

Una competición de promoción

Presentación de la Copa Defender.

Durante el mes de febrero Land Rover presentó a los medios de comunicación la I Copa Defender, que se disputará como competición de promoción, dentro del Campeonato de España de Raids 1991. El anuncio público de la Copa se realizó en dos actos, celebrados respectivamente en Madrid y Barcelona.

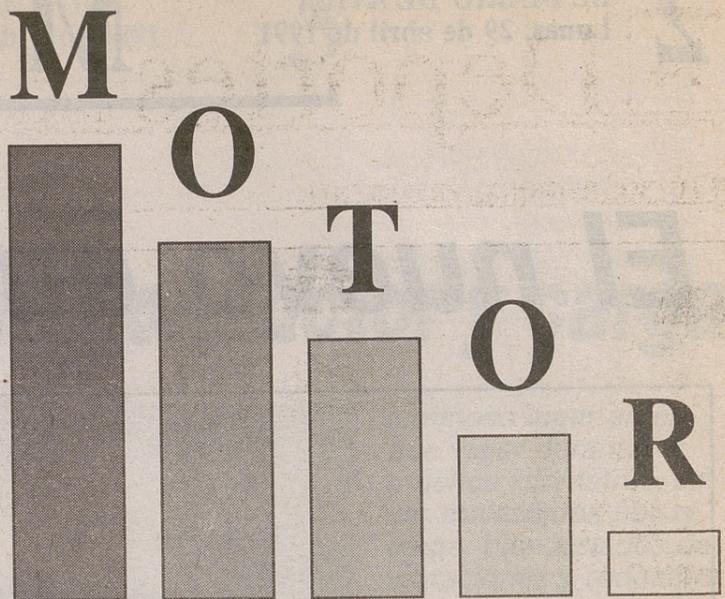
El concesionario de Land Rover C. de Salamanca, en la calle de Cea Bermúdez, fue el recinto

que acogió a los invitados a la I Copa Defender en Madrid.

Rafael Gil Casares, director comercial de Land Rover, comenzó dirigiéndose a los presentes explicando las razones que han impulsado a Land Rover al mundo de la competición: la necesidad de dar a conocer el producto, diferenciarlo todo aquello que se le parezca, y facilitar el acceso a los raid a nuevos pilotos, de una manera barata, sin dejar de ser competitiva.

Junto a todos los medios de comunicación, también asistieron pilotos, organizadores de raids, los constructores del prototipo, concesionarios de Madrid, Guadalajara y Toledo, y representantes de Camac, Castrol y Autopista, colaboradores de Land Rover en la Copa.

La convocatoria de Barcelona tuvo un contenido similar, esta vez teniendo como marco el concesionario Land Motors, en Via Augusta.



Despliegue sin precedentes

Presencia Ford en el salón de Barcelona



Ford España ha realizado un despliegue sin precedentes para que se presencia en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona tenga un gran contenido técnico y de producto, que atraiga tanto a los especialistas como a los amigos de la marca y al público en general.

Una primicia técnica de primer orden, enviada directamente desde Detroit para la ocasión, es el vanguardista "Guía Zag", estudio muy aproximado sobre los coches urbanos que serán moneda común a finales de esta década, equipado con el primer motor de dos tiempos Orbital que llega a Europa y que dado su rendimiento, bajo nivel de consumo y baja emisión de contaminantes, en un conjunto mucho más ligero y compacto que los motores pequeños convencionales, supone una interesante anticipación del mañana.

El hoy de Ford en España y Europa estará también presente en Barcelona con su amplísima gama de turismos de actual comercialización, destacando los más recientes Scorpio 24 Válvulas, Sierra Cosworth 4x4, Escort S y Nomade, así como un atractivo Fiesta Calypso, de techo desplegable, y el futuro Escort Xr, un deportivo de 2,0 litros y 16 Válvulas que se comercializará a partir del próximo verano.

También va a presentarse el espectacular Ford Explorer, un todoterreno de procedencia norteamericana que Ford tiene intención de comercializar próximamente en España.

Por último, en el Stand de vehículos comerciales y junto a los Transit, Escot Van y P-100, Ford presenta como primicia mundial su nuevo "Courier", el primer modelo de Ford perteneciente al segmento de vehículos comerciales ligeros, que aporta nuevas soluciones en este nuevo tipo de transporte y que sin duda entusiasmará a muchos miles de usuarios españoles interesados en este útil y versátil segmento del transporte.

Demostrando una vez más el compromiso y la vocación de Ford por todo tipo de manifestaciones deportivas, también estarán presentes en Barcelona el Sierra Cosworth del equipo mundial de Rallies y el Benetton Ford de Fórmula 1, modelos que harán las delicias de los más jóvenes aficionados.

Coche más vendido en España Las ventas totales de los nuevos Ford Escort y Orion durante el primer trimestre de 1991 han sido un 25% más altas de las que consiguieron los anteriores modelos en el primer trimestre de 1990.

Más de 250.000 nuevos Escort y Orion han sido entregados ya a los clientes de toda Europa, y los concesionarios Ford tienen todavía una cartera de pedidos de otras 100.000 unidades.

Redondeando estos éxitos, la gama Escort-Orion ha contabilizado 16.737 matriculaciones en España durante el primer trimestre, convirtiéndose así en el coche más vendido, por delante de todos sus competidores y evidenciando que su diseño y características han convencido desde el primer momento a los usuarios.

La demanda de los nuevos modelos Escort y Orion es además especialmente intensa en Alemania, Austria, Italia, Francia y Suiza y está aumentando en el resto de Europa. La producción de los Escort y Orion ha crecido hasta las 14.000 unidades

por semana, mientras que el nuevo Escort Cabrio, el convertible más vendido de Europa, se está fabricando en mayor volumen para cubrir la creciente demanda de este modelo, del que circulan ya más de 10.000 unidades.

La reciente presentación del modelo familiar Nomade y del deportivo Escort S con motor de inyección de 1,6 litros, ha venido a ampliar la gama Escort-Orion, que consta ahora de "Dos volúmenes-cinco puertas", tres serán de cuatro puertas, familiares de cinco puertas, un furgón ligero y el Cabrio. En los próximos meses, Ford va a presentar nuevos modelos de altas prestaciones, como el nuevo Escort Xr 2.0 DOHC 16V que se exhibirá en el Salón de Barcelona, y el Escort RS Cosworth.

La demanda de los nuevos modelos Escort y Orion es además especialmente intensa en Alemania, Austria, Italia, Francia y Suiza y está aumentando en el resto de Europa. La producción de los Escort y Orion ha crecido hasta las 14.000 unidades

por semana, mientras que el nuevo Escort Cabrio, el convertible más vendido de Europa, se está fabricando en mayor volumen para cubrir la creciente demanda de este modelo, del que circulan ya más de 10.000 unidades.

La reciente presentación del modelo familiar Nomade y del deportivo Escort S con motor de inyección de 1,6 litros, ha venido a ampliar la gama Escort-Orion, que consta ahora de "Dos volúmenes-cinco puertas", tres serán de cuatro puertas, familiares de cinco puertas, un furgón ligero y el Cabrio. En los próximos meses, Ford va a presentar nuevos modelos de altas prestaciones, como el nuevo Escort Xr 2.0 DOHC 16V que se exhibirá en el Salón de Barcelona, y el Escort RS Cosworth.

Nissan Sunny

El nuevo equipamiento Nissan



La nueva gama Sunny dispondrá en el mercado español, de tres carrocerías, 3,4 y 5 puertas con una línea totalmente actual que además ofrece un interior amplio y confortable, con unas características técnicas que se traducen en una comodidad y facilidad de manejo que sin duda sabrá apreciar el conductor español.

Las motorizaciones que se presentan en España son de 1.6 y 2.0 litros, este último con inyección multipunto y todos con 16 válvulas, de 95 y 143 CV respectivamente, con unas características de consumo y agilidad en bajas revoluciones que los convierten en una de las mejores opciones de su segmento. Especial atención se ha puesto en reducir la rumorosidad, factor importante para conseguir un grado de confort alto.

Las versiones para el mercado español tendrán, como es habitual en Nissan, el importante equipamiento característico de la marca, y todos los modelos dispondrán de dirección asistida, elevalunas eléctricos en todas las puertas, cierre centralizado, 2 retrovisores regulables desde el interior (eléctricos en las dos versiones GTI) y, por supuesto, aire acondicionado, lo que indiscutiblemente los distingue de las otras marcas.

Los modelos con motores 1.6 tendrán un acabado SLX y los de dos litros tendrán una terminación GTI, más deportivo y algo más completo al equipar llantas de aleación, faros antiniebla y frenos ABS.

Se ha cuidado especialmente

la comodidad reforzando los puntos claves como son la suspensión, de acuerdo con los gustos europeos.

La excepcional suavidad de la caja de cambios del anterior modelo ha sido superada, lo que junto con la rapidez de actuación de sus motores, especialmente el de 2.0 litros, le dan un aire más deportivo para aquellos usuarios que gustan de un turismo ágil. Esto refuerza además otro factor importante para Nissan, como es la seguridad. Este apartado es entendido como un complejo y completo sistema de estabilidad, manejabilidad, y por supuesto frenado. De ahí la inclusión de frenos de disco delanteros ventilados servo en los modelos 1.6 y discos en las cuatro ruedas y ABS en los 2.0. Los cinturones de seguridad ajustables se montan en todas las plazas (la central trasera de cintura).

El confort objetivo en los nuevos Sunny no reside solo en la excepcional calidad del tapizado y acabados y unos asientos envolventes, sino en su bajo nivel de rumorosidad, una fácil maniobrabilidad, un amplio maletero y unas prestaciones que permiten largos viajes sin fatiga.

Esto es, en resumen lo que cualquier usuario podrá encontrar en los nuevos Sunny, junto a un estilo diferenciador, muy moderno y distinguido.

Con una extensa red de servicio en España, Nissan Motor Ibérica, ofrece para los turismo tres años de garantía total y seis años en la perforación por corrosión.

Nissan ha renovado totalmente la gama Sunny para 1991, con la adopción de nuevas carrocerías y motores, de acuerdo con la línea de ofrecer productos cada vez más perfectos y adaptados al mercado europeo. Nissan Motor Ibérica ha cerrado su ejercicio económico de 1990 con unos resultados que pueden calificarse de muy satisfactorios, considerando la crisis por la que atraviesa el sector de automoción. Dicha crisis se inició en el segundo semestre del pasado año con importantes descensos en los mercados, tanto de vehículos de pasajeros como comerciales e industriales.



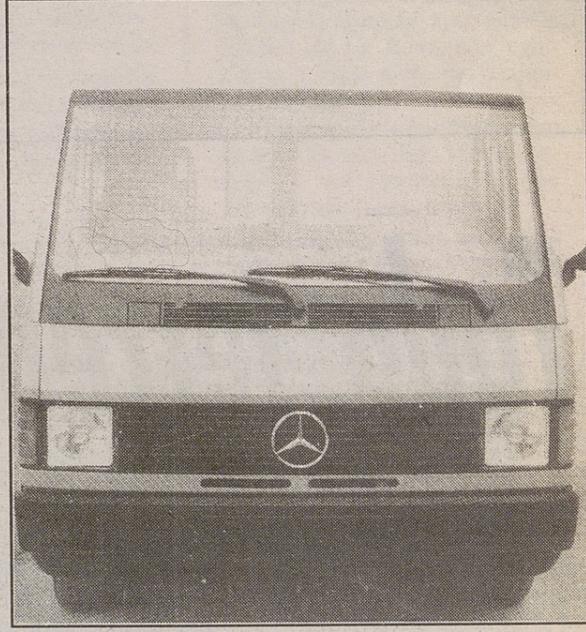
Combi-I

La furgoneta que distingue entre conductor y carga

Los pasajeros no son una carga más. Y tienen derecho a una plaza confortable, espaciosa y de cómodo acceso. Para combinar las exigencias de los pasajeros y las necesidades de carga, Mercedes ha creado sus COMBI-I. El usuario puede elegir entre llevar cuatro pasajeros, y disponer de hasta 6.50 m³ de volumen para carga (techo elevado); o bien ocho plazas, más conductor, con 2,83 m³. Los asientos y las nuevas ventanas laterales de las nuevas Mercedes COMBI-1 ofrecen a los pasajeros un confortable y



luminoso lugar en el que viajar durante muchos kilómetros, sin ser molestados por la carga, bien aislados de vibraciones y rodeados de insonorización acústica. La insonorización permite mantener una conversación en un tono de voz normal a plena marcha. El acceso a la carga por las puertas traseras permite subir y bajar grandes volúmenes sin necesidad de molestar a los pasajeros, con una altura de sólo 44cms. El asiento posterior abatible permite en un instante disponer de toda la capacidad de carga de la plataforma



A partir del diseño de las nuevas Mercedes se alcanzan niveles de eficacia en el trabajo desconocidos hasta hoy.

El nuevo chasis tubular de ancha base soporta una carrocería de rígida estructura, anclada sobre 10 grandes elementos de goma que aíslan de vibraciones y sonidos. Sentado al volante, el conductor se rodea de una sensación de confort y control absoluto de la situación. Los confortables asientos con apoya-cabezas incorporados le permitirán un ajuste perfecto, a su medida. Podrá cargar y descargar grandes volúmenes con toda facilidad, para eso dispone de una enorme puerta corredera y dos puertas traseras que se abren totalmente para dar acceso a una baja plataforma de carga, paletizable en más del 80% de su superficie. Ahora va usted a saber todo lo que la técnica Mercedes ha puesto en marcha para que arranque cada mañana sabiendo que lo que lleva entre sus manos es una

buena herramienta de trabajo.

Y para que después de todo un día de volante, vuelva a casa con la sensación de haber trabajado menos que nunca. Y con la certeza de haber rendido más.

Cada proyecto Mercedes Benz tiene tras de sí varios años de profunda investigación. La colaboración y el intercambio de experiencias entre los distintos departamentos técnicos de Daimler-Benz AG constituye una gran capacidad técnica difícilmente igualable.

Esta es la principal razón de la evidente madurez tecnológica en cada producto Mercedes Benz que sale a la luz.

Junto a la investigación cada proyecto lleva a cabo un programa de ensayos estáticos, pruebas en pista y carretera cubierta, con lo que se verifican en vivo las prestaciones, la seguridad y la resistencia al uso previstas por los diseñadores. Esta es la hora de la verdad; que se convierte en cientos de

horas de ensayos y pruebas de tortura, hasta que el prototipo es perfecto y da la taya que el usuario espera de un Mercedes-Benz.

La colaboración técnica entre Daimler Benz AG y Mercedes Benz España, S.A., ha creado una corriente de información en ambas direcciones que mejora los procesos de diseño y mejora las posibilidades de los equipos de investigación. Esto hace que cada propietario de un vehículo Mercedes fabricado en España se beneficie directamente de toda la tecnología y el alto nivel de calidad y rentabilidad que caracteriza a los productos Daimler-Benz AG en todo el mundo.

Las nuevas furgonetas Mercedes están basadas en un chasis tubular de muchísimo respeto, herméticamente sellado, que soporta todos los esfuerzos y protege la carrocería y la mecánica. Sus dos largueros de gruesa sección, unidos por travesaños también tubulares, for-

man una rígida estructura que conforma el conjunto motor-caja y se apoya en un sistema de suspensión tan eficaz sobre mal pavimento como estable a elevadas velocidades.

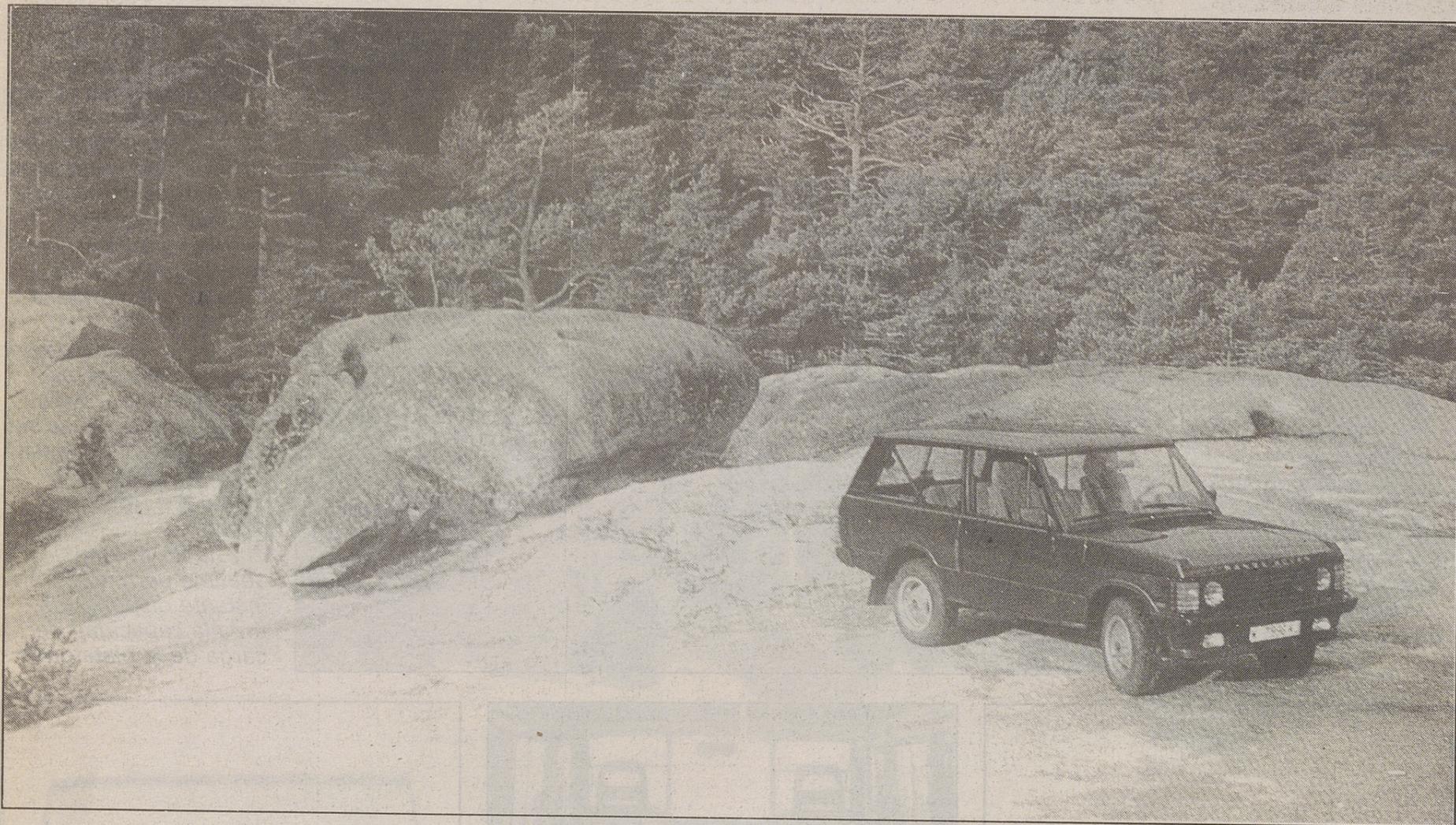
Delante barras de torsión y amortiguadores de doble efecto; y detrás un robusto eje rígido con ballestas semiparabólicas, libres de mantenimiento y amortiguadores telescópicos, con un anclaje especial que ha permitido bajar toda la estructura, mejorando así todas las labores de carga y descarga. La carrocería está montada sobre grandes elementos elásticos alojados en sólidos apoyos del bastidor. Con ello se consigue mayor longevidad aumento de confort y una drástica reducción de vibraciones y ruidos. Los motores ofrecen dos potencias: 62 y 76 CV, con cajas de cambio de 4 y 5 velocidades, respectivamente, que permiten aprovechar toda la energía y elasticidad de la probada técnica Diesel Mercedes con inyec-

ción indirecta. Opcionalmente, el motor de 62 CV, también puede estar servido por una caja de 5 velocidades. Todo esto, unido a la posibilidad de elegir entre dos diferentes grupos cónicos, permite obtener el desarrollo final óptimo para cada trabajo. La seguridad activa de las nuevas Mercedes es un factor que añade tranquilidad al trabajo diario; la tracción delantera y el bajo centro de gravedad se combinan para alcanzar una estabilidad perfecta incluso a plena carga; los frenos de doble circuito servo-asistido con discos de doble pinza flotante y regulador de frenada para el doble eje trasero, tienen una enérgica capacidad de detención y su accionamiento es fácilmente dosificable. La precisa dirección globoide, asistida de serie en la versión BUS, y los neumáticos radiales convierten la conducción en una actividad relajada en ciudad y carretera.

Muy cerca de Avila encontramos una provincia acogedora que nos brinda una oportunidad estupenda para practicar el todo-terreno. Segovia está surcada por pistas fáciles de seguir y que nos permiten descubrir unos paisajes de

atractivo inimaginable desde la carretera. Se trata de una zona rural, con muchos pequeños pueblos comunicados por una espesa red de pistas y caminos (muchos de ellos sin asfaltar). Un punto ideal para empezar una excursión es el puerto de

los Leones, el lugar de la provincia de Segovia más cercano a Madrid, y bien comunicado. La provincia de Segovia cuenta con unos 220.000 habitantes y con una densidad de población de unos 20 habitantes por Km²



4X4 en Segovia

Todo terreno por tierras de Castilla

Después de desayunar en casa Hilario, donde siempre seremos bien acogidos, y de divisar gran parte del territorio segoviano si está el día claro, nos podremos dirigir por la estrecha carretera que va hacia Peguerinos, hasta Collado Hornillos. Allí, a mano derecha, parten varias pistas que bajan hasta San Rafael atravesando los pinares. Son muy bonitas, tanto de paisaje como de conducción, pero ofrecen cierta dificultad, sobre todo con el barro del invierno.

Desde San Rafael es fácil localizar una cañada que sigue paralela a la carretera nacional 6 y que, vadeando algún riachuelo, y pasando por el alto del Caloco y su ermita, nos llevará hasta las Navas de San Antonio.

Allí nos desviaremos hacia la derecha, siguiendo una buena pista indicada por un "Vía Crucis". Termina en la ermita de San Antonio del Monte, y la pista pierde claridad pero continúa, por la derecha y cruzando algunas cancelas para el ganado, hasta las Vegas de Matute.

Recto se atraviesa el pueblo por detrás de la iglesia y, si-

guiendo la pista, se llega a un bonito paraje: el puente sobre el río Moros. Poco más adelante, en Valdeprados, hay un curioso castillo habitado y muy bien conservado, que destaca a la entrada del pueblo.

Podemos seguir hacia Guijalsalbas; pequeña aldea en la nacional 110; Zarzuela del Monte, San Pedro de las Dueñas, monasterio de acceso bien indicado, y Tajuña, uno de los pueblos perdidos entre las pistas. Todos estos lugares están bien comunicados entre sí y los caminos son fáciles de seguir en una zona de campos bastante llanos y con buena visibilidad.

Ya a la vuelta, de nuevo en Valdegrados, se puede regresar a las Vegas de Matute por el otro lado del río, tomando a la izquierda a la salida del pueblo. Al final de la pista, una carretera (a la derecha) nos lleva a las Vegas, a poco más de un Km. A la entrada del pueblo, justo después de un puente, gi- raremos a la izquierda y, cruzando un puente más pequeño, subiremos por la calle del Rollo. Una pista en fuerte subida, estrecha y resbaladiza, pasa por delante de una ermita y continúa, entre encinas y muros de piedra.

