



PEUGEOT 309 SRD T  
VOLKSWAGEN GOLF GTD

# AHORRADORES CON FUERZA



**U**NA mecánica turbo alimentada, se hace casi imprescindible a la hora de mover un vehículo de gasoil. Con la incorporación de los turbos, los clásicos diesel dejan de ser unos autos lentos y pesados, para pasar a codearse de tú a tú con sus hermanos de gasolina. El inconveniente mayor de estos coches, es el precio adicional que se paga por ellos; se necesita

hacer un buen número de kilómetros a lo largo del año, para justificar este incremento de precio con respecto a la versión equivalente de gasolina.

La elección entre estos dos diesel se hace difícil; por un lado el Golf ofrece un acabado mejor y una fiabilidad mecánica más que probada, pero a un precio también superior. El Peugeot por su parte aporta unas prestaciones más brillantes y

algo más de espacio interior, a un precio inferior.

## AGILES Y ECONOMICOS

Mecánicamente el recién nacido incorpora el motor 1.7 del 405, pero con una potencia de 78 caballos. Su comportamiento es suave y muy progresivo, entrando el turbo en acción recién pasadas

Con la reciente aparición del 309 Turbodiesel y del potente GTI de dieciséis válvulas, a la extensa gama de estos Peugeot, solo le falta ya una versión de cuatro ruedas motrices, para ofrecer el 309 para cualquier exigencia y uso. En esta ocasión el último modelo diesel de Peugeot, el SRD Turbo, es comparado a todo un veterano en este tipo de vehículos: el Volkswagen Golf GTD.

Estos dos coches están encaminados a aquellas personas que les guste hacer muchos kilómetros a lo largo del año, a bajo costo y sin que eso perjudique su buen andar y agilidad de comportamiento.



#### VIRTUDES

- Buenas prestaciones
- Consumos ajustados
- Motor progresivo

**PEUGEOT 309 SRD T**  
PRECIO: 2.157.742 ptas.

- Quinta velocidad larga
- Detalles de acabado
- Suspensión incómoda.

#### DEFECTOS

#### VIRTUDES

- Consumo bajo
- Autonomía
- Agilidad de manejo

**VOLKSWAGEN GOLF GTD**  
PRECIO: 2.250.106 ptas.

- Precio elevado
- Sonoridad alta
- Equipamiento escaso

#### DEFECTOS

las 2.000 revoluciones por minuto, es entonces cuando el motor funciona de maravilla y nos hace casi olvidar que se está conduciendo un diesel. El Golf por su parte ofrece un motor también brillante y elástico pero que empuja a partir de las 3.000 revoluciones.

Los dos coches responden a un concepto moderno de motores de gasoil, con unas prestaciones más que suficientes para este



**PARA HACER KILOMETROS.**

El carácter ahorrador del Peugeot, junto con su buen comportamiento rutero y un motor sobrealimentado, lo convierten en un vehículo idóneo para aquellos que hacen muchos kilómetros al año.

tipo de vehículos. La velocidad máxima es casi igual en los dos rivales, pero en prestaciones y recuperaciones la mayor potencia y cilindrada del Peugeot se deja sentir, aventajando así al Volkswagen. Aunque es ya inminente la comercialización de un nuevo Golf GTD, que incorpora un Intercooler, encargado de enfriar el aire de alimentación. Esta nueva versión desarrollaría unos diez caballos más de potencia y es de los pocos coches turbodiesel con intercooler de este tamaño, al que le han podido incorporar el aire acondicionado, que se ofrece como opción y que en otros coches ha sido imposible instalar por falta de espacio. La carrocería también se beneficiará de algunos retoques estéticos, que indudablemente le darán un aspecto más moderno. Pero esto no quiere decir que el GTD deje de fabricarse, sino que se amplía la oferta del Golf turbodiesel en beneficio del usuario.

En consumos y en autonomía el Golf gana por escaso margen a su oponente y es en estos dos apartados donde se pone de manifiesto la mejor calidad de estos dos diesel, que pueden recorrer muchos kilómetros sin repostar, gracias a un reducido consumo de combustible.

La caja de marchas, de cinco velocidades, se maneja con suavidad y precisión en el Golf, con unos recorridos bastante

**FICHA TECNICA**

	309 SRB-T	GOLF GTD
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.769	1.588
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Bomba inyec. + turbo	Bomba inyec. + Turbo
Compresión	22 a 1	23 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	78 cv (57,5 kw) / 4.300	70 cv (51,5 kw) / 4.500
Par máximo / r.p.m.	16 mkg (157 Nm) / 2.100	14 mkg (132 Nm) / 2.500
<b>TRANSMISION</b>		
Traacción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,8/14,5/23,4	8,4/14,9/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	32,4/40,8	31,3/38,5
Embrague	Monodisco, cable	Monodisco, cable
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Volante de volante	2,9	3,7
Diámetro de giro (m)	10,4	10,7
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	Op
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Tipo Mc Pherson	Tipo Mc Pherson
Traacción	Ruedas independientes	Semiindependiente
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 J X 14	Chapa 5,5 X 13
Neumáticos	175/65 HR 14	175/70 SR 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	975	920
Capacidad del depósito de combustible	55	55



**ECONOMICO Y TRADICIONAL.**

El Golf ofrece una fiabilidad mecánica más que probada y sus buenas prestaciones le permiten codearse de tú a tú con similares vehículos de gasolina.

<b>CONSUMOS</b>		
Datos en l/100 kms.	309 SRD T	GOLF GTD
<b>CIUDAD</b>		
A 28 km/h de promedio	7,3	6,6
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	4,7	5,2
En conducción rápida	10,0	9,8
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,2
A 140 km/h de cruceo	8,2	8,9
<b>CONSL. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	6,5	6,3

<b>FRENOS</b>		
DISTANCIAS DE FRENADO	309 SRD T	GOLF GTD
(En metros)		
A 60 km/h	16,7	17,3
A 100 km/h	54,2	51,2
A 120 km/h	73,9	71,7

<b>SONORIDAD</b>		
	309 SRD T	GOLF GTD
AJ. talenti	52,9	60,7
A 60 km/h	64,5	67,0
A 90 km/h	67,4	70,1
A 120 km/h	70,4	74,2
A 140 km/h	72,9	77,2
A 160 km/h	76,1	80,1

Mediciones obtenidas en la plaza de pruebas con los vehículos con ruido. Valores en decibelios.

<b>PRESTACIONES</b>		
	309 SRD T	GOLF GTD
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	171,2	169,8
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	18,5	19,0
1.000 m. salida parada (seg.)	34,4	36,1
0-100 km/h (seg.)	12,5	13,7
Metros recorridos	218	236
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,7	21,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	24,4	24,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,8	39,9
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	40,1	45,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,3	13,3
Metros recorridos	346	418
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	16,4	20,7
Metros recorridos	455	662

<b>EQUIPAMIENTO</b>		
	309 SRD T	GOLF GTD
Centros rotacionales	SI	SI
Mantenimiento de aceite	NO	NO
Termostato de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Quedador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Puño antirrobo	SI	NO
Acces. antirrobo exterior	CP	CP
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables directamente	NO	NO
Retenector regulable eléctrico (zona A/B/C)	NO/NO	NO/NO
Módulo a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Baterías eléctricas (D.F.T.)	SI/NO	SI/NO
Catres cromados	SI	NO
Chamones de seguridad interiores	NO	SI
Asiento sport/rojo disponible	SI	CP
Puños regulables desde el interior	SI	NO



**BIEN APROVECHADOS**

La versatilidad de abatir el asiento total o parcialmente, de serie en el 309 y opcional en el Golf, aumenta la capacidad de carga sin anular la posibilidad de llevar pasajeros.



cortos y unos desarrollos bien adaptados, para conseguir un aprovechamiento óptimo del motor.

En el 309 el cambio se maneja también sin dificultad, pero sus recorridos son más largos y el desarrollo de la quinta velocidad resulta asimismo algo largo. Este cambio se modificó con respecto a los antiguos 309 y, aparte de aportar unos desarrollos nuevos, ya no llevan el gatillo que evitaba introducir la marcha atrás. Ahora ésta se selecciona moviendo la palanca del cambio hacia atrás y a la derecha del conductor.

Los frenos en los dos diesel cumplen bien su cometido, con unas distancias de frenado aceptables y no dan muestras de fatiga aún castigándolos. En el Peugeot hay que frenar con un poco más de energía, puesto que el pedal está más duro, pero no por esto la frenada resulta menos eficaz.

En cuanto a comportamiento podemos calificar ambos vehículos con un notable, pero con algunos matices. El Peugeot se conduce dócilmente y sus reacciones en curvas son en todo momento nobles, pero resulta algo brusco en piso bacheado, debido a un recorrido corto de las suspensiones delanteras, que llegan enseguida a los topes. El Volkswagen se muestra ágil en su manejo pero peca, también en terreno irregular, de un comportamiento brus-

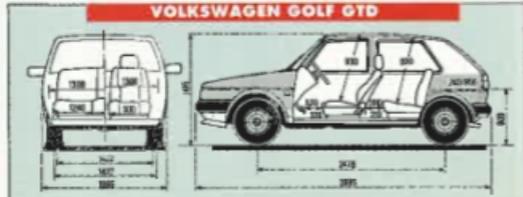
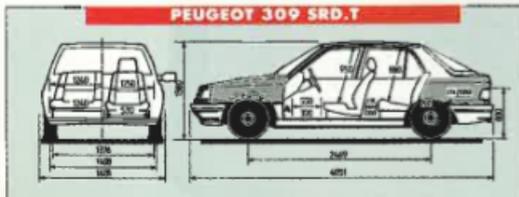
co debido a unos pequeños rebotes en el tren trasero.

**COMODOS Y VIAJEROS**

Las carrocerías, de dos volúmenes y medio la del 309 y de dos volúmenes la del Golf, son de sobra conocidas. El Peugeot es un poco más amplio que el Volkswagen, pero sobre todo se agradece, a la hora de viajar, su mayor capacidad del maletero. En el 309, además, el asiento posterior se puede abatir parcialmente, lo que aumenta las posibilidades de carga del vehículo si solamente viaja en la parte trasera una persona. En el Golf si se quiere tener esta posibilidad hay que pagar por ella, pues es opcional.

Los asientos delanteros del Golf recogen bien el cuerpo y aunque la primera sensación que tenemos al sentarnos en ellos es de dureza, resultan cómodos para viajes largos. De todos modos obligan a llevar la banqueta muy adelantada y el respaldo inclinado para separarse del volante, al estar los pedales bastante alejados; no hay que olvidarse que el Golf fue diseñado por alemanes que son algo más altos que el conductor medio español.

El Peugeot ofrece una regulación lumbar de los asientos delanteros, que se agradece bastante ya que son unos asien-





**NO ACORDES CON EL PRECIO.**

El equipamiento, tanto del Golf como del 309, resulta un poco escaso para el precio que tienen, aunque el cuadro del Peugeot es más atractivo.



**ENVOLVENTES Y COMODOS.**

En ambos vehículos los asientos resultan suficientemente cómodos. Destacan los del Peugeot por su posibilidad de regular la zona lumbar.



**DATOS DEL COMPRADOR**

**Peugeot 309 SRD T.** Fabricante: Peugeot-Talbot España. Ctra. de Villaverde, km 7,500. Madrid. Telf. (91) 347 20 00. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 445 puntos de asistencia. **Volkswagen Golf GTD.** Importador: Seat. Paseo de Pau Claris, 162. 08037 Barcelona. Telf. (93) 215 88 35. Garantía: un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.052 puntos de asistencia

**ECONOMIA**

309 SRD. T	1ª	Un recortado consumo le permite recorrer muchos kilómetros sin repostar, este es el principal argumento a su favor.
Golf GTD	1ª	Es aún más económico en consumo de gasoil que su rival, pero sin embargo cuesta unas cien mil pesetas más.

**CONFORT**

309 SRD. T	2ª	Es cómodo mientras el asfalto no presente excesivas desigualdades, entonces los recorridos cortos de la suspensión molestan.
Golf GTD	1ª	Su carácter abotador va unido directamente con el confort necesario de los pasajeros para realizar viajes largos.

**CARROCERIA**

309 SRD. T	1ª	Su carrocería de dos volúmenes y medio satisface plenamente las exigencias de equipaje de una familia de tipo medio.
Golf GTD	2ª	Cuenta con un habitáculo también amplio, pero su maletero es menos capaz y no se puede ampliar abatiendo el asiento.

**COMPORTAMIENTO**

309 SRD. T	1ª	De excelente se puede calificar el comportamiento del 309 que se caracteriza por su buen agarre y su nobleza de reacciones.
Golf GTD	2ª	No se le pueden reprochar grandes defectos en general al Golf, pero su rival en este caso resulta duro y difícil de pelar.

**MECANICA**

309 SRD. T	1ª	A pesar de estar sobrealimentado mediante un turbocompresor, se muestra progresivo y elástico, facilitando la conducción.
Golf GTD	2ª	Es menos potente, lo que unido a una respuesta más lenta del turbo no le permite superar al Peugeot en este apartado.

**RENDIMIENTO**

309 SRD. T	1ª	Las cifras de prestaciones y recuperaciones se pueden calificar de muy buenas tratándose de un vehículo equipado con motor diesel.
Golf GTD	1ª	Teniendo en cuenta su menor potencia, las prestaciones del Golf también se pueden calificar de muy buenas.

tos blandos y los riñones quedan hundidos. El equipamiento, considerando el precio, no es ninguna maravilla en ninguno de los dos coches. En el coche galo, aunque resulta algo más equipado que el germano, se echa en falta un retrovisor en el lado derecho, mientras que el Golf carece de un testigo de reserva de gasolina. Sin embargo los dos rivales equipan de serie una dirección asistida, que tan cómoda resulta para aparcar sin esfuerzo. La diferencia mayor en este capítulo, la encontramos en el precio de las opciones. Así mientras el aire acondicionado en el 309 cuesta 135.800 pesetas, en el Golf se dispara hasta las 286.286 pesetas.

Por último hay que señalar la terminación más cuidada del Golf respecto al 309 en el que, entre otras cosas, el retrovisor hace bastante ruido.

Simonetta Garib  
Fotos: J. Robledo