

Comparativa

TOP 10

2000

Los TT más vendidos



Un día de fiesta



Diez lectores de Autoverde 4x4 han tenido la oportunidad de ponerse a los mandos de los diez todo terreno más vendidos del mercado nacional. Sus impresiones y puntuaciones de esta festiva jornada de pruebas son el objeto de este artículo.

I. Salvador Fotos: J.F.Pacheco



C

on una mañana fría, pero soleada, y lo que es más importante, sin niebla en el aeropuerto de Barajas —lo que permitió aterrizar sin problemas a los lectores que llegaban en avión— a finales de diciembre celebrábamos nuestra ya tradicional comparativa con los diez todo terreno más vendidos durante 1999. Los protagonistas, además de los vehículos, fueron los diez lectores que, por sorteo, tuvieron la oportunidad de acompañarnos durante esta sesión de pruebas, para así poder tener una visión diferente de los co-





La fogosidad de alguno de los invitados quedó patente en situaciones como la presente.



Los lectores opinan



A **Alberto Guijarro** le encantó el Toyota por su motor, suspensión y acabado, destacando al Grand Cherokee como el más elegante

Puesto que usaría el coche mucho por carretera, a **Andrés Sánchez** le agrada el Jeep ya que es el más cómodo y lujoso



Para **Javier Ortega** el mejor es el Land Cruiser, ya que es el más completo, equipado y el también mecánicamente más sofisticado

Raul García definió su experiencia con Autoverde 4x4 como muy interesante y divertida. Para él el Toyota fue también el mejor



Ernesto Rosón destacó la elegancia del Land Cruiser, la polivalencia del Montero y la simpatía del Freelander

Muy corta... Así definía **Luis García** su jornada de pruebas con Autoverde. Para él el coche ideal resultó ser el Montero



El rey de la elegancia fue el Grand Cherokee para **Vicente Perdiguero**, aunque él se compraría el Toyota

En el caso de **José Antonio Giménez** la elección no tiene duda, el mejor con diferencia es el Jeep Grand Cherokee



Para el madrileño **Francisco J. Penalba** la mejor relación calidad/precio es la que ofrece el Galloper

Juan Carlos Fonseca, de Valencia, destacó la simpatía del Suzuki Samurai y la comodidad del Freelander



ches más populares del mercado nacional. Estos diez lectores fueron: Domínguez, de Córdoba; Ernesto Rosón Lorenzo, de Salamanca; José Antonio Giménez Rubio, de Barcelona; Alberto Guijarro Sánchez, de Madrid; Andrés Sánchez Ruiz, de Valdepeñas (Ciudad Real); Francisco Javier Penalva Sanz, de Madrid; Raúl García de la Mora, de Malagón (Ciudad Real); Javier Ortega Carreras, de Zaragoza; y Juan Carlos Fonseca Jaén, de Mislata (Valencia).

El escenario, como en anteriores ocasiones, fue la pista de todo terreno del circuito del Jarama, cuyas instalaciones nos permitieron llevar a buen puerto, y a puerta cerrada, nuestra especial sesión de pruebas.

El desarrollo del test era sencillo, y, tras un pequeño cursillo de conducción TT y sobre las peculiaridades de esta pista, los diez lectores, por turnos, fueron poniéndose a los mandos de los vehículos, para luego valorar de 0 a 10 algunos aspectos concretos de los mismos, como eran su estética, su mecánica y su capacidad para el franqueo de obstáculos. Luego tendrían que elegir un solo modelo en seis cuestiones: Cuál les había parecido el más cómodo y confortable, el más elegante, el más simpático y juvenil, el más polivalente, el de mejor relación calidad/precio y, por último, su preferido entre estos diez vehículos.

En cuanto a los protagonistas de cuatro ruedas, estos eran, por orden de ventas, el Nissan Terrano II, que con las cifras de noviembre en la mano —en el momento de realizar la prueba todavía no se ha efectuado el cierre del año— aventajaba en sólo cien unidades a la revelación del año, el Galloper Exceed, que gracias a su competitivo precio se ha encaramado a lo más alto de la clasificación. Tras ellos, un veterano que sigue dando guerra, el Suzuki Vitara, seguido por dos de los grandes del TT: el Mitsubishi Montero y el Toyota Land Cruiser. Suzuki, con su Samurai, coloca otro

La «trampa» de arena «atrapó» en sus redes a los más confiados, que necesitaron ayuda externa.



vehículo entre los Top10, al igual que Nissan, que ha tenido una buena respuesta por parte de los compradores a su Pick-Up. El nuevo Jeep Grand Cherokee, el Land Rover Freelander y el Opel Frontera cerraban la lista.

La jornada transcurrió sin problemas, pese a un pequeño retraso al tener que esperar a uno de los invitados, que había perdido el avión por culpa de un accidente en las inmediaciones del aeropuerto de salida y tuvo que tomar otro. Sólo pasado el ecuador de la misma uno de los lectores entraba con mucha foga-

dad en el foso de agua e inundaba el motor del Jeep Grand Cherokee. Después de abrir el capó y comprobar que el motor se había llevado un buen trago de agua, se decidió aparcar el vehículo para evitar males mayores. Esta situación nos hizo plantearnos la posibilidad de eliminar al Grand Cherokee de las listas de puntuaciones, ya que tres de los lectores aún no se habían montado. Aunque, teniendo en cuenta que la nota final es una media, y que una de las cosas a valorar era la estética, se decidió dividir la suma de las notas de mecánica y trial entre

siete, por lo que este pequeño incidente no alteró el resultado de la comparativa. Eso sí, sirvió para que nuestros invitados se tomaran un poco más en serio la recomendación de ser menos efusivos a la hora de abordar la poza de agua.

Y fue precisamente el Grand Cherokee el que se llevó el gato al agua en la votación de estética, con una nota media de 9,4 puntos, casi matrícula de honor. A continuación, Toyota Land Cruiser, Land Rover Freelander y Mitsubishi Montero conseguían una media por encima de ocho, quedando muy cerca el

Opel Frontera, con una nota de 7,9.

Si en diseño habían destacado el Toyota Land Cruiser y el Mitsubishi Montero, volvieron a sacar una nota muy alta en el apartado mecánico, obteniendo una puntuación bastante por encima de sus competidores, con 9,1 y 8,9 respectivamente. Jeep Grand Cherokee, Nissan Terrano II, Land Rover Freelander y Nissan Pick-Up se situaban a continuación.

La clasificación de trial, es decir, el franqueo de obstáculos, volvía a colocar al Toyota Land Cruiser y al Mitsubishi

El favorito en...

Coche más cómodo

Toyota Land Cruiser:	4
Jeep Grand Cherokee:	3
Mitsubishi Montero:	2
Land Rover Freelander:	1

Coche más elegante

Jeep Grand Cherokee:	7
Toyota Land Cruiser:	3

Coche más simpático

Suzuki Samurai:	4
Land Rover Freelander:	2
Suzuki Vitara:	2
Jeep Grand Cherokee:	1
Toyota Land Cruiser:	1

Coche más polivalente

Toyota Land Cruiser:	3
Jeep Grand Cherokee:	2
Mitsubishi Montero:	2
Nissan Pick-Up Navara:	2

Mejor relación precio/producto

Galoper Exceed:	6
Suzuki Vitara:	1

¿Cuál te comprarías?

Toyota Land Cruiser:	6
Jeep Grand Cherokee:	2
Mitsubishi Montero:	2



Los diferentes obstáculos permitieron a los invitados experimentar las virtudes de cada modelo.

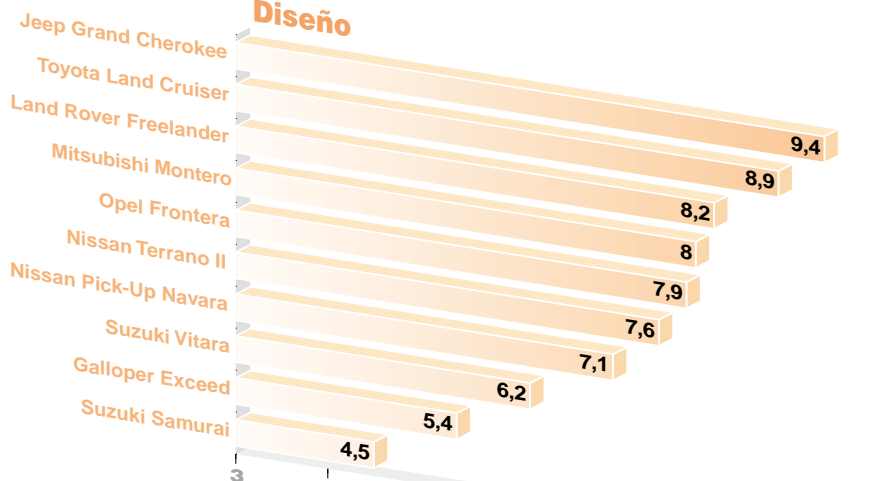
Montero en los dos primeros puestos, encontrando a continuación a los dos Suzuki, Samurai y Vitara, y al Terrano II.

En cuanto a las votaciones al mejor coche en seis aspectos diferentes, el Toyota era el más votado (cuatro lectores se decantaron por él) al hablar del coche más cómodo, aunque el Grand Cherokee se

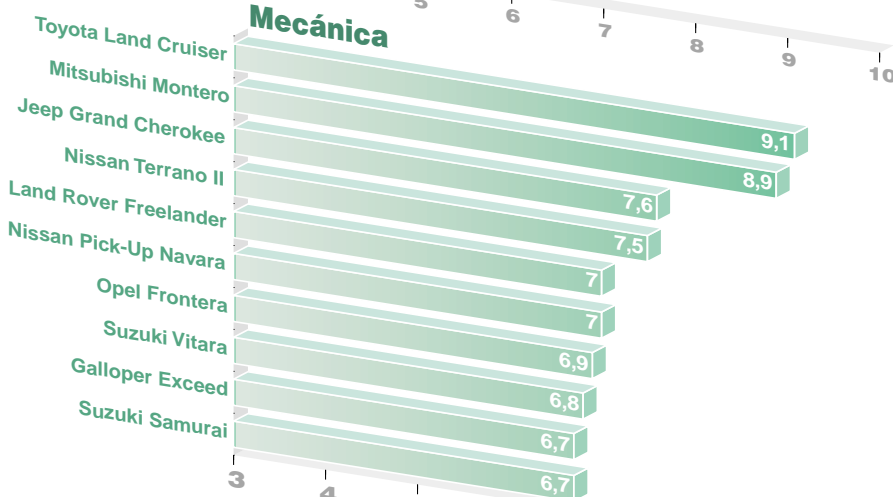
quedó muy cerca con tres puntos. El coche americano se llevaba, por su parte, el premio a la elegancia, por amplia mayoría, mientras el pequeño Samurai se ganaba las simpatías de los lectores a la hora de elegir el más juvenil.

En cuanto a la polivalencia, nuevo entorchado para el Land Cruiser, seguido muy de cerca

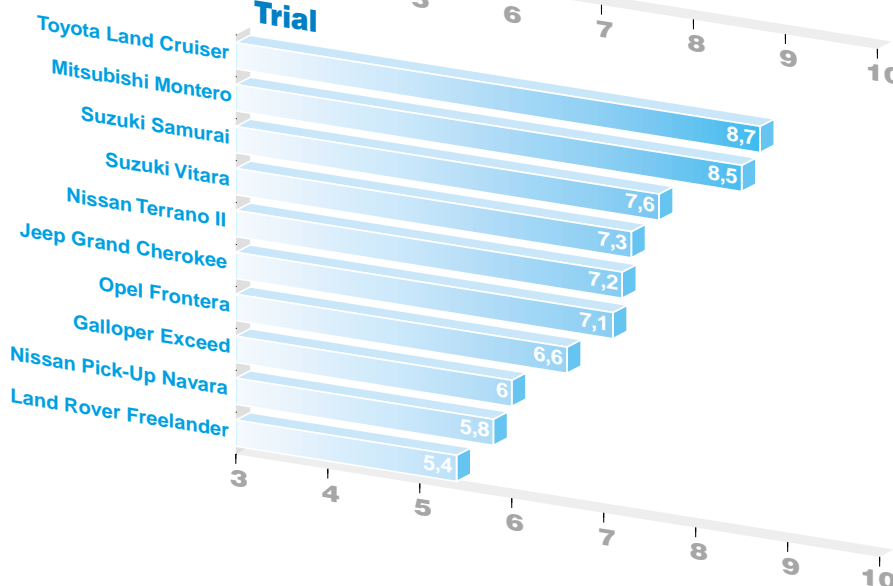
Diseño



Mecánica



Trial



por Nissan Pick-Up, Jeep Grand Cherokee y Mitsubishi Montero.

A la hora de valorar la relación precio/producto, hubo casi unanimidad, con seis puntos para el Galoper Exceed, volviendo a imponerse el Toyota Land Cruiser con la pregunta «¿Cuál te comprarías?». Aquí, Jeep Grand Cherokee y

Mitsubishi Montero se llevarán también un par de puntos.

En resumidas cuentas, una entretenida jornada de pruebas en la que nuestros lectores pudieron probar, de una vez, los TT más vendidos del mercado, y nosotros tuvimos la oportunidad de intercambiar impresiones con ellos, algo siempre enriquecedor para la publicación. □

Nissan Terrano II 2.7 TDi

Espíritu vencedor

Pocos todo terreno se han mostrado tan contumaces en mantener su puesto de líder como el Terrano II, que un mes sí y otro también, contempla a sus rivales desde lo más alto del ranking de ventas. No cabe duda que su pliego de características ha encajado a la perfección con los gustos y tipo de utilización del comprador medio español. Una situación que no extraña, ya que en su filosofía ha pesado mucho el uso por carretera, que es precisamente el tipo de utilización al que lo destina, en un porcentaje altísimo, la mayoría de quienes se compran un todo terreno.

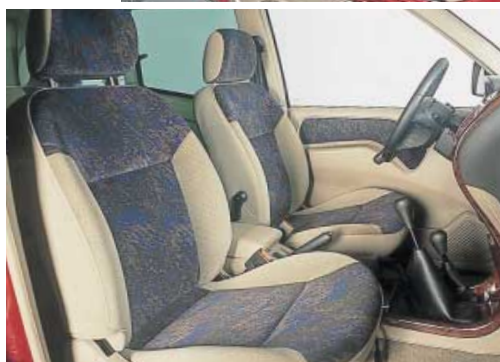
Es cierto que su estructura sigue siendo la clásica de un TT, pero los tarados son más propios de un coche de carretera. Así, si bien utiliza un chasis de largueros y travesaños al que se fija la carrocería, unas suspensiones delanteras independientes con barras de torsión y un eje rígido trasero, los tarados de suspensiones resultan más firmes de lo que suele ser habitual en los vehículos de campo, y su eje rígido trasero apenas presenta reacciones parásitas, ya que está muy bien guiado por la acción de cuatro tirantes y una barra Panhard.

Estos dos factores hacen que el Terrano II presente uno de los mejores comportamientos en carretera asfaltada dentro del grupo de los TT, comportamiento que sólo queda matizado por las derivas propias de sus neumáticos de alto perfil.

Lógicamente, si sólo llevamos conectada la propulsión trasera, su talante es algo sobrevirador, especialmente si se rueda sobre suelo mojado. Pero en estas circunstancias de baja adherencia basta conectar la tracción total para que el Terrano II se vuelva mucho más neutro de reacciones, e incluso cambie a un talante en el que el eje delantero será casi siempre el que inicie antes el deslizamiento en un apoyo fuerte en curva.

Por desgracia este buen comportamiento en carretera tiene su contrapartida negativa al saltar a la tierra. En este medio, esa misma firmeza de suspensiones convierte al Terrano II en algo «saltarín», lo que perjudica no sólo el confort de los ocupantes, sino su comportamiento, ya que sus reacciones son también algo bruscas en este medio, en especial si se habla del modelo de carrocería corta.

Si a este detalle se une el hecho de disponer de unas suspensiones con un recorrido algo limitado y un ángulo de ataque justo, no debe extrañar que el Terrano II demuestre con claridad no sentirse a gusto en las zonas más trialeras y enrevesadas. Pese a ello, la caja reductora, con unos desarrollos cortos, le proporciona suficiente capacidad de empuje para afrontar pendientes con ángulos de inclinación importantes.



En los aspectos estéticos, la carrocería no cambia sus líneas maestras, aunque sí lo hacen algunos elementos recientemente remodelados en la misma. Aparte de las llantas de mayor diámetro —ahora son de 16 pulgadas—, en su frontal llaman poderosamente la atención el nuevo paragolpes, calandra y grupos ópticos, mientras que en la zaga son las piezas de plástico utilizadas para unir los faros, así como el nuevo cobertor de la rueda de repuesto, los que ponen la nota de estilo característica del Terrano II del año 2000.

En el interior se ha remodelado el salpicadero, del que de-

saparece el asidero que había frente al asiento delantero del acompañante y se ha rediseñado la consola central, que ahora resulta más ergonómica al estar dispuestos los interruptores y mandos en posiciones más accesibles. Incluso los de la aireación, ahora de ruedecilla, presentan una utilización más precisa.

Un año más el Nissan Terrano II se ha mantenido como el TT más vendido. La clave de su éxito está en su equilibrio



Ficha técnica

Nissan Terrano II 2.7 TDi

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 2.664 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel, turbocompresor e intercooler
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: 21,9:1
Potencia máxima: 125 CV a 3.600 rpm.
Par máximo: 28,9 kgm a 2.000 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera, con tren delantero conectable. Diferencial delantero normal y trasero autoblocante
Embrague: Monodisco en seco
Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 2,020:1
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades
Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):
1ª: 3,580:1 (8,57/4,24 km/h)
2ª: 2,077:1 (14,77/7,31 km/h)
3ª: 1,360:1 (22,56/11,17 km/h)
4ª: 1,000:1 (30,68/15,19 km/h)
5ª: 0,811:1 (37,83/18,73 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente por triángulos superpuestos, barras de torsión y estabilizadora de 29 mm de Ø
Trasera: Eje rígido con brazos longitudinales, muelles helicoidales y estabilizadora de 24 mm de Ø

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 277 mm de Ø
Traseros: Tambores
ABS: Opcional

Ruedas

Llantas: 7Jx16"
Neumáticos: 235/70R16

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.217/1.755/1.830 mm
Vías del./tras.: 1.455/1.430 mm
Batalla: 2.450 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.755 kg
Depósito de combustible: 80 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 160 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 13,7 seg

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): 15,2/10,1/11,9 litros cada 100 km

Precio

4.598.000 ptas.



Otros aspectos, como el confort y la capacidad de carga, se mantienen inalterados. En este sentido el Terrano II con carrocería corta —la más vendida—, adolece de una cierta falta de anchura que limita su capacidad a cuatro adultos, ya que en las plazas traseras los pasos de rueda roban un importante espacio. Al-

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.751 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 54/46 por ciento.
Volumen de carga normal: 340 litros
Volumen de carga máxima: 1.400 litros

Aceleración

0-100 km/h: 14,9 seg.
0-400 metros: 19,2 seg.
0-1.000 metros: 36,1 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 345 metros en 12,2 seg.
80 a 120 km/h en 5ª: 415 metros en 14,7 seg.

Frenos

120-0 km/h: 67,5 metros en 4,1 seg.
100-0 km/h: 46,9 metros en 3,4 seg.
80-0 km/h: 30,2 metros en 2,7 seg.
60-0 km/h: 17,0 metros en 2,0 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 63,5 dB
a 80 km/h: 63,0 dB
a 100 km/h: 65,6 dB
a 120 km/h: 68,4 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 11,3 litros cada 100 km.
Urbano: 10,5 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 9,57 litros cada 100 km. (a una media de 95,8 km/h).
Autonomía en carretera: 836 km.

Balance de la prueba

Interior 48/70

Puesto de conducción: 7/10
Acabado: 7/10
Equipamiento: 7/10
Confort: 7/10
Habitabilidad: 6/10
Volumen de carga: 6/10
Rumorosidad: 8/10

Carretera 49/70

Motor: 7/10
Cambio: 7/10
Prestaciones: 7/10
Comportamiento: 8/10
Frenos: 6/10

Consumos: 7/10

Dirección: 7/10

Pista 34/50

Transmisión: 8/10
Suspensión delantera: 6/10
Suspensión trasera: 6/10
Comportamiento: 6/10
Visibilidad: 8/10

Zona activa 36/50

Elasticidad motor: 8/10
Reducción caja transfer: 8/10
Cruce de ejes: 6/10
Maniobrabilidad: 7/10
Altura al suelo: 7/10

go similar ocurre con el maletero. Y si bien disfruta de mucha altura, su anchura y profundidad limitan a 340 litros el volumen utilizable si no se quiere prescindir de la visibilidad por el retrovisor interior. Eso sí, el equipamiento, incluso en sus versiones más básicas puede presumir de estar bastante bien dotado. □



TOP 10
2000

Galloper Exceed 2.5 TD Confort

Economía de escala

Directo heredero del Mitsubishi Montero de la anterior generación, el Galloper Exceed tendrá complicado alardear del modernismo de sus líneas, pero a cambio pocos todo terreno podrán presumir de ofrecer una relación precio/producto tan envidiable como la suya. De toda la oferta del fabricante coreano, la versión Confort no es sólo la más interesante, sino la que presenta también una estética más cercana a su origen Mitsubishi, ya que salvo su frontal, que presenta una parrilla, paragolpes y grupos

ópticos específicos Galloper, es calcada a la del Mitsubishi del que procede. Es innegable que sus líneas muy cuadradas ponen en evidencia la veteranía de su diseño, pero también lo es que éste sigue siendo bien aceptado.

El interior conserva ese mismo estilo clásico, presidido también por el predominio de las líneas rectas. Nuevamente el estilo es básico, pero la terminación es más que aceptable y el ajuste entre los diferentes elementos cumple de sobra con los mínimos exigibles. Además, por los 2,7 millones que cuesta esta versión Confort de carrocería corta, sus ocupantes y conductor

disfrutan de un equipamiento sorprendentemente extenso. Baste comentar que en su equipamiento de serie se dispone entre otros elementos de dirección asistida, aire acondicionado, cierre centralizado, elevalunas delanteros eléctricos, diferencial autobloqueante trasero, inmovilizador electrónico del motor, e incluso detalles como el volante regulable, las llantas de aleación, o los reposabrazos retraíbles de sus asientos delanteros.

Todo este equipamiento contribuye a crear un grato ambiente de trabajo, aunque no es sólo este apartado el garante del gran confort que disfrutan los ocupantes del Gallo-



per. A él contribuyen también unos asientos de generosas dimensiones, perfecto mullido y suficiente capacidad de agarre, así como un trabajo de insonorización casi perfecto que sitúa al Galloper Exceed dentro del grupo de los TT más silenciosos. Si a esto añadimos unas suspensiones de tarados bastante suaves, no extraña que los kilómetros pesen menos en este modelo que en otros todo terreno. Eso sí, por encima de 100 kilómetros ho-



Muy clásico de líneas, el Galloper no resultará elegante, pero a cambio ofrece una relación precio/producto envidiable.



ra los silbidos aerodinámicos que provocan las angulosas aristas de su veterana carrocería matizan a la baja una nota que, de no ser por este detalle, resultaría realmente alta.

Desde el punto de vista espacial, este Galloper corto está pensado para ser ocupado como máximo por cuatro adultos, ya que las plazas traseras están muy limitadas en su anchura por los prominentes pasos de rueda. La capacidad de carga tampoco es ex-

Mediciones auto

<p>Pesos y capacidades</p> <p>Peso real (depósito lleno): 1.760 kg.</p> <p>Reparto de pesos del./tras.: 50/50 por ciento.</p> <p>Volumen de carga normal: 290 litros</p> <p>Volumen de carga máxima: 1.150 litros</p> <p>Aceleración</p> <p>0-100 km/h: 17,8 seg.</p> <p>0-400 metros: 20,3 seg.</p> <p>0-1.000 metros: 38,2 seg.</p> <p>Adelantamiento</p> <p>80 a 120 km/h en 4ª: 446 metros en 15,63 seg.</p> <p>80 a 120 km/h en 5ª: 497,1 metros en 17,51 seg.</p>	<p>Frenos</p> <p>120-0 km/h: 67,7 metros en 4,0 seg.</p> <p>100-0 km/h: 44,9 metros en 3,3 seg.</p> <p>80-0 km/h: 29,3 metros en 2,7 seg.</p> <p>60-0 km/h: 16,1 metros en 2,0 seg.</p> <p>Sonoridad</p> <p>a 60 km/h: 60,0 dB</p> <p>a 80 km/h: 64,2 dB</p> <p>a 100 km/h: 66,6 dB</p> <p>a 120 km/h: 69,3 dB</p> <p>Consumos</p> <p>Velocidad constante 120 km/h: 15,51 litros cada 100 km.</p> <p>Urbano: 13,33 litros cada 100 km.</p> <p>Recorrido de carretera: 10,46 litros cada 100 km. (a una media de 95,82 km/h).</p> <p>Autonomía en carretera: 717 km.</p>
---	--

Balance de la prueba

<p>Interior 44/70</p> <p>Puesto de conducción: 6/10</p> <p>Acabado: 7/10</p> <p>Equipamiento: 7/10</p> <p>Confort: 6/10</p> <p>Habitabilidad: 6/10</p> <p>Volumen de carga: 6/10</p> <p>Rumorosidad: 6/10</p> <p>Carretera 47/70</p> <p>Motor: 7/10</p> <p>Cambio: 7/10</p> <p>Prestaciones: 6/10</p> <p>Comportamiento: 7/10</p> <p>Frenos: 7/10</p>	<p>Consumos: 6/10</p> <p>Dirección: 7/10</p> <p>Pista 35/50</p> <p>Transmisión: 7/10</p> <p>Suspensión delantera: 7/10</p> <p>Suspensión trasera: 7/10</p> <p>Comportamiento: 7/10</p> <p>Visibilidad: 7/10</p> <p>Zona activa 35/50</p> <p>Elasticidad motor: 7/10</p> <p>Reducción caja transfer: 7/10</p> <p>Cruce de ejes: 6/10</p> <p>Maniobrabilidad: 7/10</p> <p>Altura al suelo: 8/10</p>
---	---



traordinaria, pues el volumen del maletero queda reducido a unos algo pobres 290 litros si se quieren utilizar esas comentadas cuatro plazas.

Por lo que respecta al motor, este es un 2,5 litros turbodiesel con 105 CV, que si bien no son muchos, sí que resultan bastante alegres. Qué duda cabe que los cortos desarrollos escogidos para su caja de cambios manual de cinco velocidades tienen una importante influencia en la enorme predisposición de este cuatro cilindros para subir de vueltas. De hecho, sus prestaciones son bastante más brillantes de lo que cabría esperar de un modelo con poco más de 100

CV para mover los 1.700 kilos que pesa el coche. Por desgracia esa alegría tiene su contrapartida negativa en unos consumos que si bien no resultan exagerados, sí que presentan unos niveles algo elevados.

En líneas generales el comportamiento de este Galloper corto es correcto, si bien su corta batalla de 2,35 metros hace que resulte algo inquieto de zaga cuando se rueda «alegre» sobre firmes irregulares sólo con la propulsión trasera conectada. Por su parte, la movilidad en campo es también bastante correcta. Eso sí, en los pasos más complicados hay que tener presente que la ausencia de bloqueo

Ficha técnica

Galloper Exceed 2.5TD Confort

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea

Cilindrada: 2.477 cc.

Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor e intercooler

Distribución: Dos válvulas por cilindro

Compresión: 21:1

Potencia máxima: 105 CV a 4.000 rpm.

Par máximo: 24,5 kgm a 2.000 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable. Diferencial delantero normal y trasero autoblocante

Embrague: Monodisco en seco

Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 1,925:1

Caja de cambios: Manual de cinco velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,918:1 (7,41/3,85 km/h)

2ª: 2,261:1 (12,84/6,67 km/h)

3ª: 1,395:1 (20,80/10,81 km/h)

4ª: 1,000:1 (29,02/15,08 km/h)

5ª: 0,829:1 (35,01/18,19 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente, dobles triángulos superpuestos, barra de torsión y estabilizadora de 26 mm de Ø

Trasera: Eje rígido con tirantes longitudinales, barra Panhard y estabilizadora de 27 mm de Ø

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 278 mm de Ø

Traseros: Tambores

ABS: No

Ruedas

Llantas: 6Jx15"

Neumáticos: 235/75R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.019/1.680/1.870 mm

Vías del./tras.: 1.435/1.450 mm

Batalla: 2.350 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.715 kg

Depósito de combustible: 75 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 155 km/h.

Aceleración 0-100 km/h: 19,3

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): No declarados

Precio

2.710.000 ptas.

del diferencial trasero y unos recorridos de suspensiones algo cortos, limitan en cierta medida sus habilidades sobre los pasos más abruptos. Por el contrario, la desmultiplicación de las marchas de su caja reductora, bastante cortas, permite a sus poseedores disfrutar de una enorme potencia de arrastre. □



TOP 10
2000

Suzuki Vitara 1.9 TD

Misión

cumplida

Existen en el mercado del automóvil una serie de modelos por los cuales parece no pasar el tiempo. De manera discreta, casi sin darnos cuenta, son ya doce años los que lleva el Vitara entre nosotros y sigue sin cansar a los usuarios, como han demostrado las cifras de ventas que llevaron al Suzuki a participar en esta prueba. Cuando ya parecía tocar fondo el modelo, los ingenieros de Santana tuvieron la genial idea de equipar al Vitara con la tan deseada mecánica turbodiesel. En su última revisión estética se ha incluido un nuevo techo de fibra, con un novedoso sistema de apertura, el cual nos

permite abrir el cristal o el portón indistintamente. Los interiores permanecen intactos y únicamente se ofrece en las versiones descapotables un inmovilizador electrónico en el que hay que introducir un código de cuatro cifras, mediante un pequeño teclado que se encuentra bajo el volante. En la versión corta se echa de menos algo más de espacio en el maletero, y también que se mejorase el acceso a las plazas posteriores, un poco complicado en la actualidad y solo posible por el asiento del acompañante. El resto de detalles en el interior son los que cabe esperar en un coche de su precio, únicamente se nota que su diseño tiene ya algunos años de más.

El confort general del Vitara es más que aceptable debido en gran medida a su agradable propulsor y cómodas suspensiones, que se comportan de manera muy equilibrada bajo cualquier tipo de terreno y situación. Volviendo al apartado de motorización, Suzuki ha apostado al caballo ganador, eligiendo el archiconocido cuatro cilindros con turbo procedente del banco de motores del grupo PSA, que ofrece una potencia máxima de 75 CV. Con tal potencia es evidente que no nos encontramos ante un «misil» turbodiesel de los que están tan de moda, pero ayudado por su contenido peso, ofrece unas prestaciones muy satisfactorias. Como es de esperar en un motor de menos de dos litros de cilin-

drada, los consumos son de lo más contenido del mercado. Puestos a sacar pegadas se puede reprochar únicamente la pereza del motor hasta superar las 2000 rpm, donde su aliado el turbo comienza a soplar. Es a partir de entonces cuando empieza a ganar vueltas de manera contundente hasta rozar las 5.000 revoluciones, permitiendo de este modo alcanzar velocidades de cruce en torno a 140 km/h con relativa facilidad. El comportamiento del Suzuki se asemeja bastante al de cualquier todo terreno, con una distancia entre ejes tan escasa como la del modelo en cuestión. Su tendencia natural es a deslizar de la parte delantera, pasando a hacerlo de atrás sólo si el conductor deja



La coherencia en los planteamientos del Vitara y un precio razonable, son dos de los pilares en los que se asienta el éxito de un modelo por el que no parecen pesar los años. Su buen comportamiento rutero y unas dotes camperas razonables también pesan en dicho éxito.

de acelerar en apoyo, pero nunca de manera violenta. No obstante, si decidimos buscar el límite y a nada que se tenga un poco de «maña» al volante, en conducción deportiva por pistas la diversión está asegurada. La frontera trialera del Vitara se encuentra en la distancia libre al suelo y en los recorridos de suspensiones, ya que al resultar algo justos, hacen que se golpee el suelo con cierta facilidad. A este detalle se une una querencia acusada a perder tracción en los fuertes cruces de puentes. Lo que hay que decir a favor de este japonés «Made in Jaén», es que en una utilización lógica y adecuada a sus pretensiones, cumple su cometido a la perfección, destacando especialmente en terrenos ne-

Ficha técnica

Suzuki Vitara 1.9 TD

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 1.905 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor e intercooler
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: 21,5:1
Potencia máxima: 75 CV a 4.600 rpm.
Par máximo: 13,76 kgm a 2.250 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable

Embrague:

Monodisco en seco

Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 1,816:1

Caja de cambios:

Manual de cinco velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,652:1 (6,72/3,70 km/h)

2ª: 1,914:1 (12,61/6,94 km/h)

3ª: 1,379:1 (17,80/9,80 km/h)

4ª: 1,000:1 (24,55/13,52 km/h)

5ª: 0,795:1 (30,88/17,00 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente tipo

McPherson con barra estabilizadora de 24 mm de Ø

Trasera: Eje rígido con brazos longitudinales y horquilla central

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos de 287 mm de Ø

Traseros: Tambores

ABS: No

Ruedas

Llantas: 5,5Jx15"

Neumáticos: 195/70R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 3.650/1.634/1.665 mm

Vías del./tras.: 1.395/1.400 mm

Batalla: 2.370 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.304 kg

Depósito de combustible: 42 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 150 km/h.

Aceleración 0-100 km/h: No declarada

Consumos oficiales

Homologados ECE

(urbano/extraurbano/ combinado):

10,6/6,5/8,0 litros cada 100 Km

Precio

2.975.000 ptas.

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.236 kg.

Reparto de pesos del./tras.: 55,3/44,7 por ciento.

Volumen de carga normal: 130 litros

Volumen de carga máxima: 380 litros

Aceleración

0-100 km/h: 16,62 seg.

0-400 metros: 19,87 seg.

0-1.000 metros: 37,58 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 456 metros 16 seg.

80 a 120 km/h en 5ª: 617 metros en 18,5 seg.

Frenos

120-0 km/h: 67 metros en 4,0 seg.

100-0 km/h: 46 metros en 3,3 seg.

80-0 km/h: 29 metros en 2,7 seg.

60-0 km/h: 17 metros en 2,0 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 65,8 dB

a 80 km/h: 67,9 dB

a 100 km/h: 72,3 dB

a 120 km/h: 74,8 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 8,1 litros

cada 100 km.

Urbano: 8,5 litros cada 100 km.

Recorrido de carretera: 6,8 litros cada

100 km. (a una media de 94,58 km/h).

Autonomía en carretera: 619 km.

Balance de la prueba

Interior 45/70

Puesto de conducción: 7/10

Acabado: 6/10

Equipamiento: 6/10

Confort: 6/10

Habitabilidad: 6/10

Volumen de carga: 7/10

Rumorosidad: 7/10

Carretera 46/70

Motor: 6/10

Cambio: 7/10

Prestaciones: 6/10

Comportamiento: 7/10

Frenos: 7/10

Consumos: 7/10

Dirección: 6/10

Pista 37/50

Transmisión: 7/10

Suspensión delantera: 7/10

Suspensión trasera: 7/10

Comportamiento: 8/10

Visibilidad: 8/10

Zona activa 32/50

Elasticidad motor: 7/10

Reducción caja transfer: 6/10

Cruce de ejes: 6/10

Maniobrabilidad: 7/10

Altura al suelo: 6/10

vados o embarrados. Aparte de campero, el Vitara es también un buen chico de ciudad. Sus contenidas dimensiones y su extensa superficie acristalada permiten que se mueva por zonas urbanas como pez en el agua. El agradable tacto de todos los mandos, especialmente el cambio de marchas, convierten al «Viti», en un perfecto compañero para la vida diaria, para viajar, o para una utilización completamente lúdica. □

Mitsubishi Montero 2.8 TDi GLS Plus

Apuesta segura

Mencionar la palabra Montero, para muchos enamorados del todo terreno, es como decir eficacia absoluta en el uso TT. Y no es para menos, ya que aunque la competencia aprieta, el Mitsubishi Montero y muy en especial la versión corta dotada del motor 2.8 turbodiesel, sigue siendo uno de los vehículos de fuera de carretera más eficaces del mercado, así como uno de los más fieles al concepto TT puro.

Y la primera prueba de este talante muy campero la encontramos en su chasis de largueros, sobre el que se monta su carrocería y las suspensiones. Con respecto a estas últimas, el Mitsubishi alterna un moderno esquema independiente por triángulos superpuestos y barras de torsión en el eje delantero, mientras que en el trasero se utiliza un eje rígido muy bien sujeto por unos tirantes longitudinales y una barra Panhard. Es verdad que para un uso TT muy extremo el doble eje rígido es quizá la solución más efectiva y robusta, pero en el Montero se ha buscado ofrecer el mejor comportamiento en pista, y bajo este prisma la fidelidad de trayectoria que proporciona la suspensión delantera independiente es definitiva.

Con respecto a los frenos, Mitsubishi no escatima en su Montero y utiliza cuatro frenos de disco —ventilados los delanteros—, que le garantizan no sólo una capacidad de detención muy aceptable si tenemos en cuenta que el peso

del coche se acerca a las dos toneladas, sino una mejor capacidad de recuperación que en los modelos que utilizan tambores traseros.

Además, este equipo de frenos es necesario ya que las prestaciones que proporcionan los 125 CV de su motor 2.8 turbodiesel son bastante notables y como muestra basta comentar que su velocidad punta en condiciones favorables se acerca a los 160 km/h, acelera de 0 a 100 km/h en menos de 14 segundos y cubre el kilómetro con salida parada por debajo de 36 segundos. Además, la elasticidad de que hace gala este motor es encomiable, lo que le permite ofrecer también unas recuperaciones más que aceptables incluso haciendo uso exclusivamente de las relaciones de cambio más largas.

Y ya que hablamos de las relaciones de cambio, comentar que este elemento mecánico disfruta de un tacto y precisión magníficos, calificativo que puede hacerse plenamente extensivo a su escalonamiento. Por su parte, la caja transfer permite escoger entre tres modos de funcionamiento, pudiendo optar por la propulsión trasera, la tracción total en marchas largas, o el modo 4x4 en marchas cortas. Con respecto a estas últimas, su ley de reducción permite disfrutar de unos desarrollos extracortos que proporcionan al Mitsubishi una enor-



me potencia para remontar pendientes muy empinadas, y máxima capacidad de retención motor para descenderlas.

Hablando del comportamiento, este Mitsubishi se muestra igual de cómodo sobre carretera asfaltada que en plena naturaleza. En el primero de estos medios, sus reacciones son bastante nobles, predominando la tendencia a deslizar del eje delantero si nos movemos sobre terreno seco o en modo 4x4, o de zaga si se rueda sobre firme deslizando y con sólo la propulsión trasera conectada. Pero estas reacciones se presentan siempre de un modo

TOP 10
2000

Todo un veterano, el Montero sigue haciendo gala de uno de los mejores comportamientos en campo gracias, entre otros elementos, a la transmisión «Super Select» de los modelos altos de gama.



bastante progresivo y fácilmente controlable.

Sin embargo, el medio natural del Montero es el campo. Es cierto que no disfruta de unos recorridos de suspensiones especialmente generosos, pero en los modelos equipados con la transmisión Super Select, pocos obstáculos serán capaces de detener



su marcha. No en vano la posibilidad de bloquear tanto el diferencial central como el trasero resulta de vital importancia a la hora de garantizar la máxima capacidad de tracción en los firmes más deslizantes y en los pasos más trialeros.

Con respecto a la habitabilidad, el Montero de carrocería corta no es demasiado gene-

Ficha técnica

Mitsubishi Montero 2.8TDi GLS Plus

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea

Cilindrada: 2.835 cc.

Alimentación: Inyección indirecta

Diesel con turbocompresor e intercooler

Distribución: Dos válvulas por cilindro

Compresión: 21:1

Potencia máxima: 125 CV a 4.000 rpm.

Par máximo: 29,8 kgm a 2.000 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable. Diferencial delantero normal y central y trasero bloqueables

Embrague: Monodisco en seco

Reducción: Largas, 1.000:1; cortas,

1.900:1

Caja de cambios: Manual de cinco

velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos

a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,952:1 (7,51/3,95 km/h)

2ª: 2,238:1 (13,26/6,98 km/h)

3ª: 1,398:1 (21,23/11,18 km/h)

4ª: 1,000:1 (29,68/15,62 km/h)

5ª: 0,761:1 (39,01/20,53 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente, dobles

triángulos superpuestos y barra

estabilizadora de 28 mm de Ø

Trasera: Eje rígido con tirantes

longitudinales y barra Panhard,

estabilizadora de 20 mm de Ø

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de

276 mm de Ø

Traseros: Discos de 315 mm de Ø

ABS: No

Ruedas

Llantas: 7Jx15"

Neumáticos: 265/70R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.145/1.785/1.845 mm

Vías del./tras.: 1.465/1.480 mm

Batalla: 2.420 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.855 kg

Depósito de combustible: 75 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 160 km/h.

Aceleración 0-100 km/h: 14 seg

Consumos oficiales

Homologados ECE

(urbano/extrurbano/combinado):

13,2/9,6/11,4

Precio

4.950.000 ptas.

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.945 kg.

Reparto de pesos del./tras.: 50/50 por

ciento.

Volumen de carga normal: 200 litros

Volumen de carga máxima: 840 litros

Aceleración

0-100 km/h: 13,8 seg.

0-400 metros: 18,8 seg.

0-1.000 metros: 35,3 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 353 metros en

12,6 seg.

80 a 120 km/h en 5ª: 478 metros en

16,9 seg.

Frenos

120-0 km/h: 69,7 metros en 4,1 seg.

100-0 km/h: 47,6 metros en 3,3 seg.

80-0 km/h: 32,6 metros en 2,7 seg.

60-0 km/h: 16,3 metros en 1,9 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 60,5 dB

a 80 km/h: 64,2 dB

a 100 km/h: 66,8 dB

a 120 km/h: 69,5 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 12,9

litros cada 100 km.

Urbano: 13,1 litros cada 100 km.

Recorrido de carretera: 10,1 litros cada

100 km. (a una media de 95,5 km/h).

Autonomía en carretera: 740 km.

Balance de la prueba

Interior 48/70

Puesto de conducción: 6/10

Acabado: 7/10

Equipamiento: 7/10

Confort: 8/10

Habitabilidad: 6/10

Volumen de carga: 6/10

Rumorosidad: 8/10

Carretera 49/70

Motor: 7/10

Cambio: 8/10

Prestaciones: 7/10

Comportamiento: 7/10

Frenos: 7/10

Consumos: 6/10

Dirección: 7/10

Pista 36/50

Transmisión: 8/10

Suspensión delantera: 7/10

Suspensión trasera: 7/10

Comportamiento: 7/10

Visibilidad: 7/10

Zona activa 37/50

Elasticidad motor: 7/10

Reducción caja transfer: 8/10

Cruce de ejes: 8/10

Maniobrabilidad: 7/10

Altura al suelo: 7/10

roso, ya que si bien las plazas delanteras disfrutan de buen espacio, los pasos de rueda traseros limitan mucho la anchura de las plazas traseras, que sólo admiten con comodidad a dos adultos. Algo similar sucede con el maletero, cuyo volumen de sólo 200 litros si se utilizan todas las plazas, resulta realmente escaso. n

Fue en el año 96 cuando Toyota decidió matricular su nuevo Land Cruiser en la universidad del todo terreno. Los cuatro años de carrera que lleva en el mercado no han sido fáciles, teniéndose que enfrentar a difíciles asignaturas y numerosos exámenes. Como viene siendo habitual el Toyota se ha graduado y con nota, sentando precedente en la manera de fabricar este tipo de vehículos tanto en calidad como en prestaciones.

La asignatura en la que mejor calificación obtuvo el Land Cruiser es en una de las más importantes del curso, el motor. Con una configuración de cuatro cilindros turbodiesel, y una potencia de 125 CV, le otorga unas prestaciones y elasticidad fuera de lo normal en motores de cuatro cilindros. Si bien la potencia esta a la orden del día en lo que se estila en su categoría, el par motor de más de 30 Kgm a 2.400 rpm es el factor que realmente le distancia del resto de sus competidores, y le convierte en el «empollón» de la clase en lo que a recuperaciones y aceleraciones se refiere.

El examen de interiores y acabados, que no es nada fácil aprobar, no es problema con los materiales de calidad y nivel de acabados, dignos de un turismo de representación, ya que aún siendo la versión alta de gama la VX, el modelo más económico cuenta con la misma calidad que su «primo adinerado», prescindiendo únicamente de algún elemento que para muchos puede resultar superfluo. Lo único que sería deseable en los modelos de gama baja es el



bloqueo de diferencial trasero, solo disponible en el VX. Como bien dice el refrán que «a nadie le amarga un dulce», detalles de equipamiento como el techo solar practicable, nuevo inclinómetro-brújula-manómetro digital, o estribos laterales de aluminio, hacen del Toyota un vehículo más «pintón» y agradable de conducir.

Si la planta motriz no defrauda, lo mismo sucede con las transmisiones, ya que la moderna tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central y bloqueo de dife-

rencial trasero para las situaciones más complicadas, proporciona un comportamiento totalmente noble y predecible.

La tendencia general en apoyos fuertes es que el morro del coche busque la línea recta, al contrario de la parte trasera, la cual es prácticamente imposible que deslice, a no ser que seamos doctor «honoris causa» en el noble arte de la conducción extrema. A esta magnífica estabilidad ayuda mucho otra de las materias preferidas de este alumno: su amortiguación,



que cumple perfectamente con su cometido al absorber las irregularidades del terreno con una facilidad pasmosa, lo que conlleva a no darnos cuenta del ritmo que se puede llegar a alcanzar por pistas no demasiado rotas. Y todo esto con una comodidad superlativa para sus ocupantes.

Toyota Land Cruiser 3.0 TD GX

El graduado

TOP 10 2000



Por calidad y tecnología, el Land Cruiser se ha convertido en una referencia obligada entre los todo terreno. Sus dotes camperas y dinamismo sobre carretera asfaltada son excelentes.

Siendo un alumno tan aplicado en las asignaturas «facilonas» como son las de circular por asfalto, todos los compañeros de clase pensaban que en las materias al aire libre en el medio rural el Land Cruiser suspendería. Pues bien, el comportamiento campero sorprende a su conductor por los sitios tan complicados por los que puede llegar a pasar casi sin darse cuenta. La magnífica suspensión y los impresionantes bajos que nos entrega el motor, permiten rodar con soltura por pistas y trialeras no especialmente complicadas, siendo el barro su peor enemigo y donde podemos tener algún problema debido a su elevado peso y a unos neumáticos demasiado anchos

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.810 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 52/48 por ciento.
Volumen de carga normal: 440 litros
Volumen de carga máxima: 1600 litros

Aceleración

0-100 km/h: 13,4 seg.
0-400 metros: 18,7 seg.
0-1.000 metros: 34,8 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 307 metros en 10,8 seg.
80 a 120 km/h en 5ª: 360 metros en 12,8 seg.

Frenos

120-0 km/h: 66,5 metros en 4,4 seg.
100-0 km/h: 46,8 metros en 3,9 seg.
80-0 km/h: 31,2 metros en 2,7 seg.
60-0 km/h: 16,5 metros en 1,9 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 61,7 dB
a 80 km/h: 64,5 dB
a 100 km/h: 67,4 dB
a 120 km/h: 69,8 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 11,1 litros cada 100 km.
Urbano: 11,7 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 9,1 litros cada 100 km. (a una media de 96,2 km/h).
Autonomía en carretera: 989 km.

Ficha técnica

Toyota Land Cruiser 3.0TD GX

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 2.982 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: 21,2:1
Potencia máxima: 125 CV a 3.600 rpm.
Par máximo: 30,1 kgm a 2.400 rpm.

Transmisión

Tracción: Permanente a las cuatro ruedas. Diferencial delantero normal, central y trasero bloqueables
Embrague: Monodisco en seco
Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 2,566:1
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades
Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):
1ª: 3,830:1 (8,75/3,41 km/h)
2ª: 2,062:1 (16,24/6,33 km/h)
3ª: 1,436:1 (23,32/9,09 km/h)
4ª: 1,000:1 (33,49/13,05 km/h)
5ª: 0,838:1 (39,97/15,58 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente, dobles triángulos superpuestos y barra estabilizadora de 25 mm de Ø
Trasera: Eje rígido con tirantes superiores y dos inferiores, barra panhard y estabilizadora de 19 mm de Ø

Dirección

Tipo: De cremallera servoasistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 318 mm de Ø
Traseros: Discos ventilados de 311 mm de Ø
ABS: Si

Ruedas

Llantas: 8Jx16"
Neumáticos: 265/70R16

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.315/1.820/1.880 mm
Vías del./tras.: 1.505/1.510 mm
Batalla: 2.370 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.700 kg
Depósito de combustible: 90 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 160 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 14,7

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): 13,2/9,6/10,9

Precio

5.292.000 ptas.

Balance de la prueba

Interior 51/70

Puesto de conducción: 8/10
Acabado: 7/10
Equipamiento: 7/10
Confort: 7/10
Habitabilidad: 8/10
Volumen de carga: 7/10
Rumorosidad: 7/10

Carretera 52/70

Motor: 8/10
Cambio: 8/10

Prestaciones: 8/10
Comportamiento: 7/10
Frenos: 7/10
Consumos: 7/10
Dirección: 7/10

Pista 36/50

Transmisión: 8/10
Suspensión delantera: 7/10
Suspensión trasera: 7/10
Comportamiento: 6/10
Visibilidad: 8/10

do

y con un dibujo específico para carretera.

Teniendo en cuenta todos estos aspectos y sacando la media de todas las notas de las diferentes materias, el Toyota Land Cruiser se graduó en junio y con matrícula de honor, lo que asegura su permanencia por muchos años en la universidad del todo terreno. n

H

ay cosas en la vida que no se olvidan fácilmente: el primer amor, la primera moto, el primer todo terreno... Si pudiésemos preguntar a los miles de usuarios de los vehículos 4x4, mucho nos confesarían su devoción por el pequeño modelo japonés; bien por haber sido los felices propietarios de uno de ellos, bien por sentir cierta simpatía por el Suzuki. Con más de una década a sus espaldas, el Samurai sigue contando con una parte del mercado y no parece tener rivales a su medida. Su robustez gene-

buscar un motor demasiado sofisticado, pero sí con prestaciones suficientes y, ante todo, dotado de una fiabilidad a prueba de bombas, como era el propulsor del grupo PSA. Este 1.9 turbodiesel, idéntico al del Vitara, viene limitado en su potencia para evitar que el mayor par motor hiciese sufrir a la caja de cambios y los grupos. De ahí viene que la potencia máxima del Vitara TD sea de 75 CV, mientras que en el Samurai se ha quedado en 62,5. Aunque a priori pueda parecer algo escaso, los poco más de mil kilos permiten que el Samurai se mueva razonablemente bien, mientras que el par motor utilizable en toda



Suzuki Samurai 1.9 TD

Eterna juventud

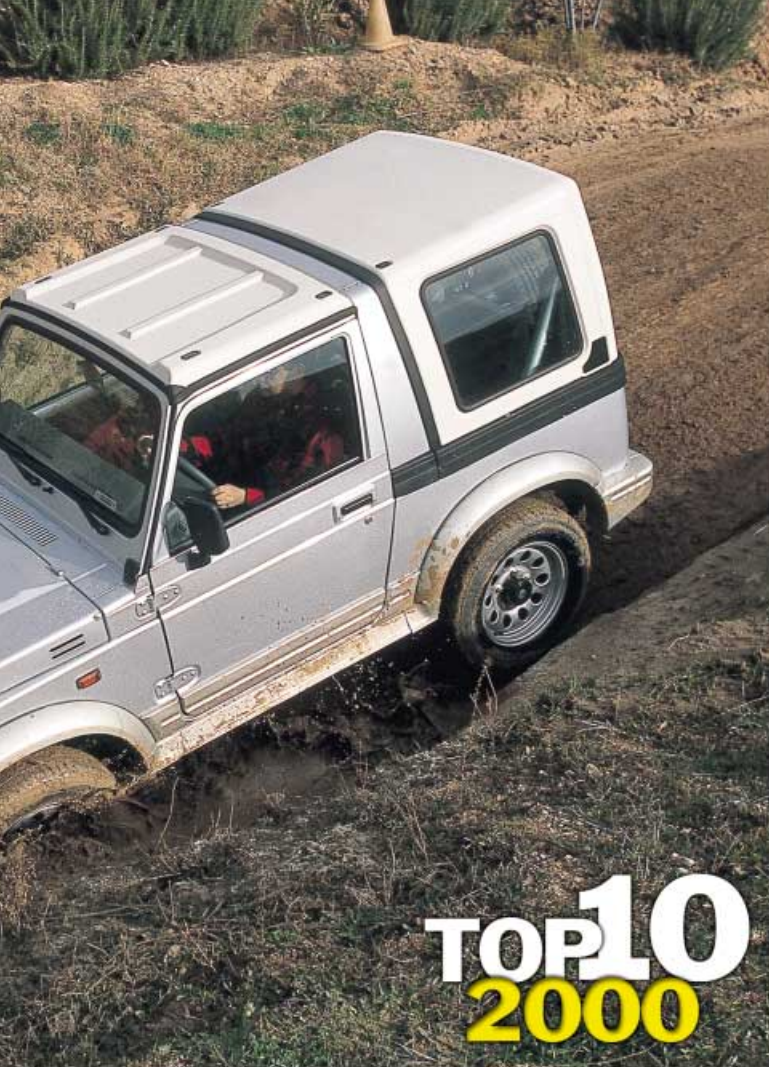
ral y bajo coste de mantenimiento lo convierten en la mejor opción del usuario que busca un medio de transporte barato para sus momentos de ocio.

Como es de esperar, el Suzuki, con el paso de los años, ha ido sufriendo una metamorfosis y se ha ido adaptando a los cambios que el usuario pedía. Desde que Santana consiguió la licencia para fabricar este modelo, le han ido introduciendo mejoras para evitar su desfase y mantenerlo en su catálogo con buenas perspectivas comerciales. En su última «evolución» se convirtió en realidad uno de los sueños de muchos incondicionales de la marca: contar con una robusta mecánica diesel para conseguir consumos más contenidos. Dicho y hecho. Los ingenieros de Linares no se complicaron la vida en



La remodelación de los interiores del Samurai, así como la adopción del motor 1.9 turbodiesel, han proporcionado una nueva juventud al veterano y simpático TT japonés. Sus cualidades fuera de carretera son de lo mejor, en especial si de lo que se trata es de rodar sobre barro.





Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.098 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 55/45 por ciento.
Volumen de carga normal: 110 litros
Volumen de carga máxima: 810 litros

Aceleración

0-100 km/h: 24,27 seg.
0-400 metros: 22,27 seg.
0-1.000 metros: 42,37 seg.

Adelantamiento

60 a 100 km/h en 4ª: 415,3 metros en 18,24 seg.
60 a 100 km/h en 5ª: 604,5 metros en 26,57 seg.

Frenos

100-0 km/h: 46,6 metros en 3,34 seg.
80-0 km/h: 29,1 metros en 2,64 seg.
60-0 km/h: 16,4 metros en 1,99 seg.
40-0 km/h: 7,3 metros en 1,33 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 68,8 dB
a 80 km/h: 72,1 dB
a 100 km/h: 77,3 dB
a 120 km/h: 82,2 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 10,95 litros cada 100 km.
Urbano: 7,35 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 9,7 litros cada 100 km. (a una media de 96,84 km/h).
Autonomía en carretera: 412 km.

Balace de la prueba

Interior 34/70

Puesto de conducción: 6/10
Acabado: 5/10
Equipamiento: 5/10
Confort: 5/10
Habitabilidad: 5/10
Volumen de carga: 4/10
Rumorosidad: 4/10

Carretera 39/70

Motor: 5/10
Cambio: 7/10
Prestaciones: 5/10
Comportamiento: 5/10
Frenos: 5/10

Consumos: 7/10

Dirección: 5/10

Pista 30/50

Transmisión: 6/10
Suspensión delantera: 6/10
Suspensión trasera: 5/10
Comportamiento: 6/10
Visibilidad: 7/10

Zona activa 30/50

Elasticidad motor: 5/10
Reducción caja transfer: 5/10
Cruce de ejes: 6/10
Maniobrabilidad: 8/10
Altura al suelo: 6/10

la banda de revoluciones ayuda a no tener que estar tan pendiente del cambio como en el modelo de gasolina.

El comportamiento del Samurai es el indicado para entrenarse como piloto de competición. Su corta batalla, unida a sus ejes rígidos con baletas, provoca que este pequeño todo terreno sea bastante «nervioso» en zonas bacheadas. La suspensión excesivamente rígida, aparte de castigar la espalda de sus ocupantes, evita que el vehículo absorba las irregularidades y obliga a corregir la trayectoria en curva continuamente. A todo esto la nueva dirección asistida, si bien se agradece en maniobras en parado, presenta una notable imprecisión que no ayuda precisamente a llevar el Suzuki por donde nosotros queremos. Otro factor que empeora el comportamiento rutero es la elevada rumorosidad del propulsor al circular a más de 100 km/h, la cual puede llegar a ser bastante molesta después de un desplazamiento relativamente largo.

Todos estos «peros» se olvidan, sin embargo, cuando abandonamos el negro asfalto y nos introducimos en el campo. El mediocre todo terreno se convierte en la cariñosa denominada por los usuarios, «bestia de Linares». Sus reducidas dimensiones nos permite pasar por lugares solo abordables con una moto o un «quad», y en zonas con barro, aunque este sea profundo, su contenido peso permite que el «pequeñín» pase por encima casi levitando. Es entonces cuando la cara de los propietarios de otros vehículos más grandes y muy preparados palidece, al observar como un Suzuki de estricta serie ha conseguido pasar por donde él se encuentra empanzado.

La única pega en una utilización intensiva en campo reside en su reductora. Los desarrollos elegidos para la gama baja de velocidades se encuentran bastante lejos de lo que debe ser una reductora. Esto provoca que las marchas queden demasiado largas obligando al conductor a atacar las pendientes con inercia, y descenderlas utilizando el freno para no ganar velocidad. Pero al Suzuki se le perdonan estos pequeños fallos, y estamos seguros que todavía hay Samurai para rato. Y es que si algo funciona, ¿para qué cambiarlo?... □

Ficha técnica

Suzuki Samurai 1.9TD

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 1.905 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: 21,5:1
Potencia máxima: 62,5 CV a 4.300 rpm.
Par máximo: 12,3 kgm a 2.400 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable. Diferencial delantero y trasero normal
Embrague: Monodisco en seco
Reducción: Largas, 1,409:1; cortas, 2,268:1

Caja de cambios: Manual de cinco velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,652:1 (6,85/4,26 km/h)
2ª: 1,497:1 (12,86/7,99 km/h)
3ª: 1,423:1 (17,59/10,93 km/h)
4ª: 1,000:1 (25,03/15,55 km/h)
5ª: 0,864:1 (28,97/18,00 km/h)

Suspensiones

Delantera: Eje rígido con barra estabilizadora de 24 mm de Ø
Trasera: Eje rígido

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos de 290 mm de Ø
Traseros: Tambores
ABS: No

Ruedas

Llantas: 5,5Jx15"
Neumáticos: 205/70R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 3.470/1.530/1.665 mm
Vías del./tras.: 1.300/1.310 mm
Batalla: 2.030 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.085 kg
Depósito de combustible: 40 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 130 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: No declarada

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): 11,0/7,6/8,8

Precio

1.908.876 ptas. (Techo duro)

Nissan 2.5 Pick-Up Navara

Elegancia natural



H

an bastado apenas dos años para que el pick-up de Nissan destrone de su puesto de privilegio al no menos carismático Mitsubishi L-200, y ocupe

su plaza dentro del grupo de los 10 TT más vendidos. Y para conseguir este éxito ha utilizado las mismas armas de que se sirviera en su día su rival, es decir, una estética atractiva —especialmente en el tope de gama Navara—, interiores acogedores y bien dotados de elementos de confort y un motor de prestaciones adecuadas al tipo de utilización a que se destinará el vehículo.

Del interés que Nissan ha puesto en su pick-up, y muy en especial en la versión Navara, da buena prueba el hecho de que pese al poco tiempo que lleva en el mercado, ha sido retocado recientemente en ciertos aspectos para mejorar aún más su ya indudable atractivo. No se ha variado su imagen exterior, ya que lo elegante y acertado de su diseño, así como su buena aceptación invitaban a dejarlo todo como estaba, pero la zona habitable sí que ha recibido numerosas mejoras que se traducen en una atmósfera de viaje mucho más agradable. De hecho, pocos adivinarían, a la vista de la calidad de sus rematados o del diseño y realización del nuevo salpicadero y paneles de puertas, que nos encontramos en el interior de un vehículo «de trabajo». Desde el puesto de conducción, que mantiene esta impronta de turismo ofre-



ciendo una excelente relación de distancias entre volante, pedales y palanca de cambios, hasta los asientos delanteros, que ofrecen muy buen confort gracias a su conseguido mullido y buena sujeción lateral, todo se confabula para proporcionar a sus ocupantes un entorno de lo más agradable. Incluso el tapizado bitono utilizado en la versión Navara otorga un plus de alegría al interior que no dudamos será muy bien recibido por sus propietarios.

La única laguna que presenta el modelo es su palanca de cambios, que si bien ofrece un tacto sólido, resulta algo imprecisa en el enclavamiento de las marchas por culpa de unos soportes de motor demasiado suaves que inducen en dicha palanca unos importantes movimientos transversales al pisar o soltar el pedal del acelerador. Un defecto que queda rápidamente olvidado por el equipamiento, ya que el tope de gama de los pick-up de Nissan es-

tá realmente bien dotado. Baste comentar que el aire acondicionado, dirección asistida, cierre centralizado, elevallas eléctricas, ABS, airbag de conductor, llantas de aleación, e incluso arco antivuelco, vienen ya de serie.

Para mover este pick-up Nissan ha optado por una solución muy universal dentro del segmento, ya que dota a su modelo con un 2,5 turbodiesel de cuatro cilindros en línea, potenciado con la acción de un turbo-



Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.790 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 58/42 por ciento.

Volumen de carga: 850 litros

Aceleración

0-100 km/h: 17,8 seg.
0-400 metros: 20,4 seg.
0-1.000 metros: 38,3 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 407,3 metros en 14,2 seg.
80 a 120 km/h en 5ª: 444,5 metros en 15,7 seg.

Frenos

120-0 km/h: 64,0 metros en 3,2 seg.
100-0 km/h: 43,4 metros en 3,0 seg.
80-0 km/h: 27,2 metros en 2,4 seg.
60-0 km/h: 15,0 metros en 1,8 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 61,1 dB
a 80 km/h: 64,4 dB
a 100 km/h: 67,8 dB
a 120 km/h: 71,5 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 12,9 litros cada 100 km.
Urbano: 13,8 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 10,3 litros cada 100 km. (a una media de 96,4 km/h).
Autonomía en carretera: 728 km.

Balace de la prueba

Interior 55/70

Puesto de conducción: 7/10
Acabado: 7/10
Equipamiento: 7/10
Confort: 7/10
Habitabilidad: 6/10
Volumen de carga: 6/10
Rumorosidad: 8/10

Carretera 46/70

Motor: 6/10
Cambio: 6/10
Prestaciones: 7/10
Comportamiento: 7/10
Frenos: 7/10

Consumos: 6/10

Dirección: 7/10

Pista 36/50

Transmisión: 7/10
Suspensión delantera: 7/10
Suspensión trasera: 7/10
Comportamiento: 7/10
Visibilidad: 8/10

Zona activa 32/50

Elasticidad motor: 6/10
Reducción caja transfer: 8/10
Cruce de ejes: 5/10
Maniobrabilidad: 5/10
Altura al suelo: 8/10



La elegancia exterior del pick-up de Nissan se complementa con un interior agradable que en nada envidia al de una berlina de clase media-alta.

compresor e intercooler. Su potencia de 104 CV es razonable para el uso al que va destinado el vehículo, pero su funcionamiento exige un manejo decidido del cambio, ya que por debajo de 2.300 rpm la capacidad de respuesta de este motor es algo pobre, y también se termina con cierta rapidez a poco de superar las 3.800 rpm. En otras palabras, su margen de óptima utilización resulta algo estrecho.

Por lo que respecta al bastidor, el Nissan Navara compar-

te con otros pick-up el uso de chasis largueros, sobre el que se anclan unas suspensiones delanteras independientes por triángulos superpuestos con barras de torsión como elementos elásticos y un eje rígido trasero con ballestas. Por el contrario, el tarado de las suspensiones es muy suave, lo que beneficia no sólo al confort de sus ocupantes, convirtiéndolo en el pick-up más agradable en terrenos de firme rizado, sino que sus reaccio-

nes son también más progresivas y fáciles de controlar que en otros pick-up. De todas formas, su carácter es eminentemente sobrevividor cuando se circula sólo con la propulsión trasera y el coche vacío, para tornar a subvirador cuando nos movemos con la tracción total conectada y el coche cargado.

En campo este Nissan presenta un perfecto acoplamiento a las pistas, pero se queda algo corto en una utilización más trialera. No en vano su

Ficha técnica

Nissan 2.5 Pick-Up Navara

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 2.494 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor e intercooler
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: No declarada
Potencia máxima: 104 CV a 4.000 rpm.
Par máximo: 25 kgm a 2.000 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable. Diferencial delantero normal y trasero autoblocante
Embrague: Monodisco en seco
Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 2,020:1
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,580:1 (7,74/3,83 km/h)
2ª: 2,077:1 (13,34/6,60 km/h)
3ª: 1,360:1 (20,37/10,08 km/h)
4ª: 1,000:1 (27,70/13,71 km/h)
5ª: 0,811:1 (34,16/16,91 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente, dobles triángulos superpuestos, barras de torsión y barra estabilizadora de 16 mm de Ø

Trasera: Eje rígido con ballestas

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 277 mm de Ø

Traseros: Tambores

ABS: Sí

Ruedas

Llantas: 7Jx15"

Neumáticos: 265/70R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.885/

1.820/1.710 mm

Vías del./tras.: 1.525/1.505 mm

Batalla: 2.950 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.800 kg

Depósito de combustible: 75 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 145 km/h.

Aceleración 0-100 km/h: 17,4 seg.

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/

extraurbano/combinado):

13,1/9,4/10,7

Precio

3.797.000 ptas.

enorme batalla y voladizo trasero, sus recorridos de suspensión más cortos que los de un TT puro, y un diferencial autoblocante trasero con un tarado muy suave imponen severas limitaciones en este tipo de utilización. Lo que sí realiza bien el Navara es la ascensión y el descenso de fuertes pendientes gracias a una caja reductora de marchas muy cortas. □

Los ingenieros del otro lado del charco aprenden rápido la lección.

Parece ser que tras el fracaso que han cosechado los vehículos típicamente americanos, de medidas y cilindradas descomunales, han seguido la doctrina que promulga la lógica europea. El nuevo Jeep Grand Cherokee representa un salto cualitativo enorme respecto a la anterior versión, amén de otras peculiaridades, como la elegante estética lograda y su magnífico propulsor turbodiesel.

El jeep puede estar orgulloso de contar con la línea con mayor aceptación de sus compañeros de prueba, y afortunadamente este «Best Seller» no se queda solo en una cara bonita. En su interior, el Jeep cuenta con soluciones técnicas de primer orden, como su propulsor de última hornada. Bajo el capó, encontramos un motor turbodiesel de cinco cilindros y 3.125 centímetros cúbicos, los cuales proporcionan la nada despreciable cifra de 140 CV. Si la cifra de potencia se encuentra por encima de la media, los 40 Kgm de par motor del Grand Cherokee a 1.800 rpm son los que le otorgan la notable diferencia frente a sus competidores. Los «instantáneos» doce segundos que tan solo necesita el Jeep para rodar a 100 kilómetros hora, sumados a la magnífica recuperación en adelantamientos, convierte la conducción de este americano en un placer. Es su caja de cambios automática, con gran resbalamiento del convertidor de par, la que ensombrece las estupendas prestaciones. Su brusquedad obliga a una conducción cuidadosa con el movimiento del pie derecho, ya que su funcionamiento resulta algo brusco.

En cuanto a transmisiones y suspensión, este Jeep



**Jeep Grand Cherokee
3.1 TD Limited Automático**

Marcando estilo

combina de manera un tanto paradójica lo último en tecnología, con soluciones un poco desfasadas para un todo terreno enfocado principalmente a un uso en carretera. La tracción total permanente unida al sistema de diferenciales inteligentes, denominado por Jeep «Quadra Drive», reparte en todo momento el par motor a las diferentes ruer-

das según la adherencia de los neumáticos lo demande. Algo más anticuado encontramos en la suspensión, al equipar en su parte delantera una suspensión de eje rígido con muelles, de tarado demasiado blando. Todo esto, sumado a las inercias que se generan dado su elevado peso y gran balón de los neumáticos, provoca una trayectoria algo im-

precisa en apoyos fuertes, algo a lo que hay que sumar una dirección muy asistida que ayuda poco.

Curiosamente es en el campo donde el estilizado Jeep sorprende por su efectividad poco vista hasta ahora en vehículos de su misma filosofía. Su absorbente amortiguación, recorrido de suspensiones y altura libre al suelo, nos



TOP 10
2000

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 2.009 kg
Reparto de pesos del./tras.: 56/44 por ciento.
Volumen de carga normal: 500 litros
Volumen de carga máxima: 1.700 litros

Aceleración

0-100 km/h: 13,3 seg.
0-400 metros: 18,7 seg.
0-1.000 metros: 34,9 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en «D»:
327,9 metros en 11,6 seg.

Frenos

120-0 km/h: 57,9 metros en 3,45 seg.

100-0 km/h: 39,5 metros en 2,85 seg.
80-0 km/h: 25,1 metros en 2,28 seg.
60-0 km/h: 14,0 metros en 1,71 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 59,2 dB
a 80 km/h: 66,3 dB
a 100 km/h: 67,9 dB
a 120 km/h: 69,6 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 12,22 litros cada 100 km.
Urbano: 14,04 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 10,58 litros cada 100 km. (a una media de 95,9 km/h).
Autonomía en carretera: 737 km.

Balace de la prueba

Interior 54/70

Puesto de conducción: 8/10
Acabado: 7/10
Equipamiento: 8/10
Confort: 8/10
Habitabilidad: 8/10
Volumen de carga: 8/10
Rumorosidad: 7/10

Carretera 51/70

Motor: 8/10
Cambio: 7/10
Prestaciones: 8/10
Comportamiento: 7/10
Frenos: 8/10

Consumos:

7/10

Dirección: 6/10

Pista 40/50

Transmisión: 8/10
Suspensión delantera: 8/10
Suspensión trasera: 8/10
Comportamiento: 8/10
Visibilidad: 8/10

Zona activa 32/50

Elasticidad motor: 8/10
Reducción caja transfer: 8/10
Cruce de ejes: 7/10
Maniobrabilidad: 6/10
Altura al suelo: 7/10

Todo un «Dandy», el Jeep Grand Cherokee basa en su estética una buena parte de su éxito comercial. Su mecánica y un bastidor bien resuelto le proporcionan un andar muy desahogado en carretera y campo.



permite adentrarnos en zonas complicadas impensables para otros todo terreno de lujo. Además, hay que recordar que si todos estos elementos nos fallan, el sistema de tracción automática nos salvará de acabar atrapados ante las temibles pérdidas de motricidad, que tan habituales son al circular por terrenos abruptos. Los usuarios del Grand

Cherokee rara vez vendrán decepcionados de una salida campera, a no ser que encuentren un vadeo, ya que nuestro compañero tiene cierta «alergia» al agua. La colocación de la toma de admisión de aire se encuentra por debajo de la altura normal en un vehículo que presume de ser todo terreno, lo cual obliga a medir con precisión

milimétrica la profundidad del agua, o la velocidad con que iniciamos el vadeo, si no queremos ahogar a nuestro compañero.

Por último hacer mención especial a la mejora que se hace palpable en los interiores. En su habitáculo encontramos todo lujo de detalles, un acabado general reseñable y una ergonomía en los man-

Ficha técnica

Jeep Grand Cherokee 3.1 TD Limited Automático

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea
Cilindrada: 3.125 cc.
Alimentación: Inyección indirecta Diesel con turbocompresor e intercooler
Distribución: Dos válvulas por cilindro
Compresión: 21:1
Potencia máxima: 140 CV a 3.600 rpm.
Par máximo: 39,2 kgm a 1.800 rpm.

Transmisión

Tracción: Total permanente. Diferenciales delantero, central y trasero autoblocantes
Embrague: Convertidor de par
Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 2,720:1

Caja de cambios: Automática de cuatro velocidades
Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):
1ª: 2,740:1 (12,8/4,7 km/h)
2ª: 1,540:1 (22,8/8,4 km/h)
3ª: 1,000:1 (35,1/12,9 km/h)
4ª: 0,690:1 (50,8/18,7 km/h)
M.A.: 2,390:1 (14,7/5,4 km/h)

Suspensiones

Delantera: Eje rígido, muelles helicoidales y barra estabilizadora de 33 mm de Ø
Trasera: Eje rígido, muelles helicoidales y barra estabilizadora de 14 mm de Ø

Dirección

Tipo: De recirculación de bolas, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 305 mm de Ø
Traseros: Discos de 305 mm de Ø
ABS: Sí

Ruedas

Llantas: 7Jx16"
Neumáticos: 245/70R16

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4610/1.839/1.762 mm
Vías del./tras.: 1.511/1.511 mm
Batalla: 2.691 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.856 kg
Depósito de combustible: 78 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 165 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 12 seg

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado):
14,5/9,7/11,7

Precio

7.050.000 ptas.

dos que se echaba en falta en el modelo anterior. El concienzudo trabajo de los ingenieros de Jeep se deja notar en detalles como la nueva colocación de la rueda de repuesto, que esta vez se aloja bajo el piso del maletero. De esta manera tanto la capacidad de carga como el aspecto interior se encuentran a años luz del antiguo modelo. n

E

l Land Rover Freelander 1.8i con motor de gasolina representa una rara excepción en un

segmento de mercado como el de los todo terreno, en el que los modelos con propulsores de ciclo Diesel son los más solicitados. Sin embargo, si tenemos en cuenta el marcado regusto del Freelander por el asfalto, así como el hecho de que la versión 1.8i de gasolina y carrocería tres puertas cuesta 120.000 pesetas menos que su homólogo de gasoil, anda claramente más y consume casi lo mismo, sólo se justificaría la decisión de compra del turbodiesel si se necesita más espacio, ya que es esta la única motorización con que puede conseguirse la carrocería de cinco puertas.

Con respecto a esta mecánica 1.8 de gasolina, su origen no puede ser más noble, ya que es el cuatro cilindros con culata multiválvula que equipan los MGF, aunque con ciertos retoques en la admisión y el escape para llevar su cifra de par a 16,8 kgm a 2.750 rpm, más acordes al tipo de utilización mixta al que se destinará el modelo. Con 120 CV en sus entrañas y un peso que en nuestra báscula ha superado los 1.400 kg, este motor no se caracteriza precisamente por la brillantez de sus prestaciones, como prueban los casi 12 segundos que invierte en acelerar de 0 a 100 kilómetros por hora, o los casi 34 que invierte en recorrer el kilómetro con salida parada. Incluso sus recuperaciones y adelantamientos exigen un decidido uso del cambio de marchas para obtener una buena respuesta a las solicitudes sobre el acelerador. En otras palabras, el Freelander 1.8i se dirige más al conductor de talante tranquilo que al muy deportivo. Un talante que se pone en evidencia también al manejar su caja de cambios, cuya palanca presenta un tacto muy gomoso y unos sincros que se llevan mal con el uso deportivo y los cambios de marcha fulgurantes.

En un vehículo que es capaz de alcanzar velocidades máximas de 156 km/h la parte ciclo



Land Rover Freelander 1.8i

La exce



Pocos todo terreno ofrecen un interior tan confortable como el del Freelander. Su calidad de terminación es muy buena.



precisión

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.443 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 54/46 por ciento.
Volumen de carga normal: 370 litros
Volumen de carga máxima: 1.370 litros

Aceleración

0-100 km/h: 11,9 seg.
0-400 metros: 18,1 seg.
0-1.000 metros: 33,8 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 346 metros en 12,4 seg.
80 a 120 km/h en 5ª: 569 metros en 20,2 seg.

Frenos

120-0 km/h: 62,5 metros en 3,7 seg.
100-0 km/h: 42,5 metros en 3,0 seg.
80-0 km/h: 26,5 metros en 2,4 seg.
60-0 km/h: 14,5 metros en 1,8 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 63,8 dB
a 80 km/h: 66,8 dB
a 100 km/h: 69,7 dB
a 120 km/h: 72,9 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 9,6 litros cada 100 km.
Urbano: 13,1 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 8,9 litros cada 100 km. (a una media de 97,0 km/h).
Autonomía en carretera: 660 km.

Balance de la prueba

Interior 50/70

Puesto de conducción: 7/10
Acabado: 8/10
Equipamiento: 6/10
Confort: 8/10
Habitabilidad: 7/10
Volumen de carga: 7/10
Rumorosidad: 7/10

Carretera 51/70

Motor: 7/10
Cambio: 6/10
Prestaciones: 7/10
Comportamiento: 8/10
Frenos: 8/10

Consumos: 7/10

Dirección: 8/10

Pista 36/50

Transmisión: 7/10
Suspensión delantera: 7/10
Suspensión trasera: 7/10
Comportamiento: 7/10
Visibilidad: 8/10

Zona activa 29/50

Elasticidad motor: 7/10
Reducción caja transfer: 3/10
Cruce de ejes: 6/10
Maniobrabilidad: 7/10
Altura al suelo: 6/10

cobra una importancia notable. En este sentido, el Freelander utiliza un bastidor monocasco sobre el que se sujetan unas excelentes suspensiones independientes tipo McPherson tanto delante como detrás, que en unión de sus cortos recorridos y tarados firmes, son las garantes del magnífico comportamiento en carretera de este

Land Rover. Su precisa dirección y unos frenos que cumplen razonablemente bien con su cometido —y que lo harían mejor sustituyendo los tambores traseros por discos— redondean un conjunto que transmite unas sensaciones muy próximas a las que se experimentan en una berlina.

Lógicamente esta adaptación a la carretera se cobra su precio al hablar del uso por campo. En este medio al Freelander hay que considerarlo como un buen pistero, pero poco más. La ausencia de bloqueos, su poca distancia al suelo, la ausencia de caja reductora y los ya comentados cortos recorridos de suspensiones limitan grandemente sus posibilidades en los pasos más complicados. Además, si deseamos explorar los límites camperos de este Land Rover se hace poco menos que imprescindible el sistema de control de descensos HDC y el control de tracción ETC que se incluye con el ABS. Incluso su falsa tracción total demuestra muy a las claras que no estamos ante un verdadero «lobo de campo», ya que en condiciones normales prácticamente toda la fuerza del motor se envía al eje delantero y tan sólo llega par a las traseras cuando las delanteras pierden adherencia.

En otro orden de cosas, lo que resulta evidente es que el Freelander es un coche que entra por los ojos, ya que su estética está muy conseguida tanto por fuera como muy en especial en el interior, donde se disfruta de una atmósfera realmente agradable. Su impecable calidad de ajuste, la utilización de unos plásticos de aspecto y tacto agradables, la utilización de tonos interiores alegres y la gran cantidad de detalles útiles que encierra el habitáculo hace que sus ocupantes se encuentren rápidamente a gusto. Y como además las suspensiones filtran bien las irregularidades del camino y los asientos son cómodos, detalles a los que se une su perfecta insonorización y un equipamiento bien dotado incluso en las versiones de base, el confort de los ocupantes es también muy alto. □

Ficha técnica

Land Rover Freelander 1.8i

Motor

Tipo: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 1.796 cc.
Alimentación: Inyección electrónica multipunto
Distribución: Cuatro válvulas por cilindro
Compresión: 10,5:1
Potencia máxima: 120 CV a 5.500 rpm
Par máximo: 16,8 kgm a 2.750 rpm

Transmisión

Tracción: Total permanente con diferencial central de acoplamiento viscoso.
Embrague: Monodisco en seco
Reducción de grupo: 4,200:1
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades
Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm largas/cortas):
1ª: 3,250:1 (6,3 km/h)
2ª: 1,894:1 (10,9 km/h)
3ª: 1,222:1 (16,8 km/h)
4ª: 0,848:1 (24,3 km/h)
5ª: 0,649:1 (31,7 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior, estabilizadora de 21 mm de Ø
Trasera: Independiente tipo McPherson, con barras transversales y tirantes longitudinales

Dirección

Tipo: De cremallera, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 262 mm de Ø
Traseros: Tambores
ABS: Opcional

Ruedas

Llantas: 5,5Jx15"
Neumáticos: 195/80R15

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.382/1.805/1.757 mm
Vías del./tras.: 1.534/1.545 mm
Batalla: 2.555 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.380 kg
Depósito de combustible: 59 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 165 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 11,9

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): 13/8,6/10,2

Precio

3.575.000 ptas.



La última versión mejorada del Opel Frontera lleva ya un año entre nosotros, y aunque la competencia en el segmento de

vehículos turbodiesel de batalla corta es la más feroz de todo el mercado, la puntuación obtenida por el Frontera viene a confirmar lo acertado de las variaciones estéticas y mecánicas que le colocan en los puestos más altos de la tabla. El diseño exterior combina perfectamente las formas características de un todo terreno, con las líneas suavizadas de un turismo, siendo la versión Sport de tres puertas una de las mejor aceptadas.

En el interior no encontramos nada nuevo, con el habitual acabado sobrio, pero de calidad, que los alemanes saben dar a sus productos. Sin embargo, la sensación más agradable viene al girar la llave de arranque y comenzar a circular con el Frontera. La suavidad de todos los mandos, postura de conducción y comportamiento, se asemejan mucho más a los de los turismos GTI, que permite viajar a alta velocidad con un comportamiento intachable, que a lo que se espera de un todo terreno. Lo más normal suele ser que en un vehículo como el Opel, de excelente comportamiento en carretera, se mostrase peor adaptado en conducción fuera de asfalto. Pues bien, no sólo esto no es cierto, sino que cumple con lo requerido, y además con nota. Así, este Opel nos permite rodar por todo tipo de terrenos con magnífico comportamiento, imponiendo el límite los neumáticos muy de carretera con que viene equipado y una suspensión delantera excesivamente blanda que tiene una clara tendencia a hacer «topes» en terrenos muy rizados.

Otro apartado que merece todos los elogios es el propulsor de 2.2 litros de cilindrada de la familia ECOTEC, en el



Opel Frontera 2.2 Dti Sport

Amigo germa

que se ha recurrido a lo último en tecnología de motores diesel: culata de 16 válvulas, e inyección directa Diesel de alta presión, elementos que han conseguido extraer 115 «poderosos» caballos, muy poco sedientos. Todo esto permite combinar unas prestaciones al nivel de las de propulsores de

más cilindrada y potencia, con unos consumos inusualmente contenidos en este sector. La única pega es una discreta falta de bajos debida a su escasa cilindrada y a su carácter multiválvulas, que produce una irritante tendencia a calarse cuando se efectúan maniobras a vehículo parado.

Por lo que al bastidor se refiere, no encontramos nada fuera de lo normal de lo que se estila en estos tiempos, utilizando una configuración de suspensión independiente delantera por triángulos superpuestos y barras de torsión como elemento elástico. Para la parte trasera se recu-

TOP 10 2000



Aunque sobrio, el interior del Frontera ofrece una buena calidad de realización. El motor 2.2 DTi es potente, veloz y muy poco gastón.

Mediciones auto

Pesos y capacidades

Peso real (depósito lleno): 1.722 kg.
Reparto de pesos del./tras.: 54/46 por ciento.
Volumen de carga normal: 260 litros
Volumen de carga máxima: 1.100 litros

Aceleración

0-100 km/h: 12,9 seg.
0-400 metros: 18,5 seg.
0-1.000 metros: 34,5 seg.

Adelantamiento

80 a 120 km/h en 4ª: 315,2 metros en 11,2 seg.
80 a 120 km/h en 5ª: 393 metros en 13,9 seg.

Frenos

120-0 km/h: 61,3 metros en 3,7 seg.
100-0 km/h: 41,7 metros en 3,1 seg.
80-0 km/h: 27,1 metros en 2,5 seg.
60-0 km/h: 15,3 metros en 1,8 seg.

Sonoridad

a 60 km/h: 60,6 dB
a 80 km/h: 65,0 dB
a 100 km/h: 67,0 dB
a 120 km/h: 70,6 dB

Consumos

Velocidad constante 120 km/h: 19,6 litros cada 100 km.
Urbano: 11,9 litros cada 100 km.
Recorrido de carretera: 7,9 litros cada 100 km. (a una media de 98,2 km/h).
Autonomía en carretera: 824 km.

Balance de la prueba

Interior 48/70

Puesto de conducción: 7/10
Acabado: 7/10
Equipamiento: 6/10
Confort: 8/10
Habitabilidad: 7/10
Volumen de carga: 6/10
Rumorosidad: 7/10

Carretera 51/70

Motor: 9/10
Cambio: 7/10
Prestaciones: 8/10
Comportamiento: 7/10
Frenos: 6/10

Consumos: 8/10

Dirección: 6/10

Pista 34/50

Transmisión: 7/10
Suspensión delantera: 7/10
Suspensión trasera: 7/10
Comportamiento: 7/10
Visibilidad: 6/10

Zona activa 32/50

Elasticidad motor: 5/10
Reducción caja transfer: 7/10
Cruce de ejes: 6/10
Maniobrabilidad: 6/10
Altura al suelo: 8/10

Ficha técnica

Nissan 2.5 Pick-Up Navara

Motor

Tipo: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea
Cilindrada: 2.171 cc.
Alimentación: Inyección directa Diesel
Distribución: Cuatro válvulas por cilindro
Compresión: 18,5:1
Potencia máxima: 115 CV a 3.800 rpm.
Par máximo: 26,5 kgm a 1.900 rpm.

Transmisión

Tracción: Trasera con tren delantero conectable. Diferencial delantero normal y trasero autoblocante
Embrague: Monodisco en seco
Reducción: Largas, 1,000:1; cortas, 2,051:1
Caja de cambios: Manual de cinco velocidades

Relaciones de cambio (desarrollos a 1.000 rpm. largas/cortas):

1ª: 3,767:1 (7,99/3,90 km/h)
2ª: 2,248:1 (13,39/6,53 km/h)
3ª: 1,404:1 (21,44/10,46 km/h)
4ª: 1,000:1 (30,11/14,68 km/h)
5ª: 0,809:1 (37,22/18,15 km/h)

Suspensiones

Delantera: Independiente, dobles triángulos superpuestos, barras de torsión y estabilizadora
Trasera: Eje rígido con tirantes longitudinales, muelles y estabilizadora

Dirección

Tipo: De cremallera, asistida

Frenos

Delanteros: Discos ventilados de 281 mm de Ø
Traseros: Discos de 314 mm de Ø
ABS: Sí

Ruedas

Llantas: 7Jx16"
Neumáticos: 245/75R16

Dimensiones

Largo/ancho/alto: 4.268/1.787/1.740 mm
Vías del./tras.: 1.515/1.520 mm
Batalla: 2.468 mm

Pesos y capacidades

Peso de catálogo: 1.720 kg
Depósito de combustible: 75 litros

Prestaciones oficiales

Velocidad máxima: 154 km/h.
Aceleración 0-100 km/h: 14,6 seg

Consumos oficiales

Homologados ECE (urbano/extraurbano/combinado): 11,6/7,8/9,2 litros cada 100 Km.

Precio

4.070.000 ptas.

no

re al tradicional eje rígido con muelles y cuatro tirantes, ayudando a su guiado con una barra Panhard, lo que permite obtener una estabilidad destacada.

El apartado de las transmisiones se ve mejorado con la posibilidad de engranar el eje delantero pulsando un botón

en el salpicadero, dejando el uso de la palanca de la caja transfer solo para conectar las reductoras. El circular normalmente en tracción trasera no es demasiado problema, ya que el coche no es demasiado pesado y además presenta una tendencia claramente subviradora —se va de mo-

ro—que nunca llega a ser alarmante.

La seguridad pasiva de este Opel se refuerza con un airbag para el conductor y otro para el acompañante y la activa se asegura con un excelente equipo de frenos de disco a las cuatro ruedas y ABS, con la única pega de que este último

no tiene posibilidad de desconexión, ni tan siquiera al engranar las reductoras, lo que alarga demasiado las frenadas cuando el terreno es deslizante. Eso sí, al menos gracias a este sistema conseguiremos no perder la direccionabilidad del vehículo en tales circunstancias. □