GRATIS

BOLETIN DE SEGUNDA MANO

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16

9 de mayo 1987 Núm. 185 • 225 ptas.

LOS NUEVOS RENAULT

PARA EL 88

R-21 COUPE

R-19 BERLINA

Automáticos

MERCEDES 260 E CONTRA ROVER STERLING

Deporte

SAN MARINO FORMULA 1
RALLYE SIERRA MORENA
SALON DE BARCELONA

A Punto

IBIZA RAIDER

EXCLUSIVA

NUEVOS RENAULT PARA EL 88

NUMEROS UNO

RENAULT apuesta fuerte al futuro y quiere salir del bache de ventas que está sufriendo en Europa, plantando cara al empuje de los fabricantes alemanes e italianos. Los próximos veinticuatro meses van a estar llenos de novedades del fabricante francés. El modelo que más va a evolucionar va a ser la estrella de la gama actual, el R-21. Lo más inminente es la aparición del Renault 21 Turbo Inyección, del que ya hablamos la pasada semana. También en el R-21 se montará una nueva caja de cambios automática de cuatro velocidades que ha sido desarrollada conjuntamente con el grupo Volkswagen-Audi. La incorporación de esta nueva caja de cambios se producirá en las gamas de 1988. De todas formas las modificaciones más importantes, se van a producir al aparecer el Renault 21 Coupé, versión de dos volúmenes y tres puertas. Aunque se mantienen las dimensiones del modelo, se han agrandado las puertas delanteras y se han suprimido las traseras a la vez que la parte posterior ha sufrido toda una remodelación para obtener un portón trasero de generosas dimensiones que va a mantener inalterado el volumen del maletero, pero que va a aumentar la funcionalidad del vehículo al poder abatirse los asientos posteriores. Aunque todavía está en periodo de gestación, el R-21 Coupé verá la luz en su configuración definitiva antes de diciembre de 1988.

El carácter deportivo de la versión de tres puertas y dos volúmenes del R-21 se verá recalcado por la adopción del frontal del Renault

Antes de que salga un R-5 completamente nuevo en 1989, podremos ver al modelo pequeño de Renault con algunos retoques como los que se ven en el frontal de este prototipo fotografiado en Suecia y motor 1.700 de dos y cuatro válvulas.

1987 será un gran año para Renault, que hará un gran esfuerzo fabril y lanzará esta versión tres puertas del R-21.

21 Turbo Inyección. Por último dentro de la gama del 21, está previsto el desarrollo del motor de 1995 centímetros cúbicos con culata de tres válvulas por cilindro.

Otro proyecto que ya está muy avanzado, es el futuro Renault 19, que sustituirá a los R-11 y R-9 a mediados del 88. Se trata de un modelo algo más grande que los actuales R-11, cuyas líneas maestras han sido trazadas por Giugiaro al igual que el R-21. En este proyecto se ha hecho especial hincapié en el confort y la amplitud interior. Su aparición tendrá lugar en el verano de 1988 y entrará en competencia directa con las nuevas generaciones de Volkswagen Golf, Lancia Delta, Fiat Ritmo y Ford Escort que se está preparando. Técnicamente no hay grandes sorpresas, puesto que se recurrirá principalmente al motor de 1.721 centímetros cúbicos que actualmente montan los R-11 y R-9 TXE, pero al que se irá potenciando, y de los 80 caballos disponibles en las versiones más modestas, se pasará a unos ciento diez en virtud de un sistema de inyección electrónica similar al del Volvo 480 ES que también usa este motor. En virtud de un coeficiente aerodinámico mucho mejor que en los actuales modelos, estas motorizaciones van a permitir velocidades máximas del orden de los 180 y 200 kilómetros por hora respectivamente. El tope de la gama será el R-19 con el motor de 16 válvulas que esta a punto de aparecer en el R-5 que con sus 130 caballos permitirá alcanzar los 210 kilómetros por hora. Este

El Renault 19 se presentará en el transcurso del próximo año
Este modelo se conoce bajo el nombre de código X-53 y sustituirá al R-11

La versión tres volúmenes del R-19 será la encargada de coger el relevo al R-9. Estructuralmente sólo se diferenciará por su maletero clásico frente a las cinco puertas del R-19.

modelo que recibe el nombre clave de X-53 ya se está preparando en las plantas de Fasa Renault en Palencia, donde se empezará a fabricar en el verano del 88.

También para estas fechas se espera que salgan de Valladolid las primeras preseries del nuevo R-5, que verá su configuración definitiva en junio de 1989. Este proyecto, cuya denominación clave es X-57, no está tan adelantado como el del R-19, pero ya se sabe que el nuevo R-5 va a ser un polivalente de características similares al actual, pero de dimensiones externas algo más reducidas. La habitabilidad interior no se verá demasiado afectada por esta reducción. En cuanto a motores la novedad reside en un motor de mil centímetros cúbicos, que es el resultado de añadir un cilindro más al motor de tres cilindros del proyecto Vesta. Su principal virtud reside en unos consumos super reducidos y en una gran sencillez mecánica. De todas formas antes de esto todavía aparecerán algunas novedades en los actuales R-5.

La más espectacular es la del nuevo R-5 GT 16 válvulas, que competirá directamente con la última generación de pequeños deportivos. Sus 130 caballos lo pondrán a la altura del 205 GTi 1.9 y del Kadett GSi 2.0.

En cuanto al modelo de más categoría de la gama Renault, el R-25, está previsto que aparezca una versión de tres volúmenes al estilo del Renault Premier, que es el R-25 para el mercado norteamericano. También se modificará el frontal y los grupos ópticos, mejora que afectará a toda la gama, así como la potenciación del motor V-6 a 3.000 centímetros cúbicos en lugar de los 2.849, que tienen las versiones más potentes.

El Espace tampoco se libra del empuje que la marca gala está dando a todos sus productos. Aunque con un pequeño retraso respecto a lo inicialmente previsto, ya es seguro que en la primavera del 88 empezará a comercializarse la versión de tracción a las cuatro ruedas.

FLORIDA
EL NUEVO YUGO

SE ha presentado en Yugoslavia el prototipo del nuevo Zastava Yugo Florida, el automóvil del Este más moderno. La carrocería fue diseñada por Giugiaro. Es un compacto cinco plazas de 4 metros de largo y 1,64 metros de ancho. De momento equipa el motor ya conocido de 1,3 litros procedente de la Fiat, pero los yugoslavos están preparando una nueva generación de motores con la colaboración de Porsche o de los japoneses. Se prevé motores de 1,4 litros y 70 caballos, 1,6 litros y 80 caballos y un 1,7 litros con motor de gasoil.

Con el Florida, así llamado por el gran éxito que tiene la empresa Zastava con su pequeño modelo Yugo en los Estados Unidos, intentarán descubrir más mercados europeos. También se exportará a partir de 1988 y 1989 a los Estados Unidos, Canadá, Australia y Nueva Zelanda.

Más tarde se prevé un modelo de tres volúmenes y un descapotable sobre el modelo Yugo 45.

El Florida reemplazará al viejo modelo 101, una auténtica copia del Fiat 128.

Peter Homola/V. C. Manz

Giugiaro ha diseñado para Zastava la carrocería del nuevo Yugo, el último modelo presentado en un país del Este.