

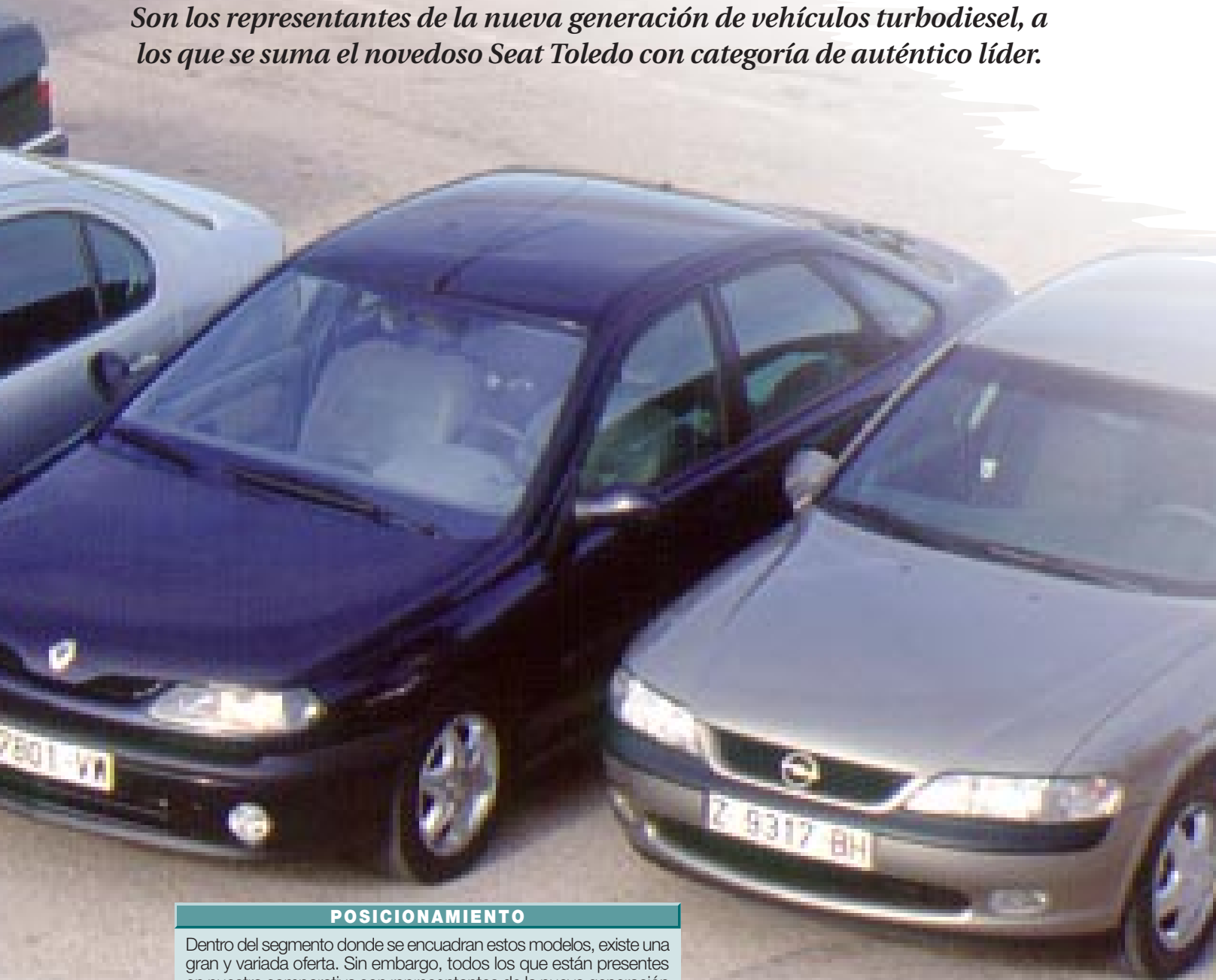
COMPARATIVA



Alfa Romeo 156 1.9 JTD
Citroën Xantia 2.0 HDi
Opel Vectra 2.0 DTI 16V
Renault Laguna 1.9 dTi
Seat Toledo 1.9 TDI

Berlinas de moda

Inyección directa Diesel, turbocompresor, algunos con «common rail» y, todos, con unos consumos muy reducidos y unas excelentes prestaciones. Son los representantes de la nueva generación de vehículos turbodiesel, a los que se suma el novedoso Seat Toledo con categoría de auténtico líder.



POSICIONAMIENTO

Dentro del segmento donde se encuadran estos modelos, existe una gran y variada oferta. Sin embargo, todos los que están presentes en nuestra comparativa son representantes de la nueva generación de motores Diesel, en los que se incluyen lo último en tecnología aplicada a este tipo de mecánicas. Únicamente se echa en falta la presencia del Peugeot 406, que en breve estará disponible con el mismo motor turbodiesel de inyección directa conocido en el Xantia HDI.

PRECIO BASE

Alfa Romeo 156 1.9 JTD	3.360.000
Citroën Xantia 2.0 HDi	3.744.000
Opel Vectra 2.0 DTI	3.130.000
Renault Laguna 1.9 dTi	3.135.000
Seat Toledo Tdi	3.155.000

La tendencia del mercado hacia las versiones Diesel es una realidad cada día con mayor peso. De hecho el porcentaje de automóviles con este tipo de combustible es, en muchos casos, superior con creces a las variantes de gasolina. El segmento donde se encuadran los modelos que hoy comparamos es un claro exponente de lo que decimos, ya que la tendencia de compra en la actualidad es precisamente hacia este tipo de versiones. Los motivos de este cambio son muchos, pero podemos apuntar tres fundamentales: el primero de ellos

es que ya no existe una gran diferencia de precio con las variantes de gasolina; en segundo lugar, las prestaciones son, si no iguales, superiores a las de un vehículo equivalente de gasolina. Y el tercer punto es casi definitivo: siempre consumen menos combustible que, de momento en nuestro país, además es más barato. No hemos tenido en cuenta cuestiones de tipo económico como cuántos kilómetros hay

que recorrer para amortizar la diferencia de precio, ya que cada uno es muy libre de emplear sus ahorros como lo estime más oportuno. El avance que los motores Diesel ha tenido en los últimos tiempos ha sido espectacular. En pocos años he-

mos pasado de tener unos motores ruidosos, lentos y de tosco funcionamiento a unas mecánicas con una suavidad y rendimiento dignos de re-

señar. Nuestros protagonistas ofrecen lo último en tecnología para este tipo de motores. Así, la inyección directa está presente en todos ellos, el 156 y el Xantia añaden el «common rail», mientras que el Vectra cuenta con culata multiválvula y el Toledo aporta un turbocompresor de geometría variable. Como puede comprobarse, todo un amplio abanico de soluciones técnicas que, todas juntas, anticipan el diesel que podremos ver en pocos años. Al día de hoy, el resultado de toda esta tecnología es unos motores que funcionan de maravilla, que permiten unas altas prestaciones y que, encima, consumen

■ **Alfa ofrece con su 156 un modelo de línea atractiva con un comportamiento casi de deportivo**



Buen bastidor. El Alfa 156 cuenta con un comportamiento en carretera casi deportivo.



Sin problemas. El Xantia apenas se inclina en las curvas, con lo que se aumenta la sensación de seguridad.



Blandas. Las suaves suspensiones del Vectra le penalizan a la hora de enfrentarse con sus rivales.



Noble. El Laguna ofrece un comportamiento en carretera muy seguro.



Equilibrado. El Seat Toledo cuenta con un bastidor y unas suspensiones muy bien estudiadas.

CARACTERÍSTICAS

	ALFA	CITROËN	OPEL	RENAULT	SEAT
MOTOR					
Situación	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada	1.910 cm ³	1.997 cm ³	1.994 cm ³	1.870 cm ³	1.896 cm ³
Cotas	82,0 x 90,4 mm	85 x 88 mm	84,0 x 90,0 mm	80 x 93 mm	79,5 x 95,5 mm
Bloque/culata	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/aleación	Fundición/Aleación	Fundición/aleación
Distribución	Árbol de levas en culata accionado por correa.	Árbol de levas en culata accionado por correa	Árbol de levas en culata accionado por cadena, 4 válvulas por cilindro.	Árbol de levas en culata accionado por correa	Árbol de levas en culata accionado por correa
Alimentación	Inyección directa Diesel, "common rail", turbocompresor e intercooler	Inyección directa Diesel "common rail", turbocompresor e intercooler	Inyección directa Diesel, turbocompresor e intercooler.	Inyección directa Diesel con turbocompresor	Inyección directa Diesel con turbocompresor variable e intercooler
Combustible	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo	Gasóleo
Refrigeración	Líquida con electroventilador.	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador	Líquida con electroventilador
Compresión	18,45:1	18:1	18,5:1	18,3:1	19,5:1
Potencia máxima	105 CV CEE a 4.000 rpm	110 CV CEE a 4.000 rpm	100 CV CEE a 4.000	100 CV CEE a 4.000 rpm	110 CV CEE a 4.150 rpm
Par máximo	26,0 mkg CEE a 2.000 rpm	26,0 mkg CEE a 1.750 rpm	20,9 mkg CEE a 1.600 rpm	20,8 mkg CEE a 2.000 rpm	24 mkg CEE a 1.900 rpm

TRANSMISION

Tipo	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera	Tracción delantera
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Grupo final	3,353:1	4,063:1	3,57:1	3,56:1	3,389:1
Rel. cambio	1ª 3,800:1 (8,92)	3,42:1 (8,29)	3,58:1 (8,82)	3,73:1 (8,72)	3,778:1 (9,04)
2ª	2,235:1 (15,17)	1,78:1 (15,91)	1,87:1 (16,89)	2,05:1 (15,87)	2,063:1 (16,56)
3ª	1,360:1 (24,93)	1,12:1 (25,28)	1,23:1 (25,69)	1,32:1 (24,60)	1,348:1 (25,35)
4ª	0,971:1 (34,92)	0,79:1 (35,65)	0,92:1 (34,34)	1,03:1 (33,46)	0,967:1 (35,34)
5ª	0,763:1 (44,44)	0,60:1 (46,66)	0,71:1 (44,50)	0,76:1 (42,99)	0,769:1 (44,43)

BASTIDOR

Susp. delantera	Doble brazo oscilante	McPherson con triángulo inferior	McPherson con brazo en L	McPherson con triángulo inferior	McPherson con brazo en L
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Esferas hidroneumáticas	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales	Resortes helicoidales
Estabilizadora	22 mm de Ø	28 mm de Ø	18 mm de Ø	23 mm de Ø	23 mm de Ø
Susp. trasera	McPherson con dos brazos transversales y tirante longitudinal	Ruedas tiradas por brazos longitudinales	Brazos longitudinales y tirantes transversales dobles.	Ruedas tiradas	Ruedas tiradas con brazos longitudinales
Elem. elástico	Resortes helicoidales	Esferas hidroneumáticas	Resortes helicoidales	Barras de torsión	Resortes helicoidales
Estabilizadora	14 mm de Ø	21 mm de Ø	17 mm de Ø	24,4 mm de Ø	22 mm de Ø
Frenos	Doble circuito	Doble circuito en X	Doble circuito	Doble circuito	Doble circuito
Ayudas	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS	Servofreno y ABS	Servofreno, ABS y EBV	Servofreno, ABS y EBD
Delanteros	Discos de 282 mm de Ø	Discos ventilados 288 mm Ø	Discos ventilados 255 mm Ø	Discos ventilados 280 mm Ø	Discos ventilados 280 mm Ø
Traseros	Discos de 251 mm de Ø	Discos de 224 mm de Ø	Discos de 270 mm de Ø	Tambores	Discos de 231 mm de Ø
Dirección	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida	De cremallera, asistida
Giros/o volante	2,1/37 cm	3,0/38 cm	2,97/38 cm	3,1/38 cm	3/37 cm
o de giro	11,6 m	11,4 m	11,3 m	10,8 m	11,2 m
Neumáticos	185/65-HR15	205/60 R15 W	185/70-TR14	195/65 R 15	195/65 R15
Llantas	6 x 15 pulgadas	6 x 15 pulgadas	5,5 x 14 pulgadas	6 x 15 pulgadas	6 x 15 pulgadas

CARROCERÍA

Bastidor	Monocasco de acero	Monocasco autoportante	Monocasco de acero	Monocasco de acero	Monocasco de acero
Tipo	Berlina 4 puertas	Berlina 5 puertas	Berlina	Berlina de 5 puertas	Berlina de 4 puertas
Coeficiente Cx	0,31	0,33	0,29	0,31	0,31
Nº de plazas	5	5	5	5	5
Peso oficial	1.270 kg	1.500 kg	1.395 kg	1.360 kg	1.271 kg
Depósito comb.	63 litros	65 litros	60 litros	66 litros	55 litros
Maletero	378 dm ³	437 dm ³	500 dm ³	520 dm ³	500 dm ³

RENDIMIENTOS OFICIALES

Velocidad máx.	188 km/h	191 km/h	195 km/h	177 km/h	193 km/h
Aceleración 0-100 km/h	10,5 s	12,5 s	13,0 s	12,5 s	11,2 s
Consumo Urbano	7,8 l/100 km	7,3 l/100 km	8,2 l/100 km	7,4 l/100 km	6,6 l/100 km
Extraurbano	4,7 l/100 km	4,5 l/100 km	4,9 l/100 km	4,8 l/100 km	4,1 l/100 km
Mixto	5,8 l/100 km	5,5 l/100 km	6,1 l/100 km	5,7 l/100 km	5,0 l/100 km

como un utilitario de gasolina, incluso cuando se trata de exprimir al máximo la mecánica.

Partiendo de la base de que cualquiera de ellos ofrece un excelente resultado, cada motor cuenta con una forma de entregar la potencia diferente a las del resto. Empecemos por la novedad más inmediata, el Seat Toledo. Bajo su capó delantero, el Toledo esconde el motor de Volkswagen de 110 CV teóricos cuyo rendimiento se puede catalogar como la referencia para el resto de sus rivales. Sube de vueltas con una facilidad asombrosa y ofrece un

El Citroën
Xantia juega la baza de un motor suave junto con unas suspensiones muy cómodas

amplio margen de utilización, con lo que los viajes largos apenas requieren usar otra marcha que la 5ª. Aunque este motor no es el que ofrece el mayor nivel tecnológico de los cinco modelos que hoy comparamos, siempre ha superado los 120 caballos reales bajo las distintas carrocerías. Su facilidad para subir de vueltas es encomiable y el trabajo realizado en el aislamiento de ruidos y vibraciones le hace merecedor de la mejor nota en el balance final. Si revisamos la curva de nuestro Banco de Potencia, comprobaremos que este motor es el que más potencia y par entrega entre las 1.000 y las 4.000 revoluciones, lo que con-



Impecable.

El diseño y la calidad visual del nuevo Toledo son muy buenos.



Diseño.

El interior del 156 se corresponde a la perfección con su elegante línea exterior.



Seguridad.

El Xantia dispone de airbag para conductor, acompañante y laterales de serie.



Calidad visual.

El interior del Opel ofrece un acabado de primer orden.



Nueva generación.

El Laguna II puede combinar el airbag para el pasajero con la guantera.



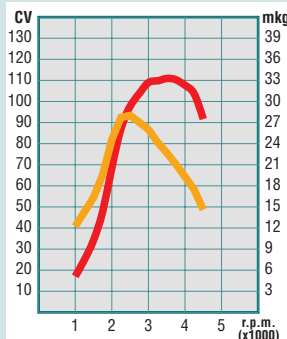
cuerda con que su respuesta al acelerador sea más rápida que la de sus rivales. En carretera esta circunstancia se deja notar claramente, ya que, por decirlo de alguna manera, es el que más recuerda al funcionamiento de un motor potente de gasolina. Citroën ha realizado un salto casi espacial con su nuevo motor HDI. Si bien es cierto que el anterior 2.1 TD de 110 CV era un motor de elogiado rendimiento, el paso a la inyección directa lo mejora en los más variados aspectos

del funcionamiento. Para empezar, la respuesta al acelerador es inmediata, a partir de 2.000 rpm, sin que se note en ningún momento ni el más ligero retraso en la entrega de potencia; además, lo hace con tal regularidad y suavidad que parece que el coche corre menos de lo que en realidad lo hace. Renault reemplazó, aprovechando el lanzamiento de la segunda generación del Laguna, su motor atmosférico de 85 CV por un novedoso turbodiesel de inyección directa y 100

RENDIMIENTO

ALFA ROMEO 156

RENDIMIENTO EN BANCO

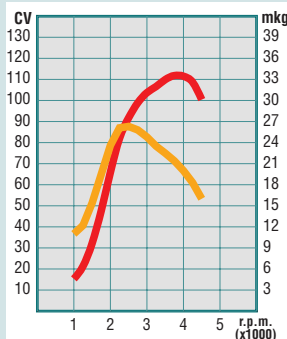


POTENCIA MÁXIMA
111,7 CV CEE a 3.490 rpm
PAR MÁXIMO
28,0 mkg CEE a 2.500 rpm
RELACIÓN PESO/POTENCIA
12,0 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio 2.142
Temperatura 13 °C
Presión atmosférica 915 mB
Peso en báscula 1.342 kg
Reparto del./tras. 65/35%
Neumáticos Michelin Energy
Presión del./tras. 2,2/2,0 bares

CITROËN XANTIA

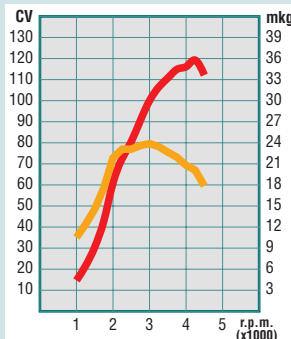


POTENCIA MÁXIMA
112,1 CV a 3.700 rpm
PAR MÁXIMO
26,3 mkg a 2.500 rpm
RELACIÓN PESO/POTENCIA
13,1 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio 4.150
Temperatura 14 °C
Presión atmosférica 912 mbar
Peso en báscula 1.464 kg
Reparto del./tras. 63/37 %
Neumáticos Michelin Pilot SX-GT
Presión del./tras. 2,5/2,3 bares

OPEL VECTRA



POTENCIA MÁXIMA
119,4 CV CEE a 4.280 rpm
PAR MÁXIMO
24,04 mkg CEE a 2.930 rpm
RELACIÓN PESO/POTENCIA
11,3 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio 3.824
Temperatura 14 °C
Presión atmosférica 918 mB
Peso en báscula 1.353 kg
Reparto del./tras. 62/38%
Neumáticos Michelin Energy
Presión del./tras. 2,2/2,0 Bares

RENAULT LAGUNA



POTENCIA MÁXIMA
114,0 CV CEE a 3.800 rpm
PAR MÁXIMO
23,5 mkg CEE a 3.060 rpm
RELACIÓN PESO/POTENCIA
11,8 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio 3.433
Temperatura 18 °C
Presión atmosférica 910 mB
Peso en báscula 1.349 kg
Reparto del./tras. 60/40 %
Neumáticos Michelin Energy XSE
Presión del./tras. 2,3/2,2 bares

PRESTACIONES

Aceleración
0-100 km/h 10,84 s
0-400 m 17,56 s
0-1.000 m 32,63 s
Recuperaciones
400 m en 4ª a 40 km/h 19,38 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h 35,08 s
400 m en 5ª a 50 km/h 19,77 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h 36,49 s
Adelantamientos
80 a 120 km/h en 4ª 9,57 s
80 a 120 km/h en 5ª 11,71 s

Aceleración
0-100 km/h 11,83 s
0-400 m 18,03 s
0-1.000 m 33,38 s
Recuperaciones
400 m en 4ª a 40 km/h 19,52 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h 35,58 s
400 m en 5ª a 50 km/h 20,63 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h 38,38 s
Adelantamientos
80 a 120 km/h en 4ª 10,57 s
80 a 120 km/h en 5ª 14,21 s

Aceleración
0-100 km/h 11,20 s
0-400 m 17,63 s
0-1.000 m 32,47 s
Recuperaciones
400 m en 4ª a 40 km/h 20,53 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h 36,58 s
400 m en 5ª a 50 km/h 21,50 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h 40,09 s
Adelantamientos
80 a 120 km/h en 4ª 10,01 s
80 a 120 km/h en 5ª 14,58 s

Aceleración
0-100 km/h 11,84 s
0-400 m 18,04 s
0-1.000 m 33,37 s
Recuperaciones
400 m en 4ª a 40 km/h 19,72 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h 35,85 s
400 m en 5ª a 50 km/h 19,94 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h 37,72 s
Adelantamientos
80 a 120 km/h en 4ª 10,56 s
80 a 120 km/h en 5ª 14,84 s

QUINTA RUEDA

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,4	42,6
80 km/h	7,24	98,1
100 km/h	10,84	188,6
120 km/h	16,1	349,9
140 km/h	23,3	612,3
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,9	15,4
80 km/h	2,5	27,4
100 km/h	3,1	42,6
120 km/h	3,7	61,7
140 km/h	4,4	85,3
160 km/h	--	--

SONORIDAD	
Velocidad	Decibelios (dB)
60 km/h	57,8
80 km/h	60,1
100 km/h	62,7
120 km/h	65,5
140 km/h	68,5
160 km/h	72,3

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,86	49,1
80 km/h	7,96	110,1
100 km/h	11,83	207,3
120 km/h	17,36	377,5
140 km/h	24,95	652,6
160 km/h	-	-

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,61	13,5
80 km/h	2,15	24,0
100 km/h	2,69	37,4
120 km/h	3,23	53,9
140 km/h	3,80	74,7
160 km/h	-	-

SONORIDAD	
Velocidad	Decibelios (dB)
60 km/h	62,0
80 km/h	63,5
100 km/h	66,5
120 km/h	69,1
140 km/h	71,9
160 km/h	74,5

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,57	45,0
80 km/h	7,36	99,7
100 km/h	11,20	196,0
120 km/h	15,99	343,7
140 km/h	22,35	574,1
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,86	15,6
80 km/h	2,47	27,3
100 km/h	3,05	41,7
120 km/h	3,62	59,3
140 km/h	4,22	80,9
160 km/h	--	--

SONORIDAD	
Velocidad	Decibelios (dB)
60 km/h	60,6
80 km/h	63,8
100 km/h	64,7
120 km/h	68,4
140 km/h	71,0
160 km/h	74,4

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,69	47,0
80 km/h	8,02	112,6
100 km/h	11,84	208,4
120 km/h	17,55	383,5
140 km/h	24,68	641,7
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,76	14,8
80 km/h	2,33	25,9
100 km/h	2,88	39,8
120 km/h	3,48	58,0
140 km/h	4,12	81,2
160 km/h	--	--

SONORIDAD	
Velocidad	Decibelios (dB)
60 km/h	61,7
80 km/h	63,4
100 km/h	65,0
120 km/h	66,8
140 km/h	70,2
160 km/h	72,2

CONSUMO

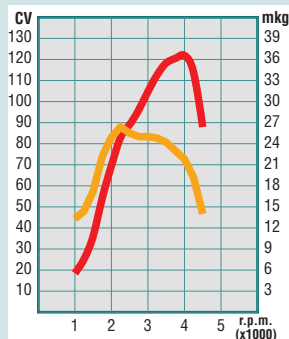
km/h l./100 km
Ciudad 23,8 8,1
Carretera 97,0 5,3
Autopista 119,9 6,7
Media ponderada 74,7 6,8
Autonomía Media 920 km

km/h l./100 km
Ciudad 28,9 7,9
Carretera 97,5 4,8
Autopista 119,8 5,7
Media ponderada 76,7 6,3
Autonomía Media 1.030 km

km/h l./100 km
Ciudad 27,0 7,1
Carretera 95,8 5,0
Autopista 118,8 6,6
Media ponderada 75,2 6,4
Autonomía Media 935 km

km/h l./100 km
Ciudad 25,7 7,1
Carretera 95,7 4,7
Autopista 119,9 6,3
Media ponderada 75,0 6,1
Autonomía Media 1.080 km

SEAT TOLEDO



- **POTENCIA MÁXIMA**
122,3 CV CEE a 3.980 rpm
- **PAR MÁXIMO**
26,4 mkg CEE a 2.260 rpm
- **RELACIÓN PESO/POTENCIA**
10,8 kg/CV

CONDICIONES DE LA PRUEBA

Kilómetros al inicio	4.850
Temperatura	-2 °C
Presión atmosférica	903 mbar
Peso en báscula	1.320 kg
Reparto del./tras.	60/40 %
Neumáticos	Dunlop SP Sport 200E
Presión del./tras.	2,2/2,0 bares

Aceleración	
0-100 km/h	10,61 s
0-400 m	17,47 s
0-1.000 m	32,05 s

Recuperaciones	
400 m en 4ª a 40 km/h	18,00 s
1.000 m en 4ª a 40 km/h	32,92 s
400 m en 5ª a 50 km/h	18,13 s
1.000 m en 5ª a 50 km/h	34,10 s

Adelantamientos	
80 a 120 km/h en 4ª	9,19 s
80 a 120 km/h en 5ª	11,61 s

ACELERACIÓN		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	4,55	43,6
80 km/h	7,46	101,6
100 km/h	10,61	181,0
120 km/h	15,44	330,1
140 km/h	21,09	534,9
160 km/h	--	--

FRENADA		
Velocidad	Tiempo (s)	Espacio (m)
60 km/h	1,64	13,5
80 km/h	2,17	24,0
100 km/h	2,73	38,0
120 km/h	3,30	55,5
140 km/h	3,90	76,8
160 km/h	--	--

SONORIDAD	
Velocidad	Decibelios (dB)
60 km/h	57,1
80 km/h	60,5
100 km/h	61,6
120 km/h	63,8
140 km/h	66,1
160 km/h	69,0

	km/h	l./100 km
Ciudad	27,4	8,1
Carretera	96,5	5,1
Autopista	120,0	5,8
Media ponderada	76,1	6,5
Autonomía Media	845 km	

CV. Este motor, junto con el del Vectra, cuenta con menor potencia, lo que se nota a la hora de pasar por nuestras habituales mediciones, pero que en carretera abierta prácticamente no tiene mucha importancia, gracias a que ambos motores funcionan como un reloj, y al final las diferencias no son tan acusadas. El motor del Vectra cuenta con la ventaja de su culata multiválvula, con lo que el motor admite un mayor régimen de giro y es el único que en torno a las 4.500 rpm todavía ofrece casi 18 mkg de par. Su buena facilidad para subir de revoluciones le sitúa muy cerca del motor del Toledo en cuanto a sensaciones al volante y rendimiento se refiere. El motor del Alfa 156 ofrece unas buenas cifras de par entre 1.750 y 3.750 rpm, con una suavidad y ausencia de vibraciones muy destacable. Este motor se ase-

■ *Opel ofrece, como es habitual en la marca, uno de los motores con mayor régimen de giro*

meja bastante al del Xantia, tanto en cuanto a cifras se refiere, como en cuanto a la forma de entregar la potencia, cosas de la tecnología de conducto común.

Las prestaciones están en concordancia con las sensaciones al volante. El Toledo se sitúa como el nº 1 en todas las mediciones; da igual que se trate de acelerar, como de adelantar o recuperar desde baja velocidad, el resultado es siempre el mismo: ganador sin concesiones. El Vectra se sitúa en segundo lugar a la hora de alcanzar los 1.000 metros con salida parada, mientras que en el resto de las mediciones es el Alfa 156 el único que se mide prácticamente de tú a tú con el Toledo. De hecho estos últimos son los únicos que para pasar de 80 a 120 km/h, tanto en cuarta como en quinta velocidad, bajan de 10 y de 12 segundos respectivamente. Si estos registros se pueden consi-

Casi deportivos.

Los asientos del Alfa 156 ofrecen una excelente sujeción lateral.



Opcionales.

La tapicería combinada piel-napa con accionamiento eléctrico de los asientos es opcional.



Sin problemas.

Encontrar una buena postura de conducción no supone ningún esfuerzo en el Vectra.



Muy altos. Incluso en su posición más baja, el puesto de conducción del Laguna está muy alto.



Corte alemán. Los asientos del Toledo ofrecen un grado de dureza muy al estilo de los coches germanos.



COMPARATIVA Berlinas de moda

DOTACION Y PRECIOS					
	ALFA	CITROËN	OPEL	RENAULT	SEAT
PRECIO BASE					
En pesetas	3.360.000	3.744.000	3.130.000	3.135.000	3.155.000
OPCIONES					
Airbag conductor/acompañador lateral	Serie/45.000*	Serie/Serie	Serie/45.000*	Serie/Serie	Serie/60.000*
Aire acondicionado/Climatizador	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/80.000	Serie/Serie	Serie/N.D.
Alarma antirrobo	67.266*	N.D.	47.000	N.D.	30.000*
Amortig. electr./Control de nivel	N.D./N.D.	Serie/Serie	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.
Antibloqueo de frenos electrónico	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Apertura remota depósito comb.	Serie	N.D.	N.D.	N.D.	Serie
Apertura remota maletero	Serie	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Asiento de seguridad para niños	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Asientos delanteros calefactables	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Asientos delanteros reglaje eléct.	N.D.	Opc. conjunta con tapicería piel*	N.D.	N.D.	Pack2=300.000
Cierre centralizado/Mando remoto	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie
Control de tracción/estabilidad	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.	Serie/N.D.
Control de crucero	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	50.000
Cuentarrevoluciones	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Check-control/Ordenador de viaje	N.D./N.D.	N.D./N.D.	N.D./N.D.	Serie/Serie	N.D./N.D.
Elevavinas eléctricos del./tras.	Serie/31.711	Serie/Serie	Serie/N.D.	Serie/Serie	Serie/Pack1
Espejos ext. regul. eléc./mec.	Serie/N.D.	Serie/N.D.	38.000*/Serie	Serie/N.D.	Pack1=50.000*
Faros delanteros antiniebla	20.180*	Serie	44.000*	Serie	Serie
Guantero con llave y luz	Serie	N.D.	N.D.	N.D.	Serie
Inmovilizador elec. del motor	N.D.	Serie	Serie	Serie	Serie
Lavafaros	28.828	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Limpia-lavalluneta trasero	N.D.	Serie	N.D.	N.D.	N.D.
Lantas de aleación ligera	78.797*	90.957*	100.000*	Serie	Serie
Manómetro de aceite	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Nivel de aceite	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Pintura metalizada	57.656*	Serie	57.000*	48.047	
Radiocasete integrado/Mandos volante	96.094*/N.D.	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/N.D.
Regul. altura cinturones del./tras	Serie/N.D.	Serie/N.D.	Serie/N.D.	Serie/N.D.	Serie/N.D.
Regulación apoyo lumbar	Serie	Serie	Serie	Serie	N.D.
Regulación banqueta en altura	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Regulación banqueta en inclinac.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Regulación interior altura faros	Serie	N.D.	Serie	Serie	Serie
Regulación volante altura/distanc.	Serie/N.D.	Serie/N.D.	17.000*/N.D.	Serie/Serie	Serie/Serie
Reposacabezas delant./traseros	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie	Serie/Serie
Respaldo post. abatible	N.D.	Serie	Serie	Serie	Serie
Servodirección	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sistema de orientación por satélite	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
Tapicería de piel	N.D.	201.797*	363.000	N.D.	Pack
Techo practicable eléc./mec.	125.883/N.D.	142.931	142.000/N.D.	N.D./N.D.	120.000
Termómetro de aceite	N.D.	Serie	N.D.	N.D.	N.D.
Termómetro de agua	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Voltímetro	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.	N.D.
ND = No Disponible • = Opción montada en la unidad probada * Precio estimado					
PRECIO UNIDAD PROBADA					
En pesetas	3.724.993	4.036.754	3.431.000	3.135.000	3.295.000

Régimen alto.

El motor del Vectra con su culata multiválvula es el que admite un mayor régimen de giro.

 **El Laguna**
cuenta con un
excelente
compromiso entre
eficacia y confort
en carretera

Buenas prestaciones. El motor JTD del Alfa 156 ofrece unas buenas cifras de prestaciones.



Confortable. La suspensión Hidracitva II del Xantia ofrece una gran comodidad a sus ocupantes.



derar como buenos, hay que fijarse detenidamente en las recuperaciones, tanto en cuarta como en quinta velocidad, para comprobar las diferencias que existen entre el rendimiento de este motor a bajas revoluciones con el resto de sus rivales. Con estas cifras, lo lógico sería pensar que a la hora de pasar por el surtidor se invirtieran los términos—el que más corre más gasta—, pero no es así. A velocidades legales, todos son unos verdaderos tacaños; en ciudad el Vectra y el Laguna apenas necesitan más de siete litros a los 100 km; el Laguna y el Xantia en carretera a una media de más de 95 km/h no necesitan ni cinco litros y en autopista el Xantia y el Toledo no superan los seis litros. El resultado de todo esto son unas autonomías que permiten viajar de punta a punta de nuestra península pasando por alto las estaciones de servicio—al menos para repostar combustible—.

El comportamiento en carretera, al igual que sucede con el motor, es bueno en general,



Término medio. El Laguna destaca por la homogeneidad de todos sus apartados.



Poderoso. El motor del Toledo le permite unas excelentes cifras de prestaciones

aunque aquí sí que hay mayores diferencias. El Citroën Xantia con su suspensión Hidractiva II apenas se inclina en las curvas, absorbe las irregularidades del terreno con una facilidad asombrosa y ofrece un confort a sus ocupantes de primer orden. Eso sí, sin perder un ápice de eficacia en curvas rápidas o medias. En su contra únicamente podemos apuntar que los movimientos de la carrocería en parado resultan ciertamente molestos. Otro de los aspectos a los que hay que acostumbrarse en este modelo es a su peculiar tacto del freno, que no permite una buena dosificación y lleva un tiempo hacerse al mínimo recorrido del pedal.

Sin embargo, la resistencia al calentamiento y la capacidad para detener el coche es muy elevada, con lo que la nota final que se merece en este apartado lo es también. El Laguna y el Toledo se encuentran casi al mismo nivel que el Xantia en confort y estabilidad, con buenas características en cuanto a confort interior y seguridad. Bastidor y suspensiones se encuentran bastante equilibradas y permiten una buena velocidad de paso por curva con una elevada nobleza de reac-

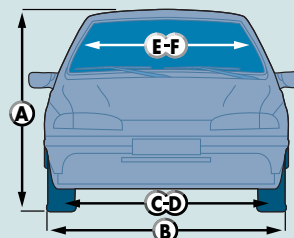
ciones. La agilidad de estos modelos en carreteras sinuosas –especialmente en el caso del Toledo– y, sobre todo, la seguridad y aplomo con que obsequian a su conductor, hacen que la conducción sea ciertamente relajada, aunque viajemos deprisa. El Alfa 156 se puede definir como el más deportivo de todos, gracias a unas suspensiones más firmes, una dirección muy rápida y unas vivas reacciones cuando circu-

lamos deprisa por carreteras con muchas curvas. Aunque la última generación de Vectra ha mejorado sensiblemente, Opel sigue aplicando unas suspensiones más blandas que las de sus rivales, lo que se traduce en una disminución de la agilidad

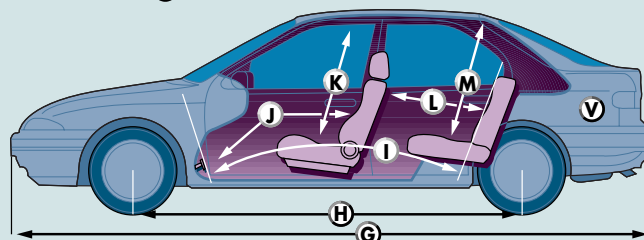
a la hora de circular por zonas muy viradas. Con ello no queremos decir que el coche vaya mal, simplemente apuntamos que no ofrece el excelente rigor de marcha de sus rivales. El apartado de la transmisión se salda con una buena nota para todos, ya que no existe un acusado salto entre marchas. Sin embargo, el Xantia cuenta con unos desarrollos finales en la última marcha muy largos, que obliga a usar el cambio con más asiduidad de lo esperable. Esto se constata en nuestras ci-

DIMENSIONES														
	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	V
ALFA ROMEO 156 1.9 JTD	142	175	151	150	139	136	443	260	179	105	92/96	80	87	420
CITROËN XANTIA 2.0 HDI	140	176	150	146	144	138	452	274	182	105	93/96	79/76	87	430
OPEL VECTRA 2.0 DTI 16V	145	171	148	146	137	137	449	264	180	105	95/100	73	92	540
RENAULT LAGUNA 1.9 DTI	147	175	148	147	142	139	463	267	179	105	96/100	77	86	540
SEAT TOLEDO 1.9 TDI SPORT	144	174	151	149	135	138	444	251	176	105	96/100	76	90	580

Medidas en cm.



- A Altura
- B Anchura
- C Vías delanteras
- D Vías traseras
- E Ancho interior del.
- F Ancho interior tras.
- G Longitud
- H Batalla
- I Longitud interior
- J Espacio piernas del.
- K Altura delantera
- L Espacio piernas tras.
- M Altura trasera
- V Maletero (dm³)



fras de recuperación, aunque estos desarrollos sirven para beneficiar en cierta medida el consumo a marcha estabilizada y el confort acústico. Tan sólo el Vectra merece una puntualización, pues tiene un tacto de la palanca de cambio que no permite un accionamiento rápido como el de sus rivales.

En modelos de esta categoría no sólo las prestaciones o el comportamiento marcan la

elección entre uno u otro modelo. La habitabilidad, la capacidad del maletero y el equipamiento y precio son razones de auténtico peso para la elección final. Unas cosas con otras, todos tienen un interior más o menos parecido en el que cuatro personas viajarán cómodamente, aunque unas marcas dan una mayor importancia a aspectos como la anchura, otros a la altura y otros al ma-

Buena aerodinámica. El estudiado diseño de sus carrocerías les otorga un buen Coeficiente Cx.



Ahorradores. La presencia de las últimas tecnologías Diesel permiten reducir los consumos de estos motores, sin renunciar por ello a unas buenas prestaciones.

letero. El Toledo es de estos últimos, al ofrecer un maletero con nada menos que 580 litros de capacidad. Sin embargo, el hueco de acceso, al no contar con portón, limita bastante su practicidad: para algunos usuarios puede resultar incluso demasiado profundo. Laguna y Vectra tienen una capacidad de carga en su maletero —540 litros— y, además, ofrecen la posibilidad de optar por una carrocería de cinco puertas, con lo que ganan puntos en este apartado, mientras que el Xantia y el 156 se sitúan en última posición con

430 y 420 litros de capacidad. El precio tampoco marca la diferencia entre ellos como para apuntar hacia un modelo en concreto. Aunque parezca que el Xantia cuesta más de 3,7 millones de pesetas, aplicados los descuentos oficiales su precio se iguala al del Alfa 156. Y eso significa 200.000 pesetas más que un Toledo, Laguna y Vectra, que están en un pañuelo, aunque es el Renault el que ofrece un equipamiento de serie más completo. ■

Jesús Aguado
y Equipo de Pruebas
Fotos J. Martínez

■ *Estos motores turbodiesel son sólo un avance de lo que nos deparará la técnica en un futuro muy cercano*



Variedad. El Toledo y el Alfa 156 son los únicos que no disponen de una variante de carrocería con portón.

BALANCE

ALFA	CITROËN	OPEL	RENAULT	SEAT
------	---------	------	---------	------

Unas cosas con otras, el resultado final más justo es un empate. El Seat Toledo ofrece la frescura de una línea moderna y atractiva, un motor de rendimiento excepcional y un precio y una presentación muy buenos. El 156 cuenta con una línea sumamente atractiva, un comportamiento deportivo y un buen motor. Citroën tiene en su confort y suavidad de funcionamiento su mejor arma, junto con una mecánica en la misma línea. El Vectra ofrece un precio muy ajustado, y un motor tan ágil como ajustado en sus consumos. El Laguna es equilibrado en todos sus apartados; es cómodo, ofrece un comportamiento dinámico muy bueno y, además, es el que mejor relación precio/equipamiento ofrece de todos.

Valor/Precio	8	8	8	8	8
Acabado	8	7,5	8	7,5	8
Habitabilidad	7,5	8,5	7	7,5	7
Maletero	6	7	7,5	8	8
Pto. Conducción	8	7,5	8	8	8,5
Visibilidad	7,5	7	7	7,5	8
Equipamiento	7,5	8	7,5	8,5	8
Sonoridad	8	7,5	7	8	8,5
Motor	8	8	8	8	8,5
Transmisión	8	7,5	7,5	8	8
Velocidad	7,5	7,5	8	7,5	8
Aceleración	8	7,5	8	8	8,5
Adelantamiento	8,5	7,5	7,5	7,5	9
Dirección	7,5	7,5	7	7,5	7,5
Frenos	7	8	7,5	7	8
Comportamiento	8	8	7	8	8
Consumo	8	8,5	8,5	8,5	8
Nota Media	7,7	7,7	7,6	7,8	8,1

LO MEJOR

Alfa Romeo 156 1.9 JTD

- Comportamiento
- Estética atractiva
- Recuperaciones

Citroën Xantia 2.0 Hdi

- Confort
- Comportamiento
- Habitabilidad

Opel Vectra 2.0 DTI

- Precio
- Rendimiento del motor
- Consumos

Renault Laguna 1.9 dTi

- Bajo consumo
- Relación precio/equipamiento
- Confort

Seat Toledo Tdi

- Prestaciones
- Comportamiento
- Nivel sonoro

LO PEOR

Alfa Romeo 156 1.9 JTD

- Distancias de frenado
- Radio de giro pequeño
- Respaldo posterior no abatible

Citroën Xantia 2.0 Hdi

- Movimientos en parado
- Visibilidad trasera
- Cambio lento

Opel Vectra 2.0 DTI

- Suspensiones blandas
- Espacio trasero
- Retrovisores ext. pequeños

Renault Laguna 1.9 dTi

- Asiento conductor muy alto
- Guantero pequeña
- Calidad del ruido

Seat Toledo Tdi

- Boca maletero pequeña
- Espacio trasero
- Retrovisor drcho. pequeño

	Prestaciones	Confort	Seguridad	Inversión
ALFA	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○
CITROËN	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○
OPEL	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○
RENAULT	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○
SEAT	●●●●○	●●●●○	●●●●○	●●●●○