SORTEAMOS UN VIAJE AL RALLYE 1.000 LAGOS

N.º 268 • 2 de Junio 1990
225 ptas. (IVA inc.). Canarias 225 ptas.

AUTO hebdo SPORT

MAS DEPORTE 225 PTAS.

Programa oficial Rallye Villa de Llanes GRATIS

R-21 Turbo frente a R-21 TXI

MATCH

Turbo contra multiválvulas

• 175 CV. 227 km/h • 3.500.000 ptas

• 140 CV. 202 km/h • 2.765.000 ptas

CIRCUITOS

TODOS LOS CAMPEONATOS DE JEREZ

FORMULA 1

GP DE MONACO

OFF ROAD

RAID DEL V CENTENARIO

GOODYEAR EN EUROPA

Con pequeñas variaciones, la trasera de ambos 21 es atractiva (en rojo la del Turbo).

POTENCIA O EQUILIBRIO

La completa gama 21 de Renault nos sorprende ahora con la llegada del 21 TXi, un coche a mitad de camino entre las prestaciones del Turbo y la gama básica. El 21 Turbo, su potencia, sus aceleraciones para conducirlo al nivel que merece exige atención y cierto temperamento deportivo. Con el 21 TXi la conducción es más relajada, lo que no impide que se vaya casi tan deprisa como con el turbo.

Javier BUENO. Fotos: José Manuel MARTINEZ

RENAULT 21 TURBO-RENAULT 21 TXi

El volante del TXI (derecha), es igual que el del Turbo. En ambos la única diferencia es el diseño de la consola central.

HACE ya unos años cuando se presentó en Francia el Renault 21 Turbo dos litros, nos quedamos sorprendidos de lo deprisa que se podía rodar con una berlina familiar con buena capacidad interior y amplio maletero. Sin embargo, la pregunta saltaba rápidamente al volante de los 175 CV sobrealimentados: ¿Cuántos conductores serán capaces de aprovechar al máximo la mecánica y prestaciones que el 21 Turbo ofrece?

Por parte de la marca, era evidente que con el dos litros Turbo se quería incidir con una mecánica rabiosa en el mercado de las berlinas deportivas, en el que BMW, Mercedes, Alfa Romeo, etcétera, tenían ya con la serie 3, la 190 o los 75 una fuerte presencia en esa banda que va de los 170 a los 200 CV.

Por cilindrada un motor de dos litros puede ofrecer ya una potencia atractiva, pero si además sobrealimentamos la entrada de la mezcla a los cilindros con la tecnología Renault y Garret en cuestión turbos el resultado no tardará en llegar: un coche que acelera de 0 a 100 km/h. en 7",4/10 y alcanza una velocidad punta que roza los 230 km/h., es decir prestaciones que se pueden escribir ya con letras mayúsculas. No era, ni sigue siendo, sin embargo, la máxima velocidad a alcanzar lo que más llama la atención del 21 Turbo, rodar hoy por hoy a más de 200 kilómetros por hora, además de infringir la ley, es prácticamente inviable, salvo que tengamos por delante una autopista limpia. Lo que llama la atención es la capacidad de aceleración de este motor dos litros turbo, que casi sin darnos cuenta nos pone la aguja del cuentakilómetros en esos doscientos por hora que antes citamos. Aceleraciones fulgurantes que hay que domesticar, habituándose a ese pequeño tiempo de respuesta del turbo y esa entrada de potencia que quizá nos encontramos de forma un tanto brusca.

El motor del dos litros turbo funciona como un atmosférico hasta las 3.000 revoluciones por minuto. A partir de ese régimen el turbo empieza a soplar, encontrándonos ya entre esa cifra y las 4.500 r.p.m. prácticamente con un 80% de la potencia máxima (175 caballos), que se alcanza según datos del fabricante a un régimen de 4.200 revoluciones. Si la potencia máxima se encuadra dentro de los valores medios que ofrece los competidores más directos. Es, sin embargo, en el par motor donde nos encontramos con una cifra importante: 27,5 kgm a un régimen de 3.000 vueltas, es un dato de auténtica consideración.

En el 21 Turbo la conducción exige atención y manos cuando se busca emular a los Aysa, Saldaña, etcétera. Pero es en la aceleración, cuando el turbo entra, cuando hay que estar atentos para ver a dónde están orienta-

Atractivos diseños frontales con llantas de diferente diseño. Casi más bonitas las del TXI.

R-21 TURBO

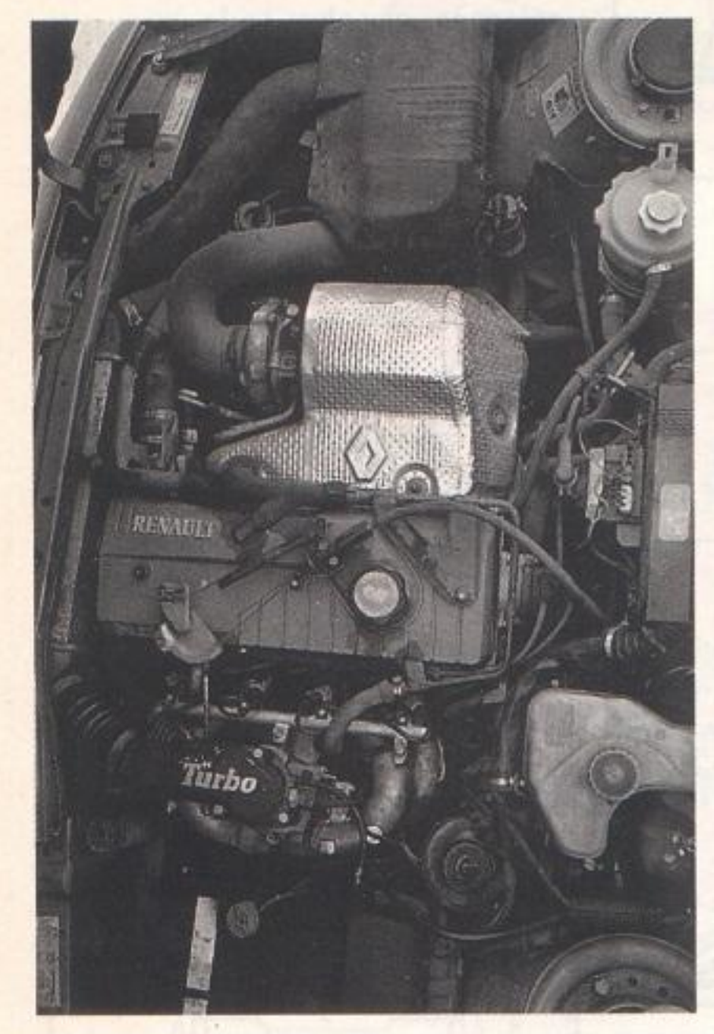
PROS
- ▲ Motor potente.
- ▲ Aceleraciones muy brillantes.
- ▲ Comportamiento.
- ▲ Equipamiento.

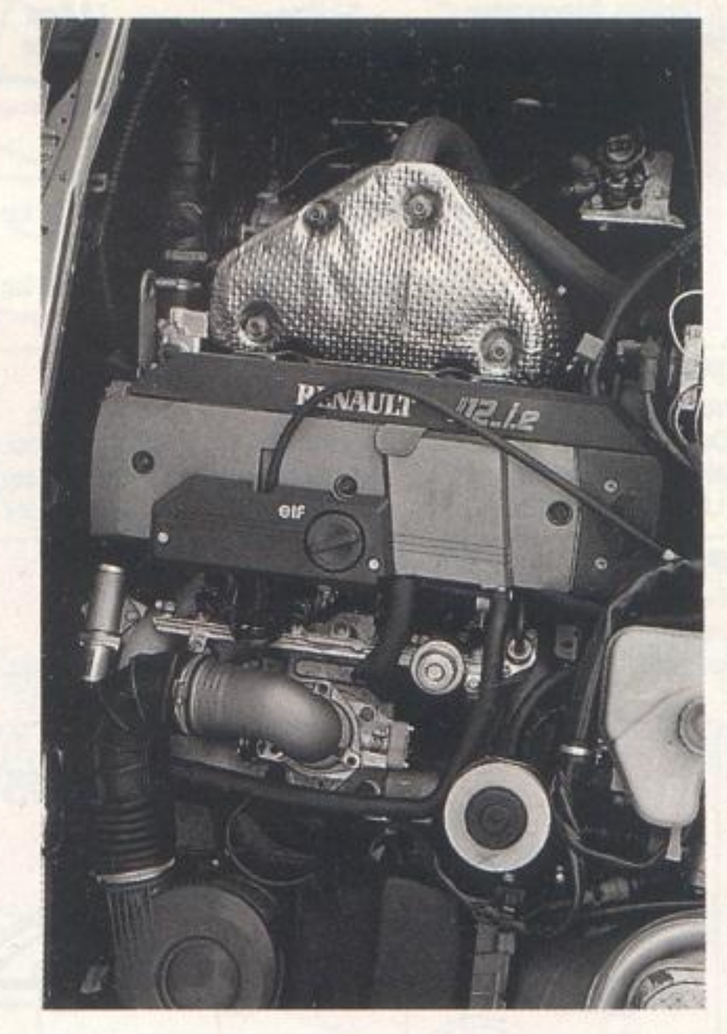
CONTRAS
- ▼ Consumo elevado.
- ▼ Asientos delanteros.
- ▼ Longevidad mecánica.

R-21 TXI

PROS
- ▲ Elasticidad del motor.
- ▲ Consumos.
- ▲ Prestaciones.
- ▲ Frenos.

CONTRAS
- ▼ Amortiguación.
- ▼ Asientos delanteros.
- ▼ Rueda de repuesto.





El TXI (foto superior) necesitaría una amortiguación más dura. La velocidad punta es interesante. Las super prestaciones del Turbo (foto inferior) están fuera de dudas. Cerca de 230 km/h y unas aceleraciones excelentes.

Motor potente el del Turbo, pero pide mucha gasolina (izquierda). El motor del TXI goza de una gran elasticidad (derecha).

das las ruedas directrices. Esas décimas de segundo entre el pisotón al acelerador y la entrada en acción del turbo pueden ser delicadas en, según que trazados y tipos o estado del piso.

Ciertamente no hay progresividad en el motor del 21 Turbo. La potencia, cuando se desata, es brava y en no pocos casos hay que darle una buena «larga cambiada» por utilizar algún término taurino. El 21 Turbo no es cómodo de llevar por zonas viradas, salvo que se juegue bastante con el cambio para contar con un régimen de motor por encima de las 3.000-3.200 vueltas. Al margen de ello habrá que utilizar el cambio también con rapidez para evitar en lo posible pérdidas de motricidad. Dar gas con decisión, por ejemplo a la salida de una curva en segunda, permite apreciar cierta pérdida de tracción. Cambiando a tercera se evitará que el coche se quede escarvando en el asfalto.

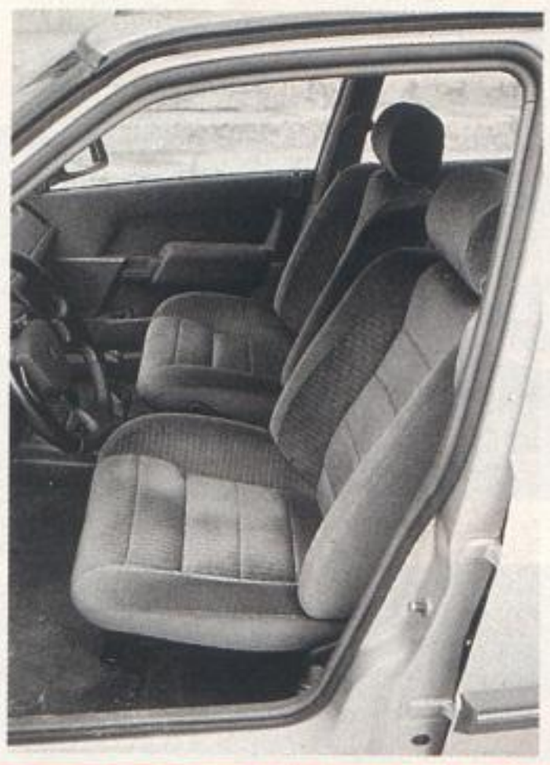
Ya en otros apartados el 21 Turbo es relevante. La suspensión cuenta con una amortiguación oportuna, en cuanto a tarado de los amortiguadores más bien tirando a cierta dureza. La barra estabilizadora tiene el diámetro justo para encontrarnos con un coche que hace la entrada en curva muy plana, sin un amorramiento excesivo y que permite un paso rápido por curva. La dirección asistida es precisa y muy directa con un volante de diseño deportivo, idéntico al que equipa el 21 TXI, mientras que en el apartado frenos, con ABS de serie, no hay reproches que hacer, con discos a las cuatro ruedas, ventilados los delanteros. Tan sólo quedaría por ver el tema de los consumos, en dónde las cifras se disparan abrumadoramente y es que el turbo en estos casos se vuelve totalmente glotón. En nuestra prueba hacer una conducción deportivamente aguerrida nos supuso acercarnos, aunque pueda parecer una exageración, a los veinte litros, aprovechando el motor y cambio al máximo. Pero, en fin, como tantas veces se ha dicho, las prestaciones hay que alimentarlas.

En cuanto al equipamiento puede decirse que el 21 Turbo no desmerece a nivel del segmento en que se encuadra. Llantas de aleación, aire acondicionado, volante deportivo y, eso sí, unos asientos que no cuadran con el carácter del coche, cuando lo propio sería buscar un diseño tirando más a baquet para soportar mejor las aceleraciones laterales, que un butacón de cine de estreno. Por más que se intente, para una talla de 1,70, por ejemplo, encontrar una posición correcta al volante es harto difícil y nunca se acaba de conseguir, aunque es algo mejor que la que se puede conseguir en el TXI.

Equilibrado TXI

Potencia o coche en conjunto equilibrado es lo que sí encontramos con el 21 TXI, en el que destaca su motor con culata de tres válvulas por cilindro, una solución habilidosa para ganar algunos caballos sin llegar a la complejidad y rendimiento de la culata con 16 válvulas. Con 140 caballos, el 21 TXI es un motor con gracia en el que nos ha gustado sobre todo la respuesta en regímenes bajos. Ello se traduce en una clara elasticidad. El motor tira muy bien a partir de 2.000 r.p.m., con una tendencia a quedarse un tanto «clavado» a medio y alto régimen. La zona alta del cuentavueltas no le gusta, pero para ello habría que recurrir a unas cuantas válvulas más. De todas maneras, esa ganancia de 20 caballos sobre el motor del TXE, es lo suficientemente atractiva para encontrarnos ya con un motor con caché deportivo. Caché que tiene todo el coche, que recibe el último restiling de la gama 21 y al que se le incorpora un llamativo alerón trasero, que apunta más a una cuestión de estética que de efectividad. El comportamiento del TXI es el típico

de la gama, subvirador, con una tendencia más clara a hincar más el morro que el 21 Turbo, pero manteniendo cierta eficacia de entrada en curva gracias a unos nuevos muelles; faltaría, a nuestro juicio, un tarado de los amortiguadores algo más enérgico para obtener un comportamiento más deportivo en el que también se aprecian algunas pérdidas de motricidad en recorridos por zonas muy reviradas.



Uno de los contras más acusados en los dos 21 es el diseño y reglaje de los asientos delanteros (derecha Turbo).

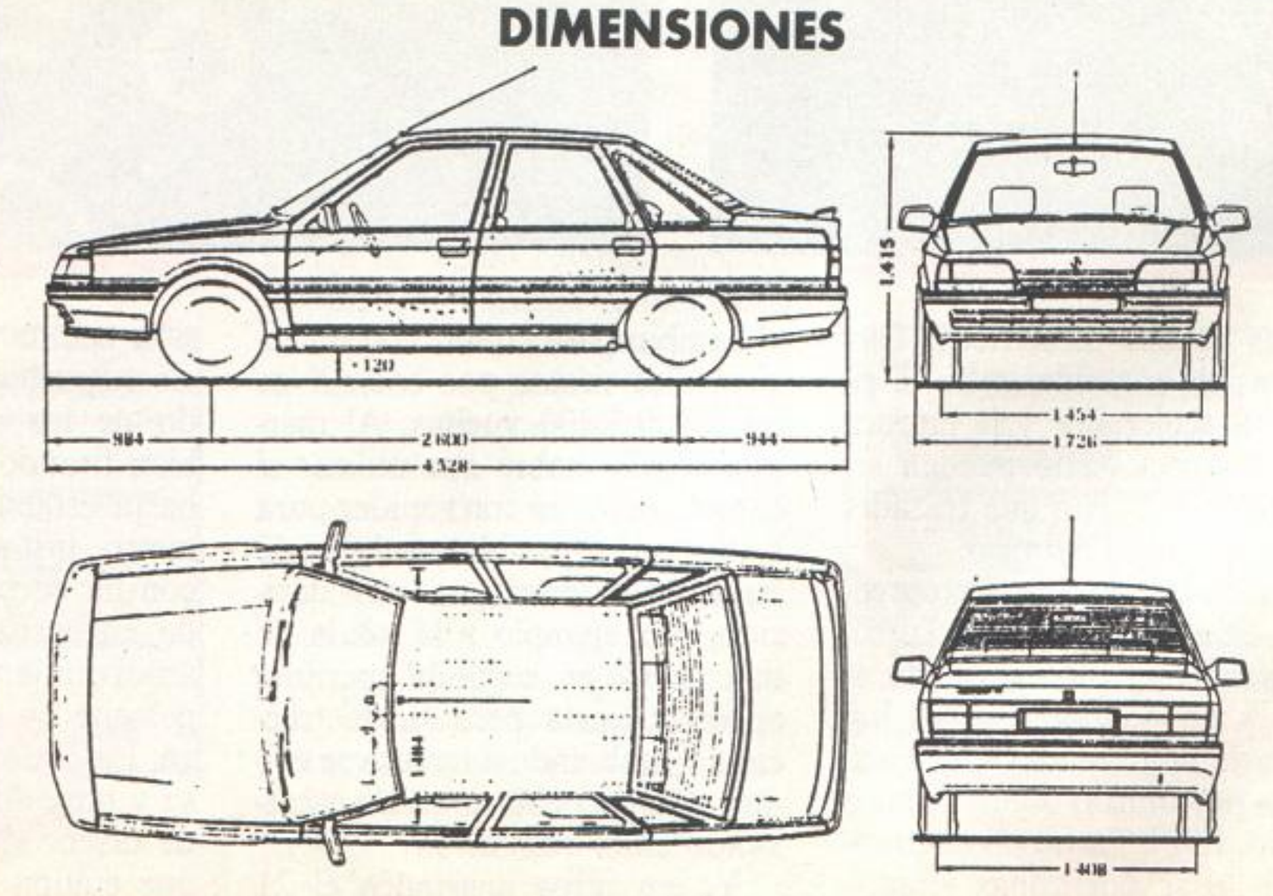
En cuanto a prestaciones, mantener un crucero de 180 km/h está dentro de lo habitual en este coche. Los 200 los alcanza con facilidad, y pasar de esa cifra puede hacerse con condiciones a favor. Es en aceleración donde ya hay diferencias importantes, pero las recuperaciones en adelantamientos son satisfactorias gracias a unos desarrollos de cambio algo más cortos que sobre el TXE, por ejemplo. Evidentemente, y respecto al 21 Turbo, pueden darse dos cuestiones fundamentales, que son precio y consumo. En la práctica, la opción oportuna en busca del equilibrio que titulábamos, estaría en sacrificar en parte de las prestaciones del 21 Turbo en pro de unos consumos más asequibles, que suponen cerca de 800.000 pesetas menos respecto del 21 Turbo. Porque , por lo demás, se puede decir que las diferencias son mínimas. Frontal y trasera muy deportivos, faldón con antinieblas, llantas en aleación ligera de quince pulgadas y de un diseño casi más atractivo que las del Turbo; amplitud interior, manteniendo el mismo defecto de los asientos, y, sobre todo, una conducción que obliga menos y por consiguiente más relajada que la del Turbo.

Con el 21 TXI tenemos un coche ideal en su segmento que, por relación, equipamiento, prestaciones, precio, es casi completo frente a la competencia. En definitiva, un coche equilibrado en todos sus aspectos. Con el 21 Turbo prima la imagen de tener el coche más potente de la familia 21, siendo en definitiva las prestaciones las que determinen la filosofía de su uso. □

FICHA TECNICA

	R-21 Turbo 2L	R-21 TXI
MOTOR		
Disposición:	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
N.º de cilindros:	4 en línea	4 en línea
Diámetro × carrera:	88×82 mm	88×82 mm
Cilindrada:	1.995 c.c.	1.995 c.c.
Relación de compresión:	8:1	9,3:1
Alimentación:	Inyección y turbocompresor Garret. T3 con intercambiador aire/aire doble	Inyección electrónica
Distribución:	Arbol de levas en cabeza, correa dentada	Arbol de levas en cabeza, correa dentada
Encendido:	Electrónico	Electrónico integral
Refrigeración:	Líquida	Líquida
Potencia máxima:	175 CV a 5.200 r.p.m.	140 CV a 6.000 r.p.m.
Par máximo:	27,5 kgm a 3.000 r.p.m.	17,9 kgm a 4.300 r.p.m.
TRANSMISION		
Disposición motriz:	Delantera	Delantera
Embrague:	Monodisco en seco	Monodisco en seco
Caja de cambios:	5 velocidades	5 velocidades
Relaciones del cambio:	1.ª 3,364:1	1.ª 4,09:1
	2.ª 2,054:1	2.ª 2,18:1
	3.ª 1,381:1	3.ª 1,53:1
	4.ª 1,037:1	4.ª 1,16:1
	5.ª 0,821:1	5.ª 0,93:1
	6.ª 0,83:1	
Relación de puente:	3,44	3,54:1
CHASIS		
Tipo:	Monocasco autoportante	Monocasco autoportante
Coeficiente penetración aerodinámico CX:	0,31	–
SUSPENSION		
Delantera:	Resortes helicoidales y amortiguadores telescópicos	Independiente. Muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos telescópicos, barra estabilizadora
Trasera:	Brazos tirados, barra de torsión y barra antibloqueo	Independiente. Brazos de fundición. Amortiguadores hidráulicos y muelles helicoidales. Semibarras de torsión y semibarras estabilizadoras
DIRECCION		
Tipo:	De cremallera con servodirección	De cremallera asistida
Desmultiplicación:	17,4:1	17,4:1
Diámetro de giro:	11,2 m.	10,4 m.
FRENOS		
Delanteros:	Discos ventilados	Discos ventilados
Traseros:	Discos	Tambores (con dos discos)
Antibloqueo:	ABS	ABS
RUEDAS		
Llantas:	6,5 1/2 J	Aluminio 6,5 J 15" V
Neumáticos:	195/55 VR 15	185/55 R 15"
DIMENSIONES		
Longitud:	4,50 m.	4,528 m.
Anchura:	1,72 m.	1,726 m.
Altura:	1,40 m.	1,415 m.
Distancia entre ejes:	2,60 m.	2,600 m.
Vía delantera:	1,45 m.	1,454 m.
Vía trasera:	1,40 m.	1,408 m.
PESO		
Constructor:	1.240 kg.	1.140 kg.
CAPACIDADES (litros)		
Depósito de gasolina:	66 litros	66 litros
Aceite del motor:	6 litros	6,2 litros
Maletero:	490 dm³	490 dm³
CONSUMOS		
A 90 km/h. (homologado):	6,7 litros	6,5 litros
A 120 km/h. (homologado):	8,2 litros	7,8 litros
Urbano (hom./real):	10,8 litros	12,2 litros
CONSUMOS EN PUERTA		
Total durante la prueba:	17,3 l/100 km	11,5 l/100 km
100 km conducción deportiva:	19,5 l/100 km	12,8 l/100 km
PRESTACIONES		
Velocidad máxima:	227 km/h.	212 km/h.
De 0 a 100 km/h.:	7,4 segundos	9, 7 segundos
400 m., salida parado:	15,4 segundos	16,9 segundos
1.000 m., salida parado:	27,8 segundos	31,1 segundos
PRECIO		
En la calle, sin seguro, matriculación e IVA incluidos:	3.500.000 ptas.	2.720.000 ptas.

DIMENSIONES



EUROPA CUP: EL GRAN RESULTADO DE SALDAÑA

IMPORTANTE satisfacción obtuvo el equipo español de los Renault 21 con la segunda fecha de la Copa Europa disputada en Montecarlo. Un segundo puesto de Tomás Saldana premió la tarea del equipo que puso en pista coches competitivos. Una salida de Villaroel en la bateria del domingo impidió un doble resultado positivo, ya que hasta entonces el segundo coche del equipo estaba en novena posición.

Ya en la primera jornada clasificatoria del jueves, se intuía el potencial de los coches españoles, quedanto cuarto Saldana y decimotercero Villaroel, posiciones que se confirmaron el viernes. En pole había quedado el belga Thibaut, nuevo dominador de la categoría, que en carrera volvió a dominar de punta a punta como en Imola.

La competencia se estructuró en dos serie de 12 vueltas cada una –la primera el sábado y la segunda el domingo– clasificando al ganador por suma de tiempos. El sábado Saldana hizo una gran salida, puesto que rápidamente se colocó en la segunda posición a espaldas de Thibaut y precediendo al alemán Schutz. Sin embargo, no pudo soportar por mucho tiempo el asedio del germano. «Yo era más rápido en el resto del circuito –nos aseguraba luego Saldana– pero mi coche era muy blando de reglajes en la zona de la piscina y debía tomar demasiados riesgos para que no me superara, así que preferí dejarlo pasar y no comprometer el resultado.»

Magnífico segundo puesto de Tomás Saldaña en la prestigiosa Europa Cup de Renault.

La estrategia de Saldana se demostró correcta, ya que el domingo consiguió su objetivo de doblegar al alemán, tras haber corregido los reglajes de su coche. Al español le bastaba descontarle un segundo a Schutz para ganarle la segunda posición en la suma de tiempos, cosa que consiguió con holgura e incluso con ambiciones de pelearle la punta a Thibaut. «En la salida lo superé a Schutz y en Mirabeau estuve a punto de hacer lo propio con el belga. Ví que lo podía seguir bien porque él tenía algunos problemas para llevar al coche, pero su motor empujaba un poco más, sobre todo en las subidas donde se me escapaba. Para compensar esto debía tomar muchos riesgos en las frenadas y visto que de Schutz me había escapado sensiblemente, decidí conformarme con un segundo puesto que para mí tiene mucha importancia por lo que representa Montecarlo, y sobre todo, de cara al futuro.»

Por su parte Villaroel se había salido en la curva del Loews intentando superar al argentino Larrauri en la segunda vuelta, tras lo cual debió retirarse.

Clasificación por suma de tiempos: **1.** P. Thibaut (Bélgica), 45.43.818 a 104,795 kph. **2.** T. Saldana (España), a 5.015. **3.** W. Schutz (Alemania) a 8.129. **4.** J. Gouhier (Francia) a 18.423. **5.** O. Jarrauri (Argentina) a 25.257. **6.** B. Castagne (Francia) a 26.926.