Exteriormente, sólo el logo Turbo Diesel le identifica.

Equipado con un motor sobrealimentado de 88 CV.

Renault 21 Turbo Diesel

Aunque las motorizaciones Diesel no están pasando en estos momentos por su mejor época, con una clara recesión comercial en favor de los motores de gasolina, cualquier nuevo producto firmado por Renault no deja de ser interesante.

RENAULT incorpora a su extensa gama dos nuevas versiones del brillante R 21, que tan buena acogida ha tenido en nuestro mercado, consiguiendo en poco tiempo unas cotas de penetración que han sorprendido a los responsables de Fasa, ya que estamos hablando de un vehículo que por precio difícilmente podría augurársele un número de unidades vendidas tan elevadas, en comparación con vehículos de menor categoría.

La completa gama R 21, con dos tipos de carrocería, berlina y familiar, denominado este último Nevada, y tres motorizaciones, dos de gasolina y una Diesel, aumenta con otras dos versiones, equipadas ambas con un motor que hasta ahora sólo estaba disponible para la Espace y el R 25.

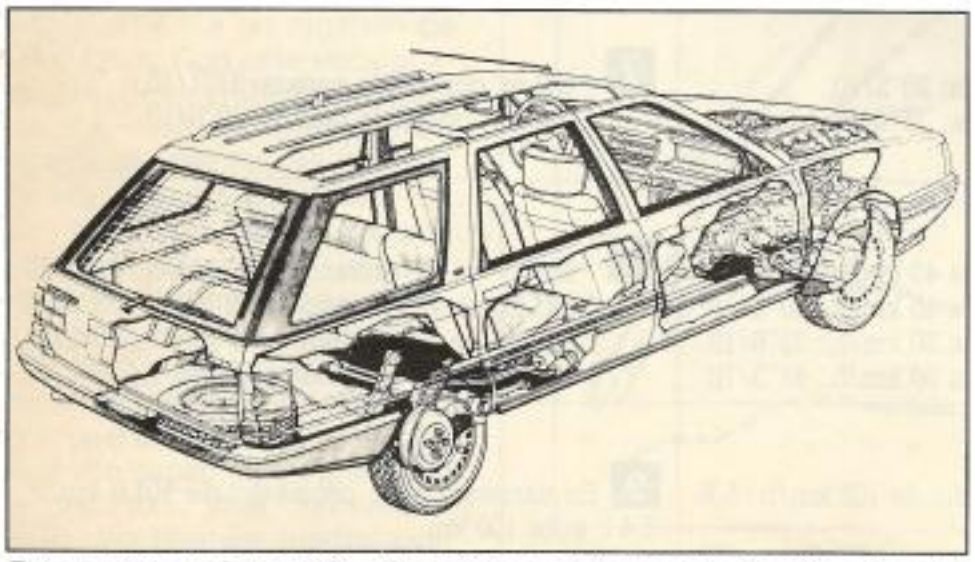
Lógicamente, a excepción de su mecánica y desarrollos de transmisión, el interior es idéntico al del resto de sus hermanos con una excelente habitabilidad y un generoso maletero. El equipamiento también es bastante completo, con la dirección asistida como elemento de serie, mando de apertura de puertas por infrarrojos, combinado por supuesto con el cierre centralizado, elevalunas eléctricos y toda una serie de detalles que pueden completarse con el aire acondicionado y la pintura metalizada como elementos opcionales.

Mecánica sobrealimentada

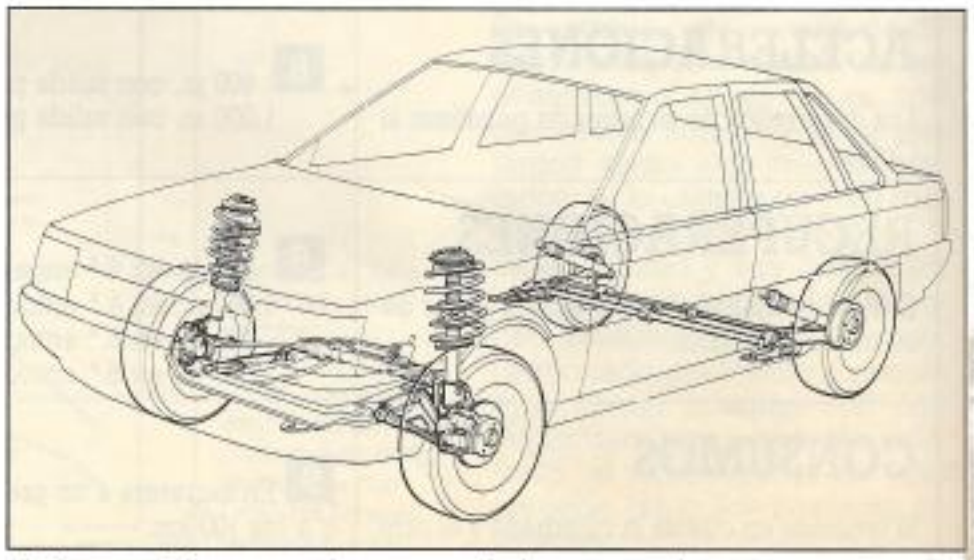
El motor para el R 21 Turbo Diesel es un cuatro cilindros en línea realizado en aleación ligera, situado longitudinalmente, con una cilindrada de 2.068 c.c., conseguidos a base de una carrera de 89 mm y un diámetro de 86 mm. Con una relación de compresión de 21,5:1, proporciona una potencia máxima de 88 CV. DIN a 4.250 r.p.m. y un par motor de 18,5 kgm. a 2.000 r.p.m.

Todo lo que hemos mencionado hasta ahora, a excepción lógicamente de las cifras de potencia y par motor, es idéntico a la definición que se da cuando se habla del motor Diesel atmosférico. Su arquitectura es también similar, con árbol de levas en culata movido por correa dentada, incluso el diagrama de distribución, con una ley de 14-46-50-10.

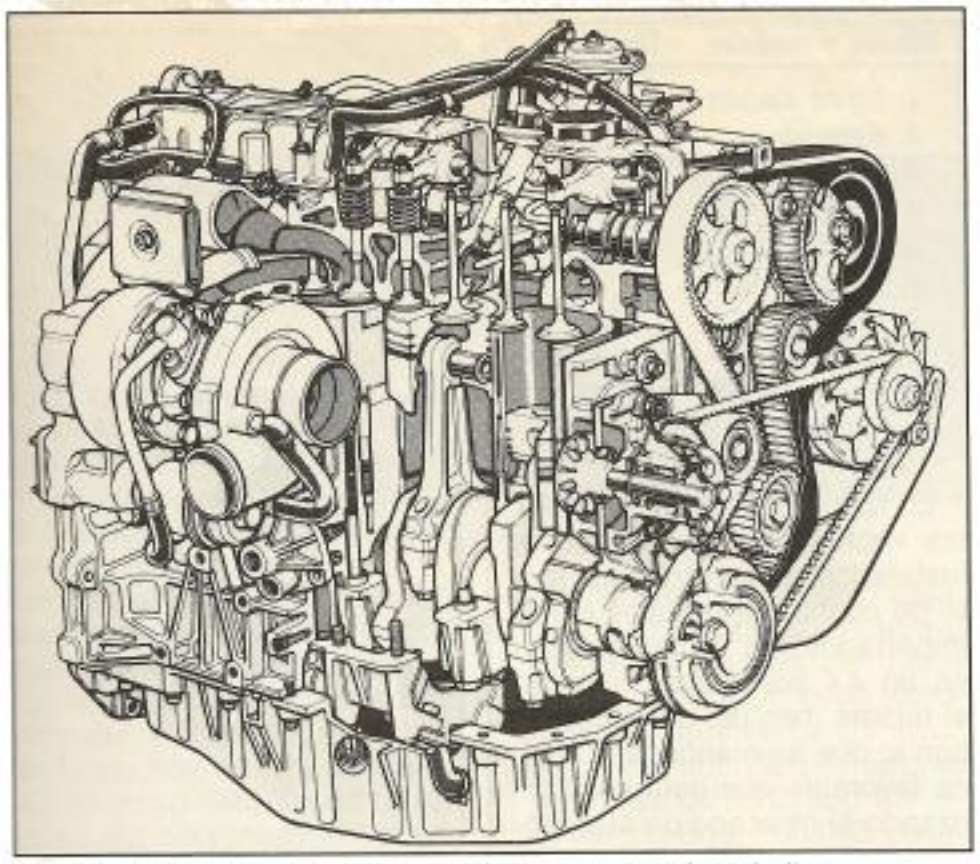
El incremento de potencia se consigue mediante la incorporación de un turbocompresor Garret T 3, que permite obtener una curva de par que supera des-



Este motor está también disponible para la versión familiar Nevada.



No hay variaciones en el esquema de las suspensiones.



Al motor, igual al de GTD, se le añaden turbo y más caballos.

de las 1.500 hasta las 4.000 r.p.m. la barrera de los 15 mkg.

Esta cifra de par ha permitido la adopción de unos desarrollos de transmisión, que en sus valores finales y para las dos últimas marchas son los más largos de toda la gama. La desmultiplicación de las tres primeras relaciones son idénticas para tres modelos, el TXE, el GTD y éste que hoy nos ocupa, con la 4.ª y la 5.ª casi idénticas a las del GTS. Un grupo como al del TXE, 3,44:1 (9/31) en combinación con la desmultiplicación de la caja de cambios y unos neumáticos de 185/65 montados en llantas de 5,5" x 14" de diámetro, sitúan las cifras finales en: 7,72; 14,52; 22,43; 32,54 y 40,33 km/h. por cada 1.000 r.p.m. para 1.ª, 2.ª, 3.ª, 4.ª y 5.ª, respectivamente.

Estos desarrollos y el rendimiento de su motor permite alcanzar una velocidad máxima de 177 km/h, situándose los consumos homologados en 4,8, 6,4 y 8,2 litros para 90, 120 y ciclo urbano, respectivamente. Para el Nevada la velocidad máxima baja hasta los 172 km/h. mientras que los consumos son ligerísimamente más altos con 5,2, 7,0 y 8,3 en las mismas condiciones.

Por lo demás todo es conocido: Suspensión MacPherson con triángulo inferior, amortiguadores hidráulicos, muelle helicoidal y barra estabilizadora para el tren delantero con ruedas independientes mediante brazos tirados, amortiguadores hidráulicos inclinados y cuatro barras de torsión transversales como elementos eléctricos para el trasero. Además del embrague, que por el mayor par disponible, aumenta su diámetro; los frenos, con su doble circuito diagonal, responden al esquema de disco ventilado para el tren delantero y tambor para el tren posterior. □

Francisco José Fernández

El interior está bien resuelto, con un equipamiento muy completo.

Características técnicas

	Renault 21 TD
Motor	Delantero longitudinal. 4 cilindros en línea.
Diámetro por carrera (mm.)	86 x 89
Cilindrada (c.c.)	2.068
Relación de compresión	21,5:1
Potencia máxima (CV. a r.p.m.)	88 a 4.250
Par máximo (mkg. DIN a r.p.m.)	18,5 a 2.000
Potencia específica (CV/litro)	42,5
Relación peso-potencia (kg/CV.)	13,8
Bloque	Aleación ligera.
Culata	Aleación ligera.
Posición de las válvulas	En culata, en línea.
Arbol de levas	En culata, movido por correa dentada.
Diagrama de distribución	14-46-60-10
Alimentación	Bomba de inyección rotativa, con turbocompresor Garret T 3
Tipo de combustible	Diesel.
Capacidad de depósito (l.)	66
Lubricación	Bomba de engranajes.
Refrigeración	Por líquido en circuito a presión.
Tracción	Delantera.
Embrague	Monodisco 1.215 mm.
Relaciones del cambio y desarrollos con el motor a 1.000 r.p.m. (en km/h.)	
1.ª	4,09:1 (7,72)
2.ª	2,17:1 (14,52)
3.ª	1,41:1 (22,43)
4.ª	0,93:1 (32,54)
5.ª	0,78:1 (40,33)
Grupo	3,44:1 (9/31)
Suspensión delantera	MacPherson con triángulo inferior.
Suspensión trasera	Ruedas tiradas con cuatro barras de torsión transversales.
Dirección	Cremallera asistida.
Vueltas del volante	3,25
Diámetro de giro	11,0 m.
Sistema de frenos	Doble circuito en diagonal.
Delanteros	Disco ventilado.
Traseros	Tambor.
Llantas	5,5" x 14"
Neumáticos	185/65 RT 14"
Largo x ancho x alto (m.)	4,46 x 1,71 x 1,41
Distancia entre ejes (m.)	2,60
Vías (delantera y trasera) (m.)	1,45/1,40
Peso en orden de marcha (kg.)	1.220
Prestaciones y consumos	
Velocidad máxima (km/h.)	177
Aceleración 0 a 100 km/h. (s.)	11,8
Consumos homologados (90/120/urbano)	4,8/6,4/8,2