

Con carrocería de 3 y 5 puertas

Renault 19, novedad mundial

El programa X53, nombre secreto del R-19, es ya una realidad, pues el pasado mes de mayo comenzó la fabricación de este nuevo modelo de Renault, berlina bicuerpo que se inscribe en el segmento europeo M-1, donde deberá enfrentarse con el recién nacido Fiat Tipo, el popular Volkswagen Golf, el prestigiado Ford Escort, el codiciado Opel Kadett, el modélico Peugeot 309, y con lo temidos japoneses, como el Mazda 323, todos ellos de aproximadamente cuatro metros de longitud, dotados de motores de 1.100 a 2.000 c.c., y con potencias que oscilan entre los 55 y los 156 CV.

Este es un mercado importante, pues de cada 100 vehículos que se matriculan, 27 pertenecen al segmento donde llega ahora el R-19.

En septiembre, en España

Durante el próximo mes de julio será comercializado este vehículo en Francia, y en septiembre está previsto hacer la presentación a la prensa española, motivo por el cual no deberá demorarse la fecha de comercialización, si bien oficialmente no hay dicho nada.

Será producido en cuatro fábricas, Douai y Maubeu-

ge, 1.750 vehículos al día, Valladolid, con 600 vehículos al día, y Portugal, con 300 vehículos al día, mientras que los motores serán realizados en Francia, México, y en Valladolid dos tipos, uno de ellos en exclusiva para todos los mercados.

En un principio las versiones serán a base de dos tipos de carrocería, de 3 y 5 puertas, con cuatro niveles de equipación, y cinco motores básicos, de los cuales tres son nuevos, un diesel y un 16 válvulas.

La gama europea, donde se está España, incluye las siguientes versiones, lo cual no quiere decir que todas ellas sean comercializadas en nuestro país, pues es norma que los modelos menos motorizados y con la equipación más pobre no lleguen a nosotros. Así es la gama primitiva:

- **TR.** Motor de 1.237 c.c., de 55 caballos a 5.500 r.p.m. y par máximo de 9,2 mkg. a 3.000 vueltas, o motor de 1.397 c.c., 60 caballos a 5.250 r.p.m. y par de 10,5 mkg. con caja de cambios de 4 marchas y opcional de cinco. Velocidad máxima de 155 kms/h, aceleración de 0 a 100 en 16,1" y consumo medio de 6,5 litros, mientras que para el segundo motor la velocidad punta es de 160 kms/h y aceleración de 0 a 100 en 15", permaneciendo

idéntico consumo.

- **GTR.** Con opción de los dos motores anteriores, cambio único de 5 velocidades que no varía la velocidad punta, pero si la aceleración, que queda en 16 y 15" respectivamente, y el consumo se sitúa en 6,4 y 6,3 litros, según motores.

- **TRE.** Motor único de 1.237 c.c. y 55 caballos, cambio de 5 marchas, y equipación dotada de "Pack" ergonómico.

- **TS.** Con motor 1.390 c.c. de 80 caballos a 5.750 r.p.m. y par máximo de 11 mkg. a 2.750 r.p.m., cambio de 4 marchas y opción de 5, velocidad punta de 173 kms/h, aceleración de 12,8", y consumo de 6,4 litros.

- **GTS.** Idéntico motor, cambio de 5 marchas, aceleración de 12,2" y consumo de 6,5 litros.

- **TSE.** Idéntico al anterior, pero con mejor equipación, que incluye el "pack" ergonómico.

- **GTX.** Motor de 92 caballos, de 1.721 c.c. a 5.750 r.p.m. con par máximo de 14,1 mkg. a 3.000 vueltas, cambio de 5 marchas y opción de una caja corta, así como opciones de dirección asistida, pack ergonómico y frenos ABS. Velocidad punta de 183 kms/h, aceleración de 10,7" y consumo medio de 7,5 litros.

- **TXE.** Versión semejante a



Así es el nuevo Renault 19 en carrocería de 3 y 5 puertas. Su parecido con algunos modelos de otras marcas es evidente, y es que la originalidad es difícil de conseguir.

la anterior, pero con un nivel superior de equipación, incluyendo el pack ergonómico de serie.

- **16 v.** Versión deportiva, con motor de 16 válvulas, 4 por cada cilindro, que suministra una potencia de 140 caballos a 6.500 vueltas, con un par máximo de 16,8 mkg. a 4.250 r.p.m. Velocidad punta de 215 kms/h, acelera de 0 a 100 en solo 7,9" y consumo medio de 7,8 litros.

- **TD.** Versión básica en diesel, con motor de 1.870 c.c. y 65 caballos a 4.500 r.p.m., con par de 12,3 mkg. a 2.250 vueltas, alcanzado 161 kms/h, aceleración de 15,7" y consumo homologado de 6 litros.

- **GTD.** Semejante al ante-

rior, pero con las opciones de dirección asistida y pack ergonómico, aunque en general el grado de equipación es un punto superior.

- **TDE.** Única versión del R-19 que solo se fabrica en carrocería de 5 puertas, mecánicamente igual a los otros dos diesel, con un tercer grado de equipación y pack ergonómico de serie.

La arquitectura

Se trata de un vehículo con motor delantero transversal, suspensión delantera tipo MacPherson, y trasera independiente a base de barras de torsión y brazos tirados. Su longitud es de 4,15 metros, 108 mm. más largo que el R-11, es tam-

bién más ancho, 28 mm. teniendo 1,69 metros, al tiempo que la distancia entre ejes ha mejorado al ser superior, 33 mm. llegando a tener 2,54 m., habiendo aumentado también las vías delantera 18 mm y trasera 60 mm., rebajando su Cx en nada menos que 6 puntos, pues se queda en 0,30 y el R-11 poseía un 0,36

R-9 y R-11 seguirán

El R-9 y el R-11, de los que se llevan fabricados 1,9 y 1,6 millones de unidades, seguirá comercializándose por el momento, sin que se tenga noticia oficial de la fecha en que el nuevo R-19 absorba totalmente la gama de los 9 y los 11



El Samurai, nueva denominación del Suzuki Santana, mejora en varios detalles, entre ellos la estabilidad.

Mejorada la estabilidad

Samurai. El nuevo Suzuki Santana

Varias han sido las modificaciones que ha sufrido el conocido hasta ahora como Suzuki Santana, que también ve cambiar su nombre, por el de Samurai. Principalmente está la mejora en el ancho de vía, que aumenta en 90 mm. lo que le dará más estabilidad. La parrilla delantera, pintada en el color de la carrocería, aletines más anchos para dar cobijo a la mayor anchura de ejes, discos de ruedas de nuevo diseño, neumáticos de serie baja 205/70 en llanta 15", son algunas de las modificaciones exteriores.

En el interior del vehículo aparece un nuevo diseño del salpicadero, el pa-

nel de instrumentación incorpora nuevos relojes, el volante es también nuevo, y la calefacción es ahora más eficaz.

Mecánicamente equipa el mismo motor, de 1.324 c.c. con 63 caballos, cambio de 5 marchas con reductora y tracción a las cuatro ruedas.

Tres son las versiones que se comercializan en España, el JX, de techo de lona, cuyo precio es de 1.402.000 pesetas; el JHT, techo duro, también conocido por Hard-Top, por 1.468.000 pesetas; y el VE, techo metálico, sobrelevado, cuyo precio es de 1.437.000 pesetas. Para la exportación, recordemos que este vehi-

culo se fabrica en Linares y se vende en Europa con el nombre de Santana, evitando el nombre nipón de Suzuki, se produce una versión también de techo metálico, la VX, pero de menor altura.

No obstante lo dicho, pudiera ocurrir que las modificaciones fueran más, pero el departamento de prensa de Land Rover Santana parece tener como única misión servir información a la prensa madrileña olvidándose de las provincias. Nosotros no correspondemos con la misma moneda, y en atención a lo lectores ofrecemos lo que sabemos sobre las modificaciones habidas.

ORION
LA CONQUISTA DEL ESPACIO



- * Avanzado diseño exterior más el aerodinámico.
- * Interior con más tecnología, confort y espacio.
- * La economía del diesel. 54 CV. Velocidad máxima 146 Km/h. Consumo 3,9 litros.
- * Brillante motor 1,4, 75 CV. 167 Km/h. Consumo 4,7 litros.
- * Motores 1,6 carburación e inyección. 90 y 105 CV.
- * Versiones GL y Ghia.
- * Y un precio que le conquistará.

Pruébalo en su Concesionario Ford.



ANTONIO BRAVO, S. A.

Carretera Madrid-Lisboa, Km. 397.

BADAJOS