

El resultado es este SL 10, variante más estética y habitable del prototipo de estudio SA 109.

Estos pequeños Citroën consiguen no sobrepasar los 3,5 litros de media de los tres consumos convencionales. Sin embargo, este extraordinario balance será difícil de aplicar en un vehículo producido en gran serie y cuyos métodos de fabricación y precios de coste poco tienen que ver con el ECO 2000.

Sin embargo, los tres ejes de trabajo (reducción de las resistencias al avance, reducción de masas y optimización de motores) han conseguido hacer evolucionar suficientemente las técnicas como para esperar una mejora del balance energético de nuestros futuros vehículos.

Conviene saber que este vehículo consume sólo en un recorrido mixto ciudad-carretera de 100 kilómetros 2,5 litros para avanzar, siendo el resto empleado para vencer las resistencias aerodinámicas y el rodamiento.

La aerodinámica del ECO 2000 aprovecha de esta forma, el camino emprendido por Audi recientemente. Carrocería lisa sin asperezas, carenado inferior, estanqueidad de la calandra y reducción del volumen de los pasos de rueda, canalización de las corrientes aerodinámicas en torno al motor, corrección de la altura al suelo en función de la velocidad, consiguiendo un formidable Cx de 0,21 inferior en un 50 por 100 al de la media de los vehículos actuales.

Innovación tecnológica

Otra prioridad: la reducción de masas pasa aquí por la reducción del número de piezas.

Las 85 piezas de estructura del ECO 2000, realizadas en materiales de síntesis, todavía difíciles de aplicar en gran serie, son suficientes mientras que en el GSA hacían falta 288; los órganos y equipamientos también se han sometido a tela de juicio, como por ejemplo, la caja de cambios que pierde la mitad de su peso.

El ECO 2000, al final sólo pesa 480 kilos en lugar de 700 que pesaría un vehículo actual de igual habitabilidad.

Por último, se ha retenido la solución de un motor de 3 cilindros gasolina de 750 c.c. con encendido electrónico integral.

Sólo consume 3,5 litros, pero consigue que el ECO 2000 alcance los 140 km./h.

Por el contrario, las aceleraciones no son excesivamente brillantes con 40 segundos para 0-1.000 metros. Tracción delantera, con suspensión hidroneumática, el ECO 2000 inspirará, a corto plazo, al pequeño Citroën de 3,50 metros que sustituirá al irremplazable 2 CV.

De esta forma se cerrará una página de la historia del automóvil. Peugeot y Renault, con proyectos similares, también jugarán sus bazas personales que deberán ayudar a situar a Francia en cabeza de la innovación tecnológica. □

