Renault 21 RS y sus rivales

• BX 16 TRS • Sierra 1.8 Laser • Ascona 1.6 GLS • Santana 1.8 LX

Tras la ya inmediata comercialización de los Renault 21 españoles, la rivalidad entre los cinco modelos que componen esta prueba, se va a desarrollar a lo largo de casi todas las versiones que componen las respectivas gamas, incluyendo las del escalón inferior que hoy analizamos.

SIEMPRE que aparece un nuevo modelo en el mercado (el Renault 21 en este caso), la mejor forma de definirlo es la de compararlo con modelos conocidos. No en balde los cuatro que le acompañan en esta prueba están entre el tercer y cuarto año de vida, lo que significa que ya han alcanzado su plena madurez.

Frente a ellos se presenta el R-21, precedido de una cierta polémica sobre sus disposiciones me-

ForoCoches.com

Los puestos de conducción se muestran espaciosos y con visibilidad. La instrumentación es escasa en el Ford, poco legible en el Citroën, sólo la justa en el Volkswagen, correcta en el R-21 y completa en el Ascona.

ForoCoches.com

cánicas, (con el motor longitudinal o transversal en función de la cilindrada), y acompañado del apellido Renault.

Es curioso ver que estos modelos han creado un subsegmento propio en el que difícilmente encajan otros modelos que los que componen esta prueba. Con mecánicas de 1.600 ó 1.800 c.c. y potencias de 90 CV. (con excepción del Citroën, que nació con esos 90 CV., pero que en posteriores mejoras ha llevado hasta los 94), instaladas en carrocerías amplias, suponen una excelente opción de compra para todos aquellos que quieran viajar confortablemente, con buena habitabilidad, y sin necesidad de velocidades de crucero super-elevadas.

Renault 21. La novedad

Como es lógico, lo más novedoso del grupo es el R-21 RS. El nuevo modelo de Renault, llamado a sustituir a corto plazo al R-18, será probablemente otro acierto de la Régie. El estudio de sus rivales, y de las necesidades del mercado, ha definido un producto muy al día, que goza de excelentes virtudes, aunque también de algún que otro defecto.

Citroën, suspensión hidroneumática. Sierra, único tracción trasera. Ascona, necesita servodirección. R-21, con motor transversal se tiene mejor. VW Santana, no da sorpresas.

Ciertamente, la línea exterior no es uno de los aspectos más afortunados del R-21. Entre los 5 que hoy analizamos, hay tres modelos que son claramente tres volúmenes (Ascona, R-21 y Santana); otro que es un dos volúmenes (Citroën BX); y por último, un «dos volúmenes y medio»: el Sierra. Como vemos, hay para todos los gustos.

Resulta curioso que estos dos últimos modelos son los que cuentan con una línea de más personalidad. Podrán gustar o no, pero desde luego se les identifica claramente. Con los tres volúmenes no pasa lo mismo, y es fácil que a los conductores poco expertos les cueste identificarlos desde lejos.

Interiormente, los dos modelos franceses, Citroën y Renault, pecan de una utilización excesiva del plástico; de un plástico que además no disimula su condición. Por contra, en los otros tres modelos, de origen alemán, este detalle se ha cuidado más; y a pesar de estar realizados también en materiales sintéticos, dan un aspecto de mejor acabado y superior calidad.

Donde sí domina el R-21 es en habitabilidad. Este parámetro, al que tanta importancia se le está dando en los últimos tiempos, ha sido muy tenido en cuenta por los diseñadores de la Régie. Para unas cotas exteriores similares a las de sus rivales (con la excepción del BX, que es unos centímetros más corto), ofrece una amplitud interior más que destacable.

Las plazas delanteras son similares en todos, pero el R-21 gana con claridad en lo que a anchura entre hombros se refiere, mientras

La versión RS del R-21 que se comercializa en Francia, es idéntica al GTS que se venderá en España en cuanto a mecánica y relaciones de cambio. Sin embargo, a nivel de equipamiento hay algunas diferencias, como por ejemplo, el volante de cuero, los asientos tipo «pétalo» o los faros auxiliares antiniebla, que son específicos de esta versión, a la que se ha querido dar un carácter más deportivo.

Prestaciones

MODELO	BX 16 TRS	Sierra 1.8	Ascona 1.6	R-21 RS	Santana LX
VELOCIDAD MAXIMA					
En 4.ª (en km/h.)	174,1	178,1	173,8	—	176,1
En 5.ª (en km/h.)	169,9	174,2	170,1	175,8	174,6
ACELERACION					
400 metros con salida parada	18''1/10	18''2/10	18''7/10	18''2/10	18''0/10
1.000 metros con salida parada	33''2/10	33''4/10	34''1/10	33''7/10	32''5/10
RECUPERACION					
400 m. en 4.ª entrando a 40 km/h.	19''3/10	20''6/10	20''1/10	18''5/10	20''1/10
1.000 m. en 4.ª entrando a 40 km/h.	35''2/10	37''3/10	36''7/10	34''6/10	36''3/10
400 m. en 5.ª entrando a 50 km/h.	20''5/10	20''7/10	20''5/10	19''4/10	20''1/10
1.000 m. en 5.ª entrando a 50 km/h.	38''2/10	40''0/10	39''2/10	36''9/10	37''7/10

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido opuesto sobre la misma base, con conductor solo a bordo, y depósito lleno.

Desarrollos del cambio

Modelo	BX 16 TRS	Sierra Laser 1.8	Ascona 1.6	R-21 RS	Santana LX
N.º de velocidades	5	5	5	5	5
Relaciones internas del cambio					
1.ª	3,31:1	3,65:1	3,42:1	3,09:1	3,46:1
2.ª	1,88:1	1,97:1	1,95:1	1,84:1	1,79:1
3.ª	1,38:1	1,37:1	1,26:1	1,32:1	1,13:1
4.ª	0,97:1	1,00:1	0,89:1	0,96:1	0,83:1
5.ª Grupo	0,76:1 4,19(16/67)	0,82:1 3,61(13/47)	0,71:1 3,94(18/71)	0,75:1 3,54(11/39)	0,68:1 3,61(13/47)
Desarrollos básicos (Km/h. por cada 1.000 r.p.m.)					
1.ª	7,79	8,22	8,10	8,40	7,72
2.ª	13,69	15,22	14,13	14,09	14,87
3.ª	20,13	21,90	21,54	19,67	23,57
4.ª	29,59	30,00	30,82	26,86	32,08
5.ª	34,04	36,58	38,61	34,27	39,16

ForoCoches.com

que cede algo en la distancia banqueta-techo. En lo que respecta a las plazas traseras, vuelve a ganar en anchura disponible, y es segundo en distancia libre para las piernas, siendo superado tan sólo por el Sierra, y por 2 cm. escasos.

Si analizamos el maletero, el R-21 se vuelve a colocar en 2.ª posición, solamente superado por el Ascona. Por todo ello, y analizando la habitabilidad como un conjunto de los tres espacios que hemos pormenorizado, está claro que el R-21 obtiene aquí una ligera ventaja.

Mecánicas: parecidas, pero distintas

Los cinco motores son de cuatro cilindros, están alimentados por un carburador de doble cuerpo, y llevan árbol de levas en cabeza movido por correa dentada.

Constructivamente, Opel, Renault y Volkswagen siguen el esquema clásico de bloque de fundición y culata de aluminio, mientras que Ford sigue con el tradicional «todo hierro» y Citroën, el más modernista, incorpora un «todo aluminio».

Por su disposición tenemos tres mecánicas transversales (Citroën, Opel y Renault), y dos longitudinales: Ford y VW. Finalmente, y considerando el tipo de tracción, nos encontramos con cuatro a las ruedas delanteras y uno a las ruedas traseras: Ford.

Por rendimientos, las cosas también están muy parejas, tal como se puede apreciar por el cuadro de rendimientos en el Banco de Rodillos que acompaña a esta prueba, y su correspondiente comentario. Tan sólo habría que añadir el buen comportamiento de todas ellas, respondiendo con mayor o menor celeridad a los requerimientos del acelerador, pero siempre sin protestas y con bastante uniformidad de giro.

En los cinco modelos, se cuenta de serie con cajas de cambio de cinco velocidades. Si analizamos los desarrollos finales de las cuatro primeras relaciones, nos encontraremos con resultados muy similares, con la excepción del R-21, que va algo más corto, de forma que alcanza la velocidad máxima en esta relación y no en 4.ª, como sus otros rivales, que tienen esta

Equipamiento

	BX 16 TRS	Sierra Laser 1.8	Ascona 1.6 GLS	R-21 RS	Santana LX 18
ELEMENTOS DE CONDUCCION					
Puesto de conducción					
Servofreno	○	○	○	○	
Antibloqueo ABS					
Servodirección	■		■	●	
Diferencial autobloqueante					
Programador de velocidad					
Regulación del volante en altura				●	
Regulación del asiento, inclinación	○			○	
Regulación del asiento en altura		●			
Regulación del soporte lumbar del respaldo					
Visibilidad					
Cristales tintados	●	○	○	●	○
Luneta térmica	○	○	○	○	○
Parabrisas laminado	○	○	○	○	○
Velocidades del limpiaparabrisas	3	3	3	3	3
Lava/limpialuneta posterior	○	●			
Retrovisores exteriores con reglaje	2	2	1	1	1
Luces					
Faros halógenos H-4	○	○	○	○	○
Lava/limpiafaros					
Altura de faros con regulación	Automática	Bajo capot	Bajo capot	Bajo capot	Bajo capot
Faros auxiliares de largo alcance		○		○	
Faros auxiliares antiniebla				●	
Intermitentes de emergencia	○	○	○	○	○
Luz de marcha atrás doble	○	○	○	○	○
Luz antiniebla posterior doble	○	○	○	○	○
Instrumentación					
Termómetro de agua		○	○	○	○
Voltímetro					
Amperímetro					
Cuenta-km. parcial	○	○	○	○	○
Cuentarrevoluciones	○		○	○	○
Manómetro de aceite					
Termómetro de aceite					
Nivel de aceite	○			○	
Reóstato de iluminación del cuadro	○		○	○	○
Reloj	Digital	Analóg.	Analóg.	Digital	Digital
Luces-testigo					
Reserva de combustible	○	○	○	○	○
Freno de estacionamiento	○	○	○	○	○
Dispositivo de arranque en frío					
Nivel bajo de líquido de frenos	○	○	○	○	○
Desgaste acusado de pastillas de freno	○		○	○	○
Recordatorio utilización cinturones		■			
Comprobador de funcionamiento de testigos	○				
Central de chequeo (niveles/luces/puertas)					
Aviso de periodos de revisión					
ELEMENTOS DE CONFORT					
Dotación del habitáculo					
Parasoles orientables	○	○	○	○	○
Cinturones retráctiles delante	○	○	○	○	○
Cinturones retráctiles detrás	■	●	●	●	
Reposacabezas delanteros	○	○	○	○	○
Reposacabezas traseros	■				
Descansabrazos central trasero	○		○	○	
Agarradores para los pasajeros	3	3	3	3	3
Encendedor eléctrico	○	○	○	○	○
Ceniceros	3	3	3	2	2
Luz interior en zona posterior	○			○	
Luz de lectura	○			○	
Alzacristales eléctricos delante	○	○	○	○	
Cierre central	○	●		○	
Cerradura de seguridad para niños	○	○	○	○	○
Tapicería de cuero					
Botiquín		■		■	
Climatización					
Deflectores ventanillas delanteras					
Aire fresco exterior directo	○	○	○	○	○
Extracción dinámica del aire interior	○	○	○	○	○
Velocidades del ventilador	3	3	3	3	3
Desempañado cristales laterales	○	○	○	○	○
Calefacción a las plazas traseras	○		○	○	
Aire acondicionado		■	■	■	
Calefacción eléctrica asientos					
Techo practicable		●	■	■	
Ventanillas traseras practicables (3 puertas)					
OTROS ELEMENTOS					
Tapón depósito combustible con llave	○	○	○		○
Tapa guantera con llave	●		○	○	○
Pintura metalizada	■	■	■	■	○
Llantas de aleación ligera	■		■	●	
Pre-instalación radio-cassette stereo, antena	●		○	○	○

○ = de serie ● = opción en coche de pruebas ■ = otras opciones posibles

ForoCoches.com

marcha más «larga», como puramente económica.

Consumos y prestaciones

Con mecánicas de rendimiento muy similar, y desarrollos finales también parecidos, los resultados de prestaciones y consumos dependen fundamentalmente de dos factores: peso y aerodinámica.

En peso, Citröen y VW son los más ligeros, bajando de los 1.000 kg. en orden de marcha, circunstancia lógica por el menor tamaño del francés y por el tradicional ahorro de peso por parte del alemán. Por el extremo opuesto, se sitúa el Ford, que supera los 1.100 kg. En un plano intermedio, más cercano al más pesado, se encuentran Renault y Opel, que rondan los 1.050 kg.

En aerodinámica, los resultados indican que el Sierra sigue estando bien colocado, seguido bastante de cerca por el nuevo R-21 y el BX, quedando algo más descolgados Ascona y Santana.

Por todo ello, no es ilógico que en velocidad punta sea el Sierra el más rápido, ya que en esta medida es la aerodinámica y no tanto el peso lo que manda. Con todo, la diferencia entre el más rápido y el más lento no supera los 4 km/h, lo que es un índice de la igualdad entre los cinco modelos.

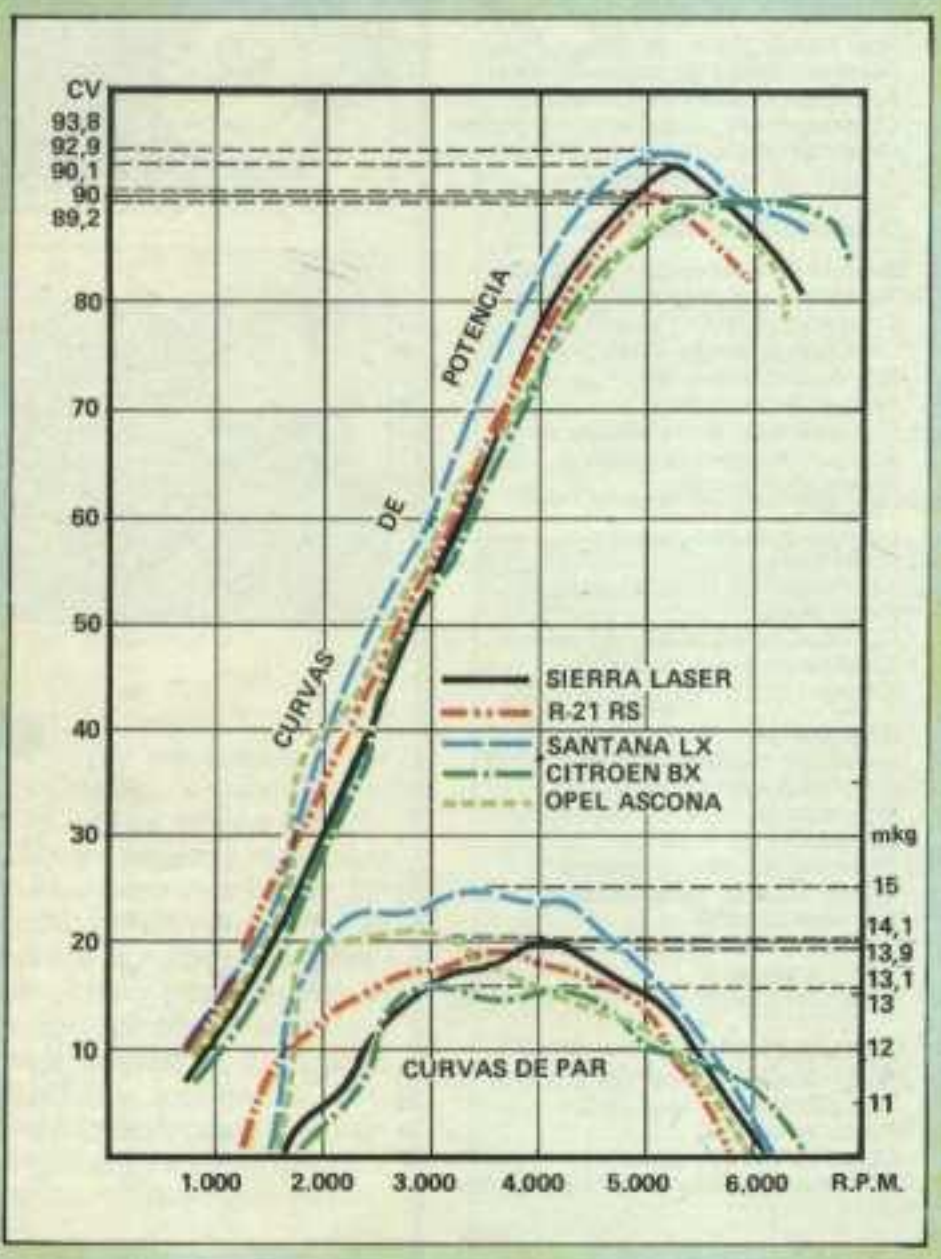
En aceleración, medida en la que priman la mecánica y desarrollos, el Santana es el que sale mejor parado, venciendo claramente, mientras que el Ascona se descuelga ligeramente del grupo. En recuperaciones, donde los desarrollos y el peso juegan su baza, el R-21 vence con nitidez, seguido por el BX en la medida en 4.ª, y por el Santana en la de 5.ª (no es casualidad que sean los dos más ligeros), mientras que el Sierra, el más pesado, es último en las dos medidas.

A la hora de analizar los consumos, hay que hacer antes una pequeña salvedad. La unidad del R-21 RS que AUTOPISTA ha probado, acusó a lo largo de la prueba pequeños fallos de encendido, y en general su motor parecía de los menos brillantes entre los 1.700 c.c. del R-21, lo que sin duda ha te-

Resumen de pruebas

Itinerario	Distancia	Carga	Condiciones	Crucero (km/h reales)	Promedio (km/h)	Consumo (l/100 km)	Consumo (l/100 km)	Consumo (l/100 km)	Consumo (l/100 km)	Consumo (l/100 km)
CIUDAD *Madrid: casco urbano*	166,0	Conductor solo	Variables	—	24,9	**BX 16 TRS** 10,08	**Sierra 1.8** 12,47	**Ascona 1.6** 9,89	**R-21 RS** 11,21	**Santana GL** 10,62
Recorrido fijo por Madrid, Ávila y Toledo	323,3	Conductor solo	Conducción turística. Buscando hacer media de 80 km/h.	90/100	80,7	6,18	5,69	5,77	6,81	5,94
Recorrido fijo por Adanero, Olmedo y Aranda. Tipo mixto	370,5	Conductor solo	Todo el recorrido con lluvia	100/110/120	95,4	7,39	8,14	7,16	7,96	6,34
Carretera nacional	202,5	Conductor solo	Poco tráfico y temperatura baja	130	110,8	7,85	9,13	7,39	8,55	6,97
Carretera nacional	333,3	Conductor solo	Menos tráfico del normal	135	120,9	8,67	9,67	8,36	9,03	7,97
Carretera nacional	302,0	Conductor solo	Bastante más tráfico del habitual	150	126,3	9,78	10,76	9,64	9,98	9,62
Resumen total de carretera	1.551,6	Conductor solo	Algo más duras que la media	121,8	103,3	7,96	8,67	7,70	8,44	7,35
Autopista de peaje	225,2	Conductor solo	Bastante cargado	168	148,5	11,09	10,44	10,18	12,37	11,10
Resumen total de carretera y autopista	1.776,8	Conductor solo	Ligeramente más duras de lo habitual	127,1	107,4	8,35	8,90	8,01	8,93	7,82

Rendimiento en el banco de rodillos



Citroën BX 16 TRS
Potencia máxima anunciada: 94,0 CV. DIN a 6.000 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 90,1 CV. DIN a 6.000 r.p.m.
Par máximo anunciado: 14,0 mkg. DIN a 3.250 r.p.m.
Par máximo obtenido: 13,1 mkg. DIN a 4.250 r.p.m.

Ford Sierra 1.8 Laser
Potencia máxima anunciada: 90,0 CV. DIN a 5.400 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 92,9 CV. DIN a 5.250 r.p.m.
Par máximo anunciado: 14,3 mkg. DIN a 3.800 r.p.m.
Par máximo obtenido: 14,1 mkg. DIN a 4.000 r.p.m.

Opel Ascona 1.6 GLS
Potencia máxima anunciada: 90,0 CV. DIN a 5.800 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 89,2 CV. DIN a 5.250 r.p.m.
Par máximo anunciado: 12,8 mkg. DIN a 4.000 r.p.m.
Par máximo obtenido: 14,1 mkg. DIN a 3.000 r.p.m.

Renault 21 RS
Potencia máxima anunciada: 90,0 CV. DIN a 5.800 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 90,0 CV. DIN a 5.000 r.p.m.
Par máximo anunciado: 14,1 mkg. DIN a 3.500 r.p.m.
Par máximo obtenido: 13,9 mkg. DIN a 3.500 r.p.m.

VW Santana 1.8 LX
Potencia máxima anunciada: 90,0 CV. DIN a 5.200 r.p.m.
Potencia máxima obtenida: 93,8 CV. DIN a 5.250 r.p.m.
Par máximo anunciado: 14,8 mkg. DIN a 3.300 r.p.m.
Par máximo obtenido: 15,0 mkg. DIN a 3.500 r.p.m.

Como se puede apreciar por el gráfico, las curvas de potencia discurren prácticamente paralelas unas a otras hasta el régimen de potencia máxima. A partir de aquí es donde surgen algunas diferencias, ya que la del BX es la que más sube de vueltas manteniendo una buena potencia. En cualquier caso, es el Santana el que se muestra constantemente más potente que sus rivales.

Al analizar las curvas de par se aprecian mejor los diferentes comportamientos de cada mecánica. La del Renault se muestra muy progresiva, dibujando prácticamente un arco, sin grandes subidas ni bajadas. La del Santana se muestra muy utilizable entre las 2.000 y las 5.000 r.p.m. El Ascona tiene un notable incremento entre las 1.500 y las 2.000 r.p.m. para ir decreciendo luego poco a poco, pero constantemente.

Citroën es la que goza de mayor par en la zona alta de revoluciones, y Ford describe una curva similar a la de Renault, aunque algo menos uniforme y ligeramente más potente.

ForoCoches.com

nido que perjudicar ligeramente a sus consumos, e incluso a sus prestaciones máximas.

El motor VW ha vuelto a mostrarse como una mecánica poco sedienta, y de los seis recorridos que se han realizado ha ganado en cuatro, siendo sólo superado en el de mínimo consumo y en el recorrido por autopista, en el que la aerodinámica juega un importante papel.

Tras él, se ha colocado otro motor que también destaca por sus buenos resultados en este apartado, el Opel, que ha vencido en los recorridos de mínimo consumo y autopista, y que en general siempre se ha mostrado bastante parco.

El tercer puesto lo ha ocupado el BX, que siempre se ha mantenido en un plano intermedio, siendo proporcionalmente mejores sus resultados a velocidades intermedias, que son las que de forma habitual se usan.

Por último, Ford y Renault comparten el último puesto. Las mecánicas «tipo Kent» de Ford nunca han sido particularmente parcas en consumo, y además en el Sierra tiene que mover la carrocería más pesada del grupo. A Renault le pasa algo similar, su mecánica tampoco es una lumbrera en consumos, y en este caso concreto está acoplada a un cambio cuyos desarrollos finales, más bien cortos, no contribuyen a un ahorro de carburante.

Comportamientos con poca diferencia

Si en este apartado tuviéramos que dar una puntuación, necesitaríamos recurrir a las décimas para diferenciar unos de otros. Dado que los esquemas básicos de suspensión son prácticamente idénticos, a base de Mac Pherson, para el eje delantero, y ruedas «tiradas» (independientes o semi-independientes) para el trasero, las diferencias entre unos y otros hay que buscarlas en las diversas durezas de los elementos elásticos, la energía de la actuación de los amortiguadores y, en casos extremos, los pocos centímetros de diferencia que hay en las distancias entre ejes.

Aun así, vamos a hacer una clasificación, volviendo a recordar que las diferencias entre unos y otros son mínimas. En primer lugar colocaríamos al BX. La particular suspensión hidroneumática de Citroën ha evolucionado hasta comportarse como una tradicional, pero manteniendo sus ventajas originales.

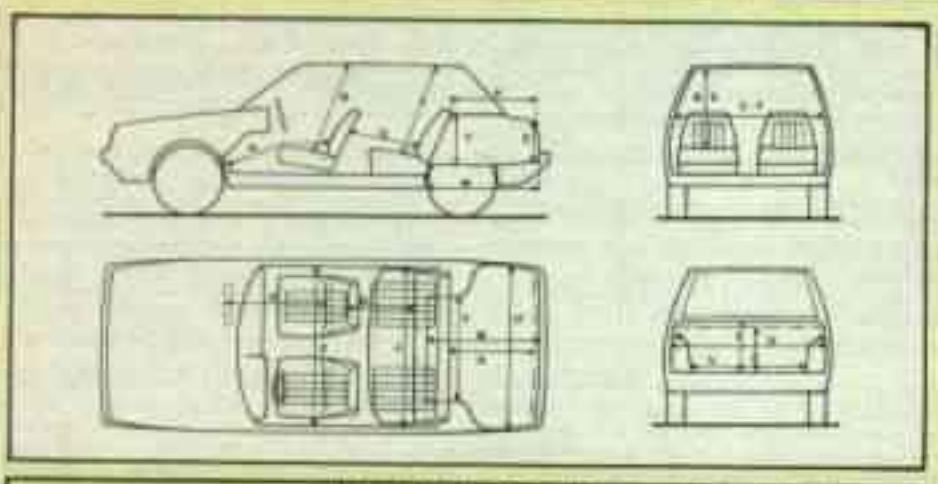
En segundo lugar situaríamos al Santana. Como en casi todos los parámetros, este VW no destaca por nada en especial; simplemente va bien, es fácil acostumbrarse a sus reacciones y da confianza tras pocos kilómetros de uso.

Ficha técnica

Modelo	Citroën BX 16 TRS	Ford Sierra Laser 1.8	Opel Ascona 1.6 GLS	Renault 21 RS	VW Santana LX 1.8
Motor	Delantero transversal	Delantero longitud.	Delantero transversal		Delantero longitud.
N.º de cilindros	4 en línea				
Diámetro/Carrera (mm.)	83,0/73,0	86,2/77,0	80,0/79,5	81,0/83,5	81,0/86,4
Cilindrada (c.c.)	1.580	1.796	1.598	1.721	1.781
Material del bloque	Aleación ligera		Fundición		
Material de la culata	Aleación ligera	Fundición	Aleación ligera		
Distribución					
Situación árbol de levas	En culata				
Mando árbol de levas	Correa dentada				
Lubricación					
Tipo de bomba	De engranajes				
Capacidad total (l.)	5,0	3,6	3,3	5,5	4,5
Refrigeración					
Capacidad total (l.)	6,5	8,0	7,9	5,6	8,1
Alimentación					
Tipo	Carburador doble cuerpo				
Modelo	Weber	Pierburg		Solex	Pierburg
Rendimiento					
Relación de compresión	9,5:1	9,5:1	9,2:1	10,0:1	10,0:1
Potencia CV. DIN / r.p.m.	94/6.000	90/5.400	90/5.800	90/5.600	90/5.200
Par máximo mkg. DIN / r.p.m.	14,0/3.250	14,3/3.500	12,8/4.000	14,1/3.500	14,8/3.300
Embrague (tipo)	Monodisco en seco				
Diámetro del disco (mm.)	200	216	215	200	200
Mando	Mecánico				
Tipo de tracción	Delantera	Trasera		Delantera	
Suspensión delantera					
Tipo	Ruedas independientes tipo MacPherson				
Elemento elástico	Bloque hidroneumát.	Muelle helicoidal			
Amortiguador	Incluido en el bloque	Hidráulicos telescópicos			
Estabilizador	Barra de torsión antibalanceo				
Suspensión trasera					
Tipo	Ruedas independientes tiradas por brazos longitudinales		Ruedas semi-independientes, con falso eje torsional	Ruedas independientes tiradas, con brazos longitudinales	Ruedas semi-independientes, con falso eje torsional
Elemento elástico	Bloque hidroneumát.	Muelle helicoidal		Doble barra torsión	Muelle helicoidal
Amortiguador	Incluido en el bloque		Hidráulicos telescópicos		
Estabilizador	Barra de torsión antibalanceo				
Frenos					
Delanteros. Tipo/diámetro (mm.)	Disco (266)	Disco ventilado (240)	Disco (236)	Disco (238)	Disco (239)
Traseros. Tipo/diámetro (mm.)	Disco (224)	Tambor (228)	Tambor (200)	Tambor (180)	Tambor (180)
Dirección					
Tipo	De cremallera				
Vueltas de volante	3,8	4,2	3,5	3,6	4,2
Ruedas					
Llantas	5" x 14"	5½" x 13"	5½" x 13"	5½" x 14"	5½" x 13"
Medida neumáticos	175/70 x 14"	165 x 13"	165/70 x 13"	175/65 x 14"	165/70 x 13"
Marca, tipo	Michelin MXL	Michelin MX	Sampeit. H. Sped.	Kleber C-40 H	Michelin XYZ
Carrocería					
Tipo	Berlina dos volúmenes		Berlina tres volúmenes		
Depósito combustible (l.)	53	60	61	66	60
Peso y distribución	975 (61,2%/31,9%)	1.112 (50,4%/49,6%)	1.065 (61,9%/38,1%)	1.034 (57,6%/42,4%)	994 (60,4%/39,6%)
Consumos homologados	5,5/7,3/9,0	6,0/7,6/9,0	5,7/7,6/9,8	5,4/6,8/9,9	5,7/7,5/9,3
Precio final	1.630.713	1.749.900	1.636.367	—	1.887.869

ForoCoches.com

Cotas de habitabilidad y maletero



Modelo		Citroën BX 16 TRS	Ford Sierra Laser 1.8	Opel Ascona 1.6 GLS	Renault 21 RS	Volkswagen Santana LX 1.8
Medidas exteriores						
Batalla (m.)		2,65	2,61	2,54	2,68	2,58
Largo (m.)		4,23	4,42	4,35	4,46	4,43
Ancho (m.)		1,66	1,70	1,62	1,71	1,71
Alto (m.)		1,39	1,39	1,39	1,41	1,39
Vía delantera (m.)		1,41	1,48	1,49	1,42	1,41
Vía trasera (m.)		1,38	1,47	1,49	1,46	1,43
Habitáculo						
Delante (cm.)	A	139	139	138	139	139
	B	92	88-91,5	92	92,3	87
	C	138	139	139	139,3	138,3
Detrás (cm.)	D	75	84	75	82	75
	E	88	88	92	88	91,3
	F	139	137	138	139	138
Maletero						
Ancho (cm.)	G	132	139	138	134	139
	H	96	96	96,3	110	98
Fondo (cm.)	W	92	102,5	114,5	101	112
	X	95	92	91	98	95,5
Altura (cm.)	Y	51	52,5	49	48	44
	Z	51	38	47	41	39
Capacidad (litros)		431,3	391,5	427,5	526,4	490,5

Control de instrumentación

Error de cuenta-km.:
Citroën BX 16 TRS: +2,4% por exceso.
Ford Sierra Láser: +1,4% por exceso.
Opel Ascona 1,6 GLS: +0,4% por exceso.
Renault 21 RS: +1,2% por exceso.
VW Santana LX 1.8: +1,3% por exceso.

Error de velocímetro:

km/h. indic.	km/h. reales: BX 16 TRS	Sierra Laser	Ascona 1.6	R-21 R5	Santana LX
40	38	38	40	38	38
50	48	47	50	48	46
60	57	56	59	58	56
70	66	66	69	68	66
80	75	76	78	78	77
90	83	86	88	88	87
100	92	96	98	98	97
110	100	106	108	108	107
120	110	115	118	114	117
130	119	125	128	124	127
140	128	134	138	134	138
150	137	143	148	144	148
160	146	153	158	154	160
170	155	162	168	164	172
180	164	172	178	173	183
190	173	181	188	183	194

Cuenta r.p.m.

r.p.m. indic.	r.p.m. reales: BX 16 TRS	Sierra Laser	Ascona 1.6	R-21 R5	Santana LX
1.000	880	—	1.030	1.000	1.030
1.500	1.380	—	1.520	1.560	1.510
2.000	1.880	—	1.990	2.100	2.090
2.500	2.370	—	2.490	2.600	2.590
3.000	2.860	—	2.980	3.100	3.100
3.500	3.460	—	3.500	3.600	3.580
4.000	3.880	—	4.070	4.100	4.060
4.500	4.360	—	4.580	4.590	4.530
5.000	4.890	—	5.120	5.090	5.030
5.500	5.390	—	5.660	5.580	5.510
6.000	5.860	—	6.190	5.990	6.010

La tercera posición sería para el R-21, de excelente comportamiento, limpieza en las trayectorias y nobleza en las reacciones. Es curioso destacar el diferente comportamiento del modelo, según incorpore la mecánica longitudinal o transversalmente. Este RS, que la incorpora transversal, se comporta mucho mejor que el TXE, que probamos hace pocas semanas, y que la llevaba longitudinal. Saque cada cual sus propias conclusiones.

En cuarto lugar colocaríamos al Ascona. Su comportamiento es también muy bueno, pero tiene dos pequeños defectos que le descuelgan ligeramente de los anteriores: la inclinación de toma, la carrocería al abordar las curvas a buen ritmo y la excesiva desmultiplicación de la dirección, si no es servoasistida.

En 5.ª posición, se situaría el Sierra. Por ser el único tracción trasera, su comportamiento difiere ligeramente con el de sus rivales. En general, el coche es neutro, pero tenemos que vigilar la presión de los neumáticos, pues si no se vuelve bastante nervioso del tren trasero.

Los precios mandan

Como casi siempre que se analizan modelos que están tan igualados, es el precio final el que marca las mayores diferencias. A falta del precio del R-21 1.700, pendiente aún de confirmar por FASA, hay dos tendencias muy claras. Por arriba, la del Santana, que, como todos los VW grandes comercializados por Seat, tiene un precio alto que es dudoso esté justificado por la indudable calidad del producto.

Por el otro extremo están los dos modelos con mecánica de 1.600 c.c., BX y Ascona, separados por poco más de 5.000 pts., lo que a nuestro juicio le da una ventaja al modelo de Opel, teniendo en cuenta que hemos probado la versión GLS, que es la más equipada, y que se trata de un vehículo importado.

En el medio queda el Sierra 1.8 Laser, que por 120.000 ptas. más que el Citroën y Opel ofrece un modelo de mayor empaque, bien equipado y suficientemente confortable, que en buena parte enjuga la diferencia de precio que hemos señalado.

Por tanto, tan sólo queda conocer el precio del R-21. Su condición de ser fabricado en nuestro país le otorgará una cierta ventaja a la hora de poder hacer una buena oferta, que le permita luchar con los Opel y Ford que, a nuestro juicio, serán sus rivales más duros.

Enrique Zorzano

Lo peor	Lo mejor
Citroën BX 16 TRS	
• Excelente comportamiento. • Frenos impecables. • Buenas prestaciones.	• Dirección pesada en parado. • Asientos de escasa sujeción. • Instrumentación poco legible.
Ford Sierra 1.8 Laser	
• Relación precio-producto. • Buena habitabilidad. • Acabado destacable.	• Peso bastante elevado. • Consumos algo altos. • Recuperaciones pobres.
Opel Ascona 1.6 GLS	
• Muy buenos consumos. • Acabado logrado. • Precio razonable.	• Balanceo de carrocería. • Situación palanca de cambios. • Dirección lenta.
Renault 21 RS	
• Habitabilidad y confort. • Prestaciones notables. • Buena climatización.	• Línea sin personalidad. • Asientos de poca sujeción. • Consumos por mejorar.
Volkswagen Santana 1.8 LX	
• Excelente mecánica. • Muy buenos consumos. • Comportamiento sin problemas.	• Precio elevado. • Desarrollos largos. • Volante grande.

ForoCoches.com