eje de torsión, desarrolladas ambas a partir de las del Fiesta de 1989, que tanto éxito han tenido.