



- ▶ **1947**
Presentación del primer Land Rover
- ▶ **1969**
Se configura el primer prototipo del Range Rover bajo el nombre de Velar
- ▶ **1970**
Presentación del Range Rover con carrocería tres puertas, tracción total permanente y motor v8 de 3,5 litros
- ▶ **1981**
Sale a la venta una versión de cinco puertas
- ▶ **1988**
El V8 recibe un sistema de inyección de combustible
- ▶ **1989**
La cilindrada asciende a 3,9 litros
- ▶ **1994**
Sale al mercado la segunda generación
- ▶ **1995**
Cese de la producción de la primera serie

RANGE ROVER CLASSIC 3.9i 5P LORD INGLÉS

ESTAMOS ANTE UN CLÁSICO CON TODOS LOS ATRIBUTOS NECESARIOS PARA ESTAR PLENAMENTE VIGENTE. SU ELEVADO CONSUMO ES EL PRINCIPAL ARGUMENTO EN SU CONTRA. **__** TEXTO Y FOTOS: CARLOS RAMÍREZ. VEHÍCULO DE COLECCIÓN DE GUILLERMO MÉNDEZ

El Range Rover original, hoy rebautizado con el apellido Classic y convertido en padre espiritual de una gama de seis carrocerías, nació en 1970 con una carrocería de tres puertas, y estuvo en producción hasta 1996. La unidad que te presentamos es bastante más moderna y cuenta con todo un motor V8 de gasolina de casi cuatro litros de cilindrada.

Esto le permite, por un lado, ofrecer un rendimiento acorde con los tiempos modernos, si bien a costa de un consumo elevado, que depende mucho de lo que abusemos del acelerador. Si somos comedidos, se puede quedar en 14 o 15 litros cada 100 kilómetros; ahora bien, si le exigimos, se lo bebe todo, subiendo de los 20 litros sin problemas.

El interior es muy cómodo y amplio, y permite el desplazamiento de cinco personas

con todo su equipaje sin problemas. Aunque el acabado interior es bueno, se puede apreciar el paso de los años en cuanto a diseño y acabados en lo que a guarnecidos y plásticos se refiere.

La conducción es muy agradable, y tan solo llaman la atención los balanceos de su carrocería, provista de una suspensión de amplios recorridos y tarados más bien blandos. Su confort se mantiene fuera del asfalto, donde hace gala

LA VENTAJA DEL V8 ES QUE NOS OFRECE UNAS BUENAS PRESTACIONES. LO MALO ES QUE LO HACE A COSTA DE GASTAR ENTRE 15 Y 20 LITROS CADA 100 KM



MEJORAS EN CAMPO

El Range es un TT cien por cien, y de serie permite afrontar las salidas fuera del asfalto sin necesidad de preparaciones especiales. Puestos a mejorarlo, unas ruedas 235/85-16 de tipo mixto le sentarían muy bien, y, por otra parte, unos amortiguadores de tarado más enérgico que los de serie también le vendrían bien de cara a un uso dinámico, aunque pueden hacerle perder algo de motricidad en las zonas más abruptas, algo que se solucionaría definitivamente con un bloqueo del diferencial trasero. En el área del ángulo ventral, sería deseable una protección para afrontar zonas complicadas sin riesgos para la mecánica.



UN GRAN CONJUNTO.

Tanto la mecánica como el interior estaban muy por encima de lo que era habitual en la época, por lo que, pese a su diseño veterano, este Range Rover ofrece unas prestaciones y un confort acordes con los de los todoterrenos modernos.



RANGE ROVER CLASSIC 3.9

MOTOR:

Tipo: Diésel, 8 cilindros en V

Cilindrada: 3.950 cm³

Alimentación: Inyección indirecta

Potencia máx.: 182 CV a 4.750 r.p.m.

Par máximo: 319 Nm a 3.100 r.p.m.

TRANSMISIÓN

Tracción: total permanente, bloqueo del diferencial central y reductora

Cambio: Manual, 5 velocidades

FRENOS

Delanteros / traseros: Discos vent. / Discos

DIMENSIONES Y PESOS

Largo / ancho / alto: 4.449 / 1.818 / 1.887 mm

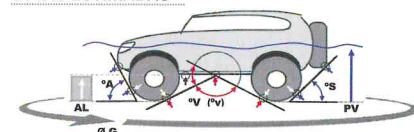
Peso (M.O.M.): 2.031 kg

PRESTACIONES Y CONSUMO

Vel. Máx.: 179 Km/h

Consumo: 13,4 l/100 km

GOTAS ESTIMADAS



Altura libre (AL) 23 cm

Ángulo de ataque (°A) 45°

Ángulo ventral (°V) 25° (155°)

Ángulo de salida (°S) 35°

Profundidad de vadeo (PV) 80 cm

de un comportamiento intachable en cuanto al trato a los pasajeros.

En este medio, su capacidad de tracción y adherencia son ejemplares. Los ejes rígidos y sus muelles helicoidales se adaptan perfectamente al terreno, de forma que los pasos trialeros los supera con sencillez y elegancia. Eso sí, no hay bloqueo del diferencial trasero ni control de tracción, por lo que un fuerte cruce de puentes puede dejarlo inmovilizado.

Los frenos están a la altura de las prestaciones, pero no hay que olvidar que el peso del vehículo termina pasando factura si les exigimos esfuerzos prolongados.

La dirección es muy asistida, lo que se traduce en un manejo del volante cómodo que requiere poco esfuerzo, algo a tener en cuenta en el día a día urbano o a la hora de rodar por caminos abruptos y complicados.

Así, uno de los puntos débiles es la transmisión. Los ruidos y las holguras pueden

alertarnos de posibles averías, muy propias de los vehículos británicos. Ahora bien, se trata de problemas fáciles de solucionar, entre otras cosas porque siguen existiendo recambios para estos vehículos, tanto nuevos como en el mercado de ocasión, lo que facilita su uso actual. Además, su mecánica es muy sencilla, por lo que su mantenimiento se puede llevar a cabo tanto en talleres oficiales de la marca como en el sector generalista.

Así que nos encontramos ante un vehículo muy interesante, especialmente si va a utilizarse durante muy pocos kilómetros al año, circunstancia en la que el consumo puede pasar a un segundo plano. Recuerda, además, que a este Range Rover solo se le atragantan los trayectos urbanos, donde el consumo se resiente más.

Aparte de sus numerosas virtudes, estaremos conduciendo todo un clásico, y eso bien merece unos euros de más a la hora de repostar. **TT**



DE LUJO.

Asientos con formas, reposacabezas integrados en las plazas traseras, inserciones en madera, maletero completamente enmoquetado (incluida la cubierta de la rueda de repuesto), aire acondicionado, llantas de aleación y elevelunas eléctricos son detalles de lujo que hoy consideramos como estándar.