

CAMPEONES del MOTOR

Apuesta por la familia

*Ranchera
coqueta*

► JULIO BENÍTEZ
MADRID

Opel sigue apostando por las carrocerías familiares en sus modelos más populares. Ahora le toca el turno al nuevo Astra, el modelo que será lanzado al mercado en la próxima primavera y que tendrá también su versión Caravan. Un vehículo atractivo que será expuesto por primera vez a mediados de enero de 1998 en el Salón Internacional del Automóvil de Bruselas.

La segunda generación del Caravan más vendido de Europa (más de un millón doscientas mil unidades) se pondrá a la venta en España en mayo de 1998, junto con la versión de dos volúmenes.

El Astra Caravan 98 cuenta, como principal novedad, con una carrocería totalmente galvanizada, por lo que se ofrece con una garantía anticorrosión de 12 años.

El nuevo Caravan mejora a su antecesor en varios aspectos, según los primeros datos técnicos. Su batalla es 97 mm más prolongada que el actual Astra Caravan, ahora es de 2,61 metros, por lo que ofrece un espacio interior más amplio. Su anchura aumenta en 20 mm y sus vías son 54 mm más grandes en el eje delantero y 31 mm más en el trasero.

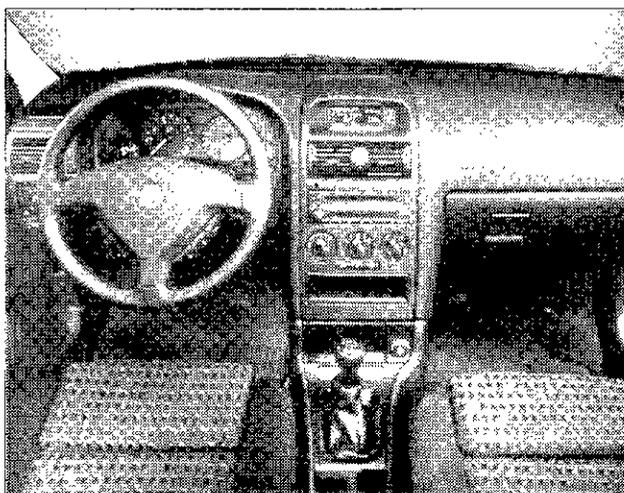
El parabrisas está 120 mm más adelantado, junto a otras medidas que favorecen una habitabilidad ergonómica y confortable como es preciso en este segmento.

Los pasajeros se benefician de una mayor anchura a la altura de los hombros en los asientos delanteros, y de una mayor distancia a la altura de las rodillas en los asientos traseros.

El maletero ofrece un volumen de carga superior a los 1.500 litros, por lo que se convertirá en el líder de su clase en este apartado.

En cuanto a los datos vinculados a su comportamiento,

El nuevo Opel Astra 98 tendrá su versión Caravan en la próxima primavera con una carrocería totalmente galvanizada



LUJO El puesto de conducción tiene el acabado de los coches de alta gama.

to, el nuevo Astra Caravan parte de una arquitectura propicia para brindar muchas cualidades dinámicas. La rigidez torsional y la resistencia a la flexión del chasis fue optimizada con el empleo de aceros de gran dureza, según los técnicos de Opel.

Los materiales empleados le convierten en un vehículo robusto y de construcción ligera. La utilización de componentes de aluminio y magnesio mantienen su peso total muy bajo, lo que beneficia sus prestaciones y sus ajustados consumos de combustible.

El nuevo Astra Caravan tiene unas credenciales técnicas excelentes para competir en el duro segmento de los familiares medios. Su coeficiente aerodinámico es de sólo 0.31, un registro óptimo para este tipo de carrocería. Todas las versiones están impulsadas por motores Ecotec, tanto en ciclo Diesel como en gasolina, y todos los propulsores utilizan la técnica de las cuatro válvulas por cilindro, por lo que consiguen casi un 20% de ahorro de combustible en relación a sus predecesores. La gama está compuesta por tres motores de gasolina (desde los 68 CV hasta los 115 CV), y dos Diesel (de 68 CV y 82 CV). Todos los propulsores se ajustan a la estricta normativa alemana D-3 de emisiones contaminantes. El chasis es completamente nuevo en Opel. Adopta la tracción delantera, con brazos de suspensión de aluminio, que son totalmente innovadores en la categoría. El fabricante asegura una gran protección y estabilidad de los ocupantes aún cuando el coche está totalmente cargado. Se ofrecerá con *airbags* de gran tamaño, incluso laterales de serie, lo que supone una novedad para este segmento. Adicionalmente podrá añadir raíles para el techo, red de sujeción de equipaje en el maletero y anillas en la zona de carga.



SORPRELENTE El nuevo Astra Caravan tiene un aspecto sólido y atractivo, con unas cotas de batalla y capacidad interior que le puede convertir en líder.



A ESPERAR El compacto Smart retrasará su lanzamiento.

ÚLTIMA HORA

El Smart, con problemas

Detectado el mismo defecto de estabilidad que el del Clase A

► EFE STUTTGART(RFA)

El consorcio automovilístico alemán Mercedes-Benz anunció que retrasará en seis meses y hasta octubre de 1998, la introducción de su pequeño modelo de coche 'Smart', de 2,50 metros de largo, debido a que se han detectado "fa-

los de calidad".

A la vez, anunciaron que ha sido despedido el jefe de desarrollo y producción del 'Smart', Johann Tomforde, debido a los fallos que se han descubierto en ese modelo.

Un portavoz destacó que es necesario hacer nuevas y más estrictas pruebas en el pequeño modelo para corre-

gir posibles defectos en la estabilidad y en la dinámica de conducción.

El Smart, al que se le detectaron problemas similares que al Clase A, lo construyen Mercedes, en un 81% a través de su filial MCC, y la empresa relojera suiza 'SMH' que fabrica el 'Swatch'.