

COMPARATIVA



DUENÑOS DEL CAMPO

**JEEP G. CHEROKEE 3.1TD LTD/MERCEDES
ML 270 CDI/MITSUBISHI MONTERO DI-D
GLS/RANGE ROVER 2.5 DSE ● EL RANGE
ROVER YA NO ESTA SOLO EN LA CIMA DE LOS
TODO TERRENO, OTRAS MARCAS HAN
INVADIDO SU TERRITORIO CON MODELOS QUE
HAN SEGUIDO LA ESTELA DE ESTE MITICO 4X4
BRITANICO**



www.arsce.com

top auto

top auto

RANGE ROVER

top auto

JEEP GRAND CHEROKEE 3.1 TD LIMITED

LUJO A LA AMERICANA



LAS FUSIONES han hecho emparentar al novísimo Mercedes ML con la segunda generación del Grand Cherokee, un todoterreno genuinamente americano, pero que paradójicamente se fabrica en Austria (sólo las versiones 3.1 TD) y como mecánicas del especialista italiano VM, una compañía que absorbió en su día la norteamericana Diesel Detroit.

El Grand Cherokee, desde el nacimiento de la primera generación, ha sabido situarse entre los todoterreno más carismáticos del mercado español. Se ha convertido en un símbolo de *status* social, como le sucedió al Range Rover, algo en lo que mucho tienen que ver un precio elevado, un equipamiento excepcional en las versiones Limited y un confort de marcha más que notable.

Estéticamente es uno de los más atractivos de su categoría, sus perfiladas y modernas formas juegan a su favor, otorgándole un aspecto contundente, rotundo. Por otro lado, su interior nada tiene que envidiar al de la que hasta hace unos años fue la referencia a seguir en el apartado de los todoterreno de lujo: el Range Rover. La terminación Limited reúne todo lo que podemos buscar en un coche así: tapicería de cuero, un soberbio equipo de alta fidelidad con lector de CDs y cassetes, cuatro elevallas eléctricas, asientos delanteros calefactados de ajuste eléctrico,

ordenador de a bordo, una completísima instrumentación (que debería servir de ejemplo para sus oponentes), aplicaciones en madera para el contorno del habitáculo, alarma, airbags delanteros, climatizador (potentísimo, por cierto), techo solar eléctrico, retrovisores escamoteables, etc.

CORAZON LATINO. Como decíamos al principio, el Grand Che-





rokee está impulsado por un propulsor de procedencia italiana, aunque diligentemente revisado por los americanos. Se trata de un cinco cilindros de arquitectura absolutamente convencional. Inyección indirecta, dos válvulas por cilindro accionadas por un árbol de levas situado en la culata y, eso sí, un turbocompresor, dotado de intercambiador de calor, gracias al cual la potencia de este remozado

propulsor se sitúa en los 140 caballos de potencia. No es una cifra exultante, a la vista de lo que ofrecen el Mercedes y el Mitsubishi, pero a su favor cuenta con la ventaja de una curva de par muy plana y cuya cota máxima es de nada menos que 39,2 metrokilogramos a sólo 1.800 vueltas, lo que nos asegura una respuesta implacable sea cual sea el régimen de giro desde que la exijamos. Lástima que sea algo ruidoso.

Sólo está disponible con cambio automático, también muy convencional, de cuatro relaciones con un carril paralelo para reductora. Su funcionamiento

es correcto, aunque adolece de unos desarrollos bastante más largos de lo deseado que merman su agilidad tanto en carretera como fuera de ella.

El Grand Cherokee 3.1 TD es uno de los que más vocación "todoterreno" muestran de este cuarteto. Los largos recorridos de suspensión, una idónea altura respecto al suelo y una amortiguación que lo absorbe todo le permiten desenvolverse a la perfección tanto por caminos como por zonas trialeras. Además, el sistema Quadra Drive se encarga de que la motricidad sea excepcional incluso en las situaciones más límite. Sólo hay que reprocharle, si rodamos "ligeros" en estas circunstancias, la tendencia del eje trasero a deslizarse, cerrándonos la trayectoria en curvas, lo que podría complicar las cosas a los menos expertos.

Afortunadamente, en esos casos una dirección muy precisa nos ayuda siempre a salir del paso.

Ya en carretera esos recorridos de suspensión y los tarados de la amortiguación, más bien blandos, son los responsables de los ingratos balances de la carrocería, que restan confianza al conductor al afrontar las curvas más rápidas de las autopistas. De cualquier modo, ello no es obstáculo para que podamos circular a unas notables velocidades de cruce y a cambio de unos consumos que, si bien no pueden calificarse como ajustados (ver cuadro adjunto), son razonables para un vehículo que no puede presumir, como la gran mayoría de los todoterrenos, de ser liviano, y es que sus 1.865 kilos de peso en orden de marcha no son pocos.



MERCEDES ML 270 CDI

PASAPORTE AMERICANO

www.mercedes-benc.com



SI EL JEEP ES CASI europeo, el Mercedes ML es casi americano. El novísimo todoterreno de la marca de Stuttgart se fabrica en Tuscaloosa (Estados Unidos), aunque con buena parte de componentes procedentes del Viejo Continente.

El ML de Mercedes ha ido mejorando progresivamente a medida que su producción ha crecido, hasta el punto de haber superado esos males de juventud que le restaron enteros en un principio: terminación, algunos materiales plásticos, ruidos aerodinámicos. Ahora apenas merece reproches en este sentido.

Con la aparición de la versión 270 CDI Mercedes se está beneficiando del tirón que entre los todoterreno (incluidos los de alta gama) tienen las variantes turbodiésel. En este senti-

do, el motor de cinco cilindros en línea de la marca de la estrella es de lo mejor que podemos encontrar en el mercado. Dotado de inyección por raíl común, al más moderno estilo, equipado con una sofisticada culata de cuatro válvulas por cilindro y auxiliado por un generoso turbocompresor (inevitablemente dotado de *inter-cooler*), es un cúmulo de cualidades. Potente, tremendamente elástico, bastante austero en cuanto a consumos, lo tiene casi todo para ser un turbodiésel, incluso un funcionamiento con muy pocas vibraciones y extremadamente silencio-

so. A diferencia del Jeep o el Range Rover, el ML 270 CDI está disponible con dos tipos de cambio, un automático semiseccional de cinco velocidades o un inusual (para los todoterreno, por supuesto) manual de seis relaciones. Para quienes vaya a adentrarse en la conducción fuera de carretera con poca o nula experiencia nuestra recomendación es la caja automática; claro que en nuestro país e





una minoría la que se inclina por esta opción, la más cómoda, sin duda. Sea como fuere, el cambio de seis marchas nos permite disfrutar de una conducción también muy ágil. Los desarrollos y escalonamiento son muy adecuados, tanto para carretera como fuera de ella, con una sexta de desahogo que nos ayuda a economizar combustible y una primera capaz incluso de sacarnos de obstáculos

trialeros sin necesidad de recurrir a la reductora.

ASFALTICO. Respondiendo a los estudios de marketing americanos, según los cuales apenas un 10% de los propietarios de todoterrenos los utilizan ocasionalmente fuera del asfalto. Algo perfectamente extrapolable al mercado español.

Mercedes, como la gran mayoría de fabricantes de todo terreno, ha buscado para el ML unas mejores aptitudes en carretera que fuera de ella. Una altura respecto al suelo más baja que en otros 4x4, unos recorridos de suspensión más cor-

tos y una amortiguación firme le convierten en un eficazísimo rutero. Muy noble, se comporta casi como un tracción delantera, subvirando por culpa de un elevado peso que penaliza al eje directriz en las transferencias de masas al entrar en las curvas. No obstante, y por si nos viésemos en situaciones críticas de estabilidad, el ML 270 CDI cuenta con control electrónico de estabilidad ESP, aunque su sensibilidad es excesiva a la hora de adentrarnos en pistas forestales o caminos a ritmos de conducción fuertes.

De cualquier modo, y aunque hemos mencionado la firmeza de su amortiguación, la capacidad de absorción de irregularidades es sobresaliente. Lástima que ello vaya en detrimento de unas aptitudes para el todo terreno algo limitadas; básicamente

por culpa de los limitados recorridos de suspensión. Claro que para contrarrestarlo, la capacidad motriz del ML es sobresaliente. Aquí la gestión electrónica hace milagros en las situaciones más adversas.

Un aspecto que ensombrece el buen balance final en el apartado dinámico es su dirección, servoasistida de circulación a bolas. Su tacto es bueno, pero peca de ser algo lenta. Esto se aprecia sobre todo en el retorno, falta de velocidad, por lo que cuando maniobramos con celeridad hemos de "ayudar" al volante, cuyo tamaño nos resulta exagerado (como en los turismos de Mercedes de años atrás) a que vuelva a su posición si no queremos vernos obligados a reducir la velocidad para terminar la maniobra más despacio y con menos gimnasia de brazos



MITSUBISHI MONTERO 3.2 DI-D GLS

DEL ASFALTO A LA TIERRA



LA TERCERA generación del Mitsubishi Montero ha dado un gran paso adelante respecto a sus gamas precedentes también con relación a sus oponentes, que dentro del subsegmento de alta gama, aglutinan entre los modelos de cinco puertas a un buen número de rivales.

Estéticamente no cabe duda que el nuevo Montero gana la partida de la estética, sus agresivas formas, algunas de las cuales se han basado en el modelo protagonista del legendario Dakar. Por dimensiones es el más "aparatoso" del cuarteto, pues con 4,75 metros de largo supera incluso al Range Rover. Bien es cierto que es el más estrecho, algo que condiciona su habitabilidad frente a ellos, y sólo un poco más bajo, lo que le aleja más del riesgo de entrar a de-

terminados *parkings* de centros comerciales.

Sin llegar a la sofisticación del ML 270 CDI de Mercedes, ofrece un alto contenido técnico de última generación y rendimientos sobresalientes. Turbo-compresor con intercambiador de calor, cuatro válvulas por cilindro e inyección directa son elementos que ayudan a este cuatro cilindros de 3,2 litros de cubicaje rendir la importante cifra de 165 caballos, la más elevada de cuantas figuran en esta comparativa. Es superior en términos prestacionales, pero también esto repercute en unos consumos algo más ele-

vados aun siendo un sofisticado motor de inyección directa. La cilindrada y los caballos dictan los resultados.

Puede disponer de cambio automático opcionalmente (un interesante cambio pero muy caro INVECS-II), pero en su configuración estándar recurre a una caja manual de cinco relaciones y a una caja de transferencias que permite pasar de dos a cuatro ruedas motrices y a 4x4 en



www.classicos.com



marchas largas o con reductora. De desarrollos y escalonamiento poco hay que objetar

Recurre al esquema para la transmisión con diferencial central viscoso y autobloqueante bloqueable posterior para situaciones realmente críticas. Claro que en este apartado el estrecho margen de beneficio va a parar al efectivo sistema Super Select de Mitsubishi, de extraordinaria eficacia en

cualquier circunstancia que se pueda dar fuera de carretera.

Y ya que mencionamos el uso *off road*, a su bastidor, de concepto absolutamente campero, debe su efectividad aun a pesar de las suspensiones independientes para ambos ejes, que limitan sus recorridos frente a los más tradicionales ejes rígidos. El Mitsubishi es menos ágil en zonas muy abruptas, pero muestra mayores ventajas en

carretera y pistas rápidas, en las que la capacidad de absorción de la amortiguación es sorprendente.

En uso *off road*, en carreteras muy viradas o en maniobras hay

que culpar al Mitsubishi Montero de una dirección más lenta, pues sus cuatro vueltas de volante entre topes exigen manotear sobre este en exceso. Sobre asfalto recibe una mejor puntuación. Por lo que a equipo de frenos se refiere, ninguno merece tacha. Son capaces de tolerar los más severos descensos de puertos de montaña, aun cuando no podemos decir que se trata de vehículos especialmente livianos. Además, cuenta con ABS, si bien es una lástima que no pueda desconectarse (tampoco en sus oponentes), algo muy a tener en cuenta cuando rodamos por pistas o campo abierto, situaciones en las que las distancias de frenado se alargan innecesariamente.

Tampoco podemos dejar de citar la adecuación de los neumáticos a los distintos tipos de uso. La versión GLS

del Montero DI-D "largo" es sensiblemente más barata, con un precio recomendado de 6.393.000 pesetas, frente a los 7.290.000 del ML 270 CDI. La dotación de serie se asemeja más a la de éste que a la del Jeep o el Range Rover, cuyo nivel de exquisitez está muy por encima. Para lograr una cierta igualdad habría que optar por la versión Kaiteki, portaestandarte de la gama Montero, con un precio de 7.336.000 pesetas y elementos de serie como la tapicería de cuero, unas llantas y neumáticos específicos, etc.

Sin duda alguna, junto con el Grand Cherokee, es el que mayor equilibrio ofrece entre utilización en carretera y fuera de ella, con menos "alergia" a situaciones críticas que se suelen dar en tramos trialeros, fuera de pista.



RANGE ROVER 2.5 DSE

EL DUEÑO DE LA FINCA



SI HAY UN todoterreno que pueda merecer el calificativo de "representación", ése es el Range Rover. Este modelo es lo que un Mercedes entre los turismos. A todos sus valores de vehículo capaz de desenvolverse con total soltura por los firmes más adversos suma unas dosis de refinamiento y confort que son la envidia de muchos 4x4. Por ello muchas marcas han querido seguir su estela, para hacerse con esa pequeña cuota del mercado que quiere mostrar su status social también al utilizar un todoterreno.

Recientemente remodelado exteriormente, con unos grupos ópticos en los que los intermitentes están recubiertos por material plástico incoloro, el Range Rover, a pesar de su vetranía de formas, tiene el atractivo que

entre los coches de lujo tiene el no menos clásico Jaguar XJ.

En el interior ocurre lo mismo. Con el paso del tiempo se han actualizado todos sus elementos, pero uno ha perdurado, el refinamiento y el lujo, que en el caso de la variante DSE, la más equipada, no renuncia ni a la tapicería de cuero, los apliques en madera, climatizador electrónico, asientos delanteros de ajuste eléctrico y toda una serie de detalles que proporcionan al conductor y sus acompañantes una dosis de comodidad muy próxima a la de una berlina de alta gama.

El motor que impulsa al Range Rover 2.5 DSE es el más modesto de grupo que protagoniza estas páginas. De origen BMW, rinde una cifra muy cercana a la del Grand Cherokee, 136 caballos, que se nos antojan escasos para un vehículo de más de dos toneladas de peso en orden de marcha. Pero por encima de esa carencia está una curva de par muy baja y con una cota de par insuficiente: poco más de 27





metrokilogramos, cuando su rival con menos par máximo de esta comparativa puede presumir de 37,7 mkg, el Mercedes ML. Esto hace sus prestaciones sean discretas, pero más grave aún es que esa falta de respuesta del motor le limita en situaciones críticas en uso fuera de carretera, lo que nos obliga siempre a emplear la mecánica a muy altos regímenes de giro, cuando las de sus oponentes "tiran" desde

regímenes de giro inferiores. La unidad probada estaba equipada con el cambio automático opcional (345.000 pesetas), muy cómodo en cuanto a utilización, pero con un convertidor de par de resbalamiento excesivo y con unos desarrollos más bien largos, pensados para un predominante empleo sobre asfalto. Desde luego es la mejor alternativa, dado que con la caja manual estaríamos obligados a manejar el cambio en exceso, en detrimento del confort de conducción. Hay que significar que este cambio cuenta con reductora en un carril paralelo al del cambio conven-

cional, una solución mucho más práctica y cómoda.

Desde el punto de vista dinámico, el Range Rover parte de un esquema clásico, el más adecuado para conducir fuera de carretera con toda garantía: dos ejes rígidos guiados mediante tirantes. Sin embargo, a diferencia del Jeep, que recurre al mismo esquema, el modelo inglés utiliza un sistema neumático en lugar de los tradicionales muelles. Ello permite variar la altura de la carrocería. La posición más baja facilita el acceso al habitáculo, mientras que las superiores, tres, son para autopista, uso estándar y campo, a las que se suma una posición extra alta automática en caso de que los bajos del coche registren un contacto con el suelo.

Muy efectivo en campo, o en si-

tuaciones de baja adherencia, en las que un control electrónico de tracción ETC que emplea los captadores del ABS para medir las diferencias de giro entre ruedas y los frenos para reducirlas, el Range Rover es más discreto en carretera. Aquí su elevado centro de gravedad y el desmedido peso le restan efectividad. Podemos rodar al máximo rendimiento del motor, pero siempre con menos confianza que con otros modelos al afrontar cualquier tipo de curva a altos ritmos. Entonces es cuando el conductor, por culpa de los balanceos, pierde confianza.

De cualquier modo, es este modelo la referencia de lo que un todoterreno de lujo debe ser. No en vano, le han "copiado" otras marcas para restarle mercado.

