

CITROËN BX TRD TURBO

# Muy razonable

**P**ARA los responsables de Citroën, el BX TRD TURBO se incluye dentro del segmento medio-alto, que en España representa un 19% del total del mercado. Dentro del segmento, un 18'4% de los compradores se inclina por automóviles diesel. Normalmente se trata de personas que viajan a menudo en coche por cuestiones de trabajo.

Para esta clientela está diseñado el nuevo BX, la inyección de potencia que proporciona el turbocompresor permite unas buenas prestaciones, con un bajo coste de utilización y un notable confort. Todo ello le configura como una elección muy razonable, considerando sobre todo la relación prestaciones/costo por kilómetro.

#### Turbocompresor

Los motivos del éxito del motor diesel hay que buscarlos, principalmente, en el precio del combustible (cuestión estrictamente política, ya que la diferencia real de precio entre gas-oil y gasolina es mínima, la diferencia se debe a los impuestos) y en su menor consumo.

El principal inconveniente del motor diesel es la inferior potencia que proporciona, con respecto a una gasolina de la misma cilindrada.

Una particularidad del motor diesel es su necesidad de gran cantidad de aire, para que la combustión sea completa. En un motor diesel de aspiración normal, la entrada de aire es limitada y tan solo permite la combustión de una cantidad de gasóleo relativamente pequeña, con lo que la potencia obtenida es comparativamente baja. Para paliar este problema sería necesaria una aportación suplementaria de aire. Para ello sirve el turbocompresor, éste aspira el aire de admisión y lo comprime, con lo que la cantidad de aire que entra en los cilindros es muy superior. Esto permite inyectar mayor cantidad de gasóleo y por tanto obtener mayor potencia de cada explosión.

#### Intercooler

El intercambiador aire/aire, también llamado intercooler, es un refrigerador del aire de admisión. El aire comprimido proce-



dente del turbo-compresor alcanza normalmente una temperatura muy elevada (unos 150°C como máximo), lo que provoca su dilatación y, por lo tanto, que llegue a la combustión en menor cantidad. Gracias al intercambiador, la temperatura del aire de admisión desciende unos 60°C.

Como el aire frío se contrae, a la combustión llega un volumen mayor de oxígeno, lo que permite una inyección mayor de combustible. De esta forma, no sólo se consigue un aumento de las prestaciones, sino una disminu-

ción del consumo.

#### Motor

La principal novedad del coche, se basa en el conocido XUD 7 de 1769 c.c., que va colocado transversalmente e inclinado 30 grados hacia atrás.

Con una relación de compresión de 22/1 y la adopción del turbocompresor (KKK tipo K14 o Garrett TO25 indistintamente) se obtienen 90 CV a 4.300 rpm, con un par máximo de 18'5 Kgm. a 2.100 rpm.

El aumento de potencia ha hecho necesario reforzar todo el

equipamiento móvil del motor, así como la refrigeración (aumento del caudal de aceite y de agua).

#### Precios de los extras

Todos los precios incluyen el IVA.

Pintura metálica - 35.708 pesetas.

Llantas de aleación - 57.705 pesetas.

Aire acondicionado - 144.973 pesetas.

Antibloqueo de frenos (ABS) - 186.191 pesetas.

Si se pide todo, Citroën ofre-

ce el paquete al precio de 353.430, cuando la suma es de 424.577 pesetas.

#### Toma de contacto

El nuevo BX conserva todas las virtudes ya conocidas en sus hermanos de gama: excelente confort de suspensión, magníficos frenos (con el ABS son sensacionales), buena dirección (asistida en este caso) y aceptable nivel de terminación. La incorporación del nuevo motor permite unas prestaciones bastante honestas, tratándose de un diesel, y no sólo en velocidad punta, sino, y sobre todo, en capacidad de aceleración y por tanto de adelantamiento.

Este BX permitirá a sus futuros poseedores realizar muchos kilómetros a bajo precio, con prestaciones suficientes y un buen nivel de comodidad. El equipamiento es abundante y, si se incluye el paquete extra, el coche queda muy completo.

## El nuevo BX y la competencia

Modelo	Cilindrada (c.c.)	Potencia en CV-DIN	0-100 Km/h. (seg.)	Veloc. Máx. (Km/h.)	Consumo 90 Km/h.	Consumo Medio	Precio (F.F. + IVA)
BX TRD Turbo	1.769	90	10'8	180	4'5	5'9	2.230.000
R-21 Turbo D	2.068	90	11'8	177	4'8	6'7	2.305.156
ALFA 75 Turbo D	1.995	95	12'4	175	5'5	7'5	2.390.000
FIAT Regata Turbo D	1.929	80	12'9	170	4'4	5'6	1.734.320

Véalo y pruébelo en:

**GARAJE LEON, S. L.**

Ronda de Levante, 17

MURCIA

