

EL MECHERO VELOZ

EL ROVER 600 ECONOMIZA CONSUMOS AL INCORPORAR UN MOTOR TDI CON INYECCION DIRECTA DE GASOLEO

M. CORTES

Durante el año pasado poco más de una cuarta parte de los vehículos vendidos en España en el segmento medio-alto, los de longitudes entre 4,50 y 4,70 metros, disponían de motorizaciones con combustible de gasóleo. En los tres primeros meses de 1995 ese porcentaje ha alcanzado ya el 33%.

A la vista de las cifras de ventas, del cada día más elevado precio del carburante y de la radical mejora de los rendimientos, confort y prestaciones de las motorizaciones diésel, es fácil suponer que en los próximos años los coches con este tipo de motorización superen en matriculaciones a los de gasolina: son más ecológicos, más económicos, ofrecen parecidas prestaciones y aportan una longevidad muy superior.

Por ello, una marca que no presente en su gama motores diésel encuentra gravemente limitada su capacidad de ventas. Ha sido el caso de la Serie 600 de Rover, que durante más de dos años no ha podido ofrecer más que motores de gasolina. A pesar de ello, el 600 de Rover ha sido y es un auténtico éxito de mercado, por su adecuada relación precio-producto, elegante diseño, acabados y fiabilidad, fundamentalmente.

Esta aceptación por parte del usuario se verá reforzada a partir de ahora al disponer este modelo de un sofisticado y eficaz motor diésel, con inyección directa y una elevada potencia de 105 caballos.

Con este nuevo 2 litros TDI (inyección directa del gasóleo en la cámara de combustión, un sistema mucho más eficaz y fiable que el clásico de inyección indirecta o de precámara para conseguir, al mismo tiempo, consumos reducidos y elevadas prestaciones), el Rover 600 SDI se configura –junto al Audi A-4 TDI, último modelo de la marca precursora de este sistema de alimentación– como el automóvil con mejor relación entre el rendimiento obtenido y el gasto de combustible realizado para lograrlo.

Al mismo tiempo, los 105 caballos del motor 2 litros del Rover 600 SDI permiten alcanzar unas prestaciones realmente espectaculares. Para confirmarlo, sólo dos datos: el Rover 600 SDI alcanza los 100



Rover 600
Turbodiésel, con 105
caballos de potencia
y unas cifras de
consumo muy
reducidas.

FICHA TÉCNICA

Motor:	1.994 c.c. 4 cilindros
Alimentación:	diesel, turbo, inyección directa
Potencia:	105 caballos a 4.200 r.p.m.
Par motor:	210 newton-metro a 2.000 r.p.m.
Carrocería:	Largo: 4.64 mts; Ancho: 1.71 mts
0 a 100 kms.:	11,8 segundos
Velocidad:	185 kms/hora
Consumo ciudad:	5,8 litros
Consumo a 90 kms/h.:	4 litros
Consumo a 120 kms/h.:	5,5 litros
Precio:	3.469.000 pesetas (sin gastos de matriculación)

Equipamiento de serie: dirección asistida con sensor de velocidad, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, preinstalación de radio con cuatro altavoces, regulación eléctrica de faros, retrovisores eléctricos, asiento trasero partido, aire acondicionado e inserciones de madera en las puertas.

Los consumos han sido homologados por el propio fabricante en condiciones ideales de circulación; en tráfico normal, las cifras pueden incrementarse en torno a un 20%.

kms/hora, desde parado, en 11,8 segundos y su velocidad máxima es de 185 kms/hora.

En esa línea de prestaciones se encuentran coches de similar tamaño, con motores de gasolina, como el Ford Mondeo (115 caballos, 11,1 segundos), Renault Laguna (113 caballos, 10,6 segundos), Honda Accord (115 caballos, 10,8 segundos) o el propio Rover 600 I, con motor de 115 caballos de potencia y 10,8 segundos empleados para alcanzar los 100 kms/hora.

En cuanto al gasto de combustible, la diferencia es brutal: el 600 SDI obtiene un consumo medio homologado de 5,1 litros mientras que, a la misma velocidad, sus rivales con motorizaciones de gasolina no baja ninguno de los 8,5 litros. Los números cantan: mientras que para recorrer 100 kilómetros, a una media de 120 a la hora, el SDI gasta más o menos 450 pesetas, sus competidores de gasolina emplearían en el mejor de los casos una cantidad en torno a las 950 pesetas con los precios actuales de los distintos combustibles.

MERCEDES REMOZA SU CLASE E

A mediados del próximo mes de junio Mercedes lanzará en Alemania el sustituto de la actual Serie E, con importantes modificaciones estéticas y de seguridad pasiva, manteniendo inalterables las actuales mecánicas y motorizaciones.

En España aún habrá que esperar hasta después del verano –una vez que se regularicen las entregas en el mercado alemán, objetivo prioritario de Mercedes– para poder acceder a uno de estos nuevos modelos.

Estas berlinas de la Clase E presentan como novedad más visible un nuevo frontal con cuatro faros elípticos y una parte trasera que recuerda a la de los actuales

cupés de la marca.

La adopción de un sistema de airbag lateral y la mejora de los sistemas de gestión electrónica del motor han permitido también reducir los consumos específicos un 6%, manteniendo inalterables las prestaciones. Por primera vez, Mercedes también ofrecerá un motor diésel de inyección directa, siguiendo el ejemplo marcado por Audi.

Los nuevos Clase E tendrán un incremento de precio real (teniendo en cuenta el precio de cesión al cliente, no el de lista oficial, muy variable en estos tiempos) respecto de las versiones actuales superior a un 20%, lo que está motivado



Nuevo Mercedes Clase E

por la desfavorable paridad de la peseta respecto al marco, la mejora de los equipamientos de serie, la adopción de la nueva estética y, como es lógico, la imposibili-

lidad de obtener en los modelos de próxima aparición los descuentos que se están ofreciendo hoy en día por la Clase E actual.