



Claramente «tres volúmenes».
El R-21 mantiene la configuración del R-18.



Una delantera con estilo típicamente Renault.
El frontal está especialmente cuidado aerodinámicamente.

Tres puntos mejor que el R-18

Renault 21

Renault ha finalizado el proceso de puesta a punto de su nuevo modelo, que finalmente se llamará R-21 y no R-19, como se venía especulando. Ya son definitivas la forma y las distintas versiones que se ofrecerán en su presentación oficial, que tendrá lugar a principios de marzo próximo, con motivo del Salón de Ginebra.

AUNQUE en un principio parece que los R-18 y R-21 van a convivir por un tiempo, está claro que el nuevo modelo de la Régie va a sustituir al relativamente veterano R-18, al que la tremenda competencia que hay en el segmento de las berlinas de tipo medio, está relegando a un plano bastante bajo que por calidad no merece.

Para solucionar este problema, Renault va a atacar en todos los frentes, y el R-21 no sólo supera a su predecesor en todos los aspectos, sino que nace con armas y novedades más que suficientes para recuperar el terreno perdido por la marca. Buena prueba de ello es que en el momento de su comercialización, serán nada menos que once

las versiones presentadas, obtenidas de la combinación de cinco posibles motorizaciones, dos tipos de caja de cambios y cuatro niveles de acabado. Esta cifra, además, se aumentará sensiblemente con el paso del tiempo, al ampliar tanto el número de motorizaciones como el de posible tipos de transmisión.

Con respecto al R-18 la ganancia

es muy clara, y de hecho parece como si la Régie decidiera situar el nuevo R-21 en un escalón ligeramente superior, ampliando así un poco más la diferencia existente en la actualidad entre los R-9/11 y el R-18, pues de hecho la versión mínima en cuanto a motorización será la de 1,7 litros (en dos posibles potencias, como veremos más ade-



*El R-21 con las puertas abiertas.
Con el nuevo modelo, la Régie pretende recuperar una
buena parte del mercado.*



Novedad: Renault 21

*Un maletero de mucha altura.
Tanto por capacidad, como por
facilidad de carga.*

lante), descartando la de 1.397 c.c. que en la actualidad se puede obtener en el R-18.

Las cotas exteriores aumentan ligeramente con respecto al R-18, 7 cm. en longitud y 2 cm. en anchura; pero es interiormente donde se aprecia un claro avance, ya que la anchura entre hombros para los pasajeros delanteros es 7 cm. superior, mientras que los traseros ven aumentada esta cota en 3 cm. Longitudinalmente, el incremento del habitáculo es de 5 cm.

Se ha cuidado especialmente la aerodinámica, siguiendo todas las tendencias en boga: línea en ligero ascenso, capot delantero en declive, calandra inclinada, estanqueidad muy estudiada del frontal, cristales casi enrasados con la carrocería, ausencia de vierteaguas y maletero un tanto elevado. Gracias a todo ello, el coeficiente Cx anunciado para la versión más aerodinámica, es de 0,29, cifra realmente baja, sobre todo para modelos de esta categoría.

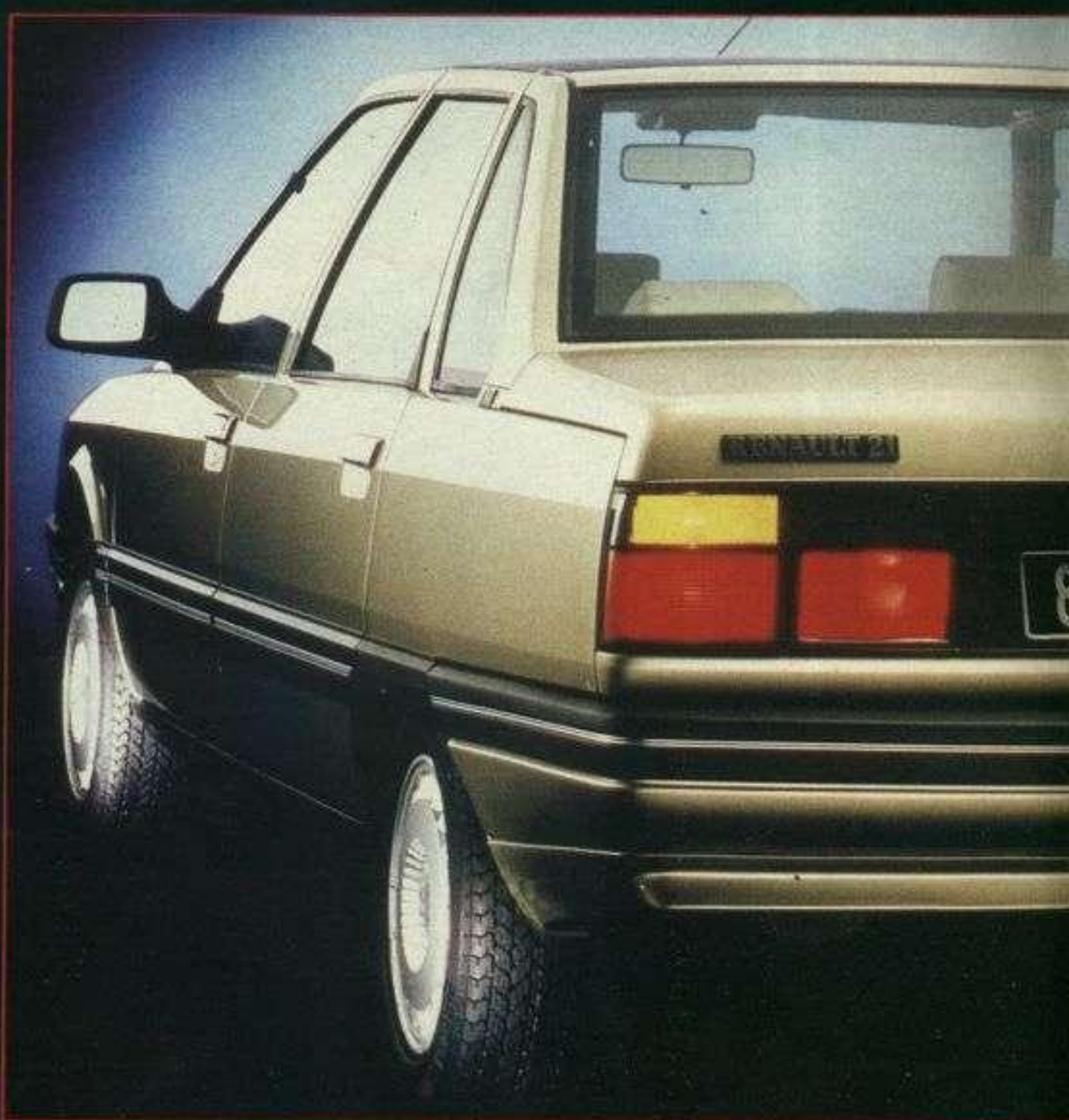
Aunque la senda marcada por el R-25 es seguida en varios aspectos por este modelo, exteriormente no se ha recurrido a la línea de dos volúmenes, sino que se presenta como un claro tres volúmenes, con el maletero independiente perfectamente definido, y contando con la posibilidad de abatir el respaldo del asiento posterior en partes asimétricas, de igual manera que sucede en algunos de sus rivales, lo que permite ampliar fácilmente la capacidad de carga.

Precisamente el maletero ha sido uno de los aspectos más cuidados, ya que se le ha dotado de una forma regular muy aprovechable, un plano de carga muy bajo (ligera-mente por encima del paragolpes), una apertura de la tapa del maletero bastante amplia, y la ya mencionada posibilidad de abatimiento del respaldo posterior.

Original disposición mecánica

En el momento de su presentación, el R-21 tendrá una característica hasta ahora inédita: se ofrecerá con mecánicas montadas transversal y longitudinalmente. Así, de los cinco motores presentados inicialmente, dos irán montados transversalmente y tres longitudinalmente.

Los dos primeros están basados en el conocido motor de 1.721 c.c., que en la actualidad montan los R-9 y R-11 TX, aunque en este caso con nuevas especificaciones. Partiendo de la versión de 82 CV, que desarrolla en los modelos antes citados, se pasa a ofrecer una de 76 CV, que si bien pierde algo de potencia y par, supone un avance en cuanto a elasticidad y a economía de consumo; la otra ofrece 90 CV, que se



*Dos tipos de instrumentación.
Una digital y otra analógica.*





Fichas técnicas

MOTOR				
Disposición y n.º de cilindros	Transversal, 4 cil. en línea.		Longitudinal, 4 cil. en línea.	
Diámetro/carrera (mm.)	81/83,8	88,0/82,0	86,0/39,0	
Cilindrada (c.c.)	1.721	1.995	2.068	
Material del bloque	Fundición.		Aleación ligera.	
Material de la culata	Aleación ligera.			
Alimentación	Carburación		Inyección.	Diesel. Diesel sobrealim.
Potencia	76 CV.	90 CV.	117 CV.	67 CV. 88 CV.
DISTRIBUCION				
Situación árbol de levas	En culata.			
Mando árbol de levas	Correa dentada.			
LUBRICACIÓN				
Tipo de bomba	De engranajes.			
Capacidad total (l.)	5,5		5,5	
REFRIGERACION				
Tipo	Por líquido.			
Capacidad total (l.)	5,8	8,0	6,5	
EMBRAGUE				
Tipo	Monodisco en seco.			
Diámetro del disco (mm.)	200	215	200	
Mando	Mecánico.			
Tipo de tracción	Delantera.			
SUSPENSION				
Delantera	Ruedas independientes. Sistema falso MacPherson, con triángulo inferior y radio de pivotamiento negativo.			
Trasera	Ruedas independientes. Brazos tirados longitudinales. Barras de torsión y amortiguadores hidráulicos.			
CARROCERIA				
Longitud	4,46 m.			
Anchura	1,71 m.			
Altura	1,41 m.			
Bavalla	2,66 m.		2,60 m.	
Via del./tras.	1,43/1,40 m.		1,45/1,40 m.	

han obtenido sin necesidad de recurrir a sofisticadas soluciones, yendo equipada, igual que la de inferior potencia, de un encendido electrónico con avance controlado en función de un plano cartográfico.

La motorización más potente, por el momento, será la de gasolina de 1.995 c.c. que proporciona una potencia de 117 CV, gracias, entre otras cosas, a la inyección y al encendido electrónico controlados por un procesador central que además gobierna el ralentí y detecta el posible picado de biela.

Las dos versiones restantes son las Diesel, atmosférica y turboalimentada, ambas basadas en el motor de 2.068 c.c. y que desarrollan una potencia de 67 y 88 CV, respectivamente; al igual que la mecánica de dos litros, van montadas longitudinalmente. Por supuesto que cualquiera que sea la disposición mecánica, la tracción es a las ruedas delanteras.

En cuanto a las cajas de cambios, de momento se podrán obtener con 4 y 5 relaciones en las versiones inferiores, y de 5 relaciones para las superiores, dejándose para



Novedad: Renault 21



Tapicerías para dos versiones.
Con un aspecto muy agradable.



Buena capacidad de carga.

Piano de carga bajo y abatimiento del respaldo trasero.

más adelante el modelo de cambio automático. En un tiempo aún más lejano, habrá versión de 4 ruedas motrices, tan en boga hoy en día, pues el tema lo tiene perfectamente solucionado la Régie con este tipo de estructura (aparecida por primera vez con el R-12), como ha demostrado por ejemplo en el R-18 4 x 4.

La suspensión del R-21 viene a ser una continuación ampliada de las gamas inferiores, y más concretamente del R-5 tras su reciente remodelación. El tren delantero está también solucionado a base de sistema de falso MacPherson, con triángulo inferior y radio de pivotamiento negativo, mientras que en la parte posterior, es de brazos tirados, con su curioso sistema de 4 barras de torsión.

En función de que la mecánica montada sea transversal o longitudinal, varían ligeramente la batalla y la vía delantera. En el caso de motor transversal, la batalla es de 2,66 m. y la vía de 1,43 m. Para la versión de motor longitudinal, la batalla es 6 cm. más corta (2,60 m.), y la vía delantera ligeramente más ancha: 1,45 m. En ambos casos las cotas exteriores son iguales, 4,46 x 1,71 x 1,41 m. para longitud, anchura y altura respectivamente, y la vía trasera es siempre de 1,40 m.

Agradable interior

El interior es la parte que más recuerda a su hermano mayor, el R-25. El salpicadero sigue la línea

de aquél, con una forma bastante cóncava y agrupando todos los mandos lo más cerca posible del conductor. Los asientos pueden ser de dos tipos distintos, bien los conocidos de tipo «pétalo», o bien (para las gamas superiores) unos de magnífico aspecto y que incluso pueden ir tapizados en cuero. En cualquier caso, el asiento del conductor es regulable en altura, y el del pasajero, inclinable mediante una guía circular similar a los de R-9 y R-11.

La instrumentación puede ser analógica, muy parecida a la de todos los Renault de la última generación, con dos grandes esferas, tres indicadores más pequeños y toda una serie de luces de indica-

ción. Otra versión será analógica y además irá equipada con sintetizador de voz. El equipamiento estará dividido de momento en 4 niveles. El más alto incluye elevavolantes eléctricos para las 4 puertas, cerradura centralizada, que acciona también la tapa del maletero y la trampilla del tapón de gasolina, y un pre-equipo de radio que sólo necesita del autorradio y de los altavoces.

Tanto por habitabilidad, como por posibilidades mecánicas y aerodinámicas, el nuevo R-21 supera claramente al R-18, modelo que ya goza de reconocida buena fama, por lo que su futuro parece de lo más esperanzador. Por el momento, todo parece indicar que así será, y sólo queda esperar unos meses y ver el comportamiento real del modelo.

