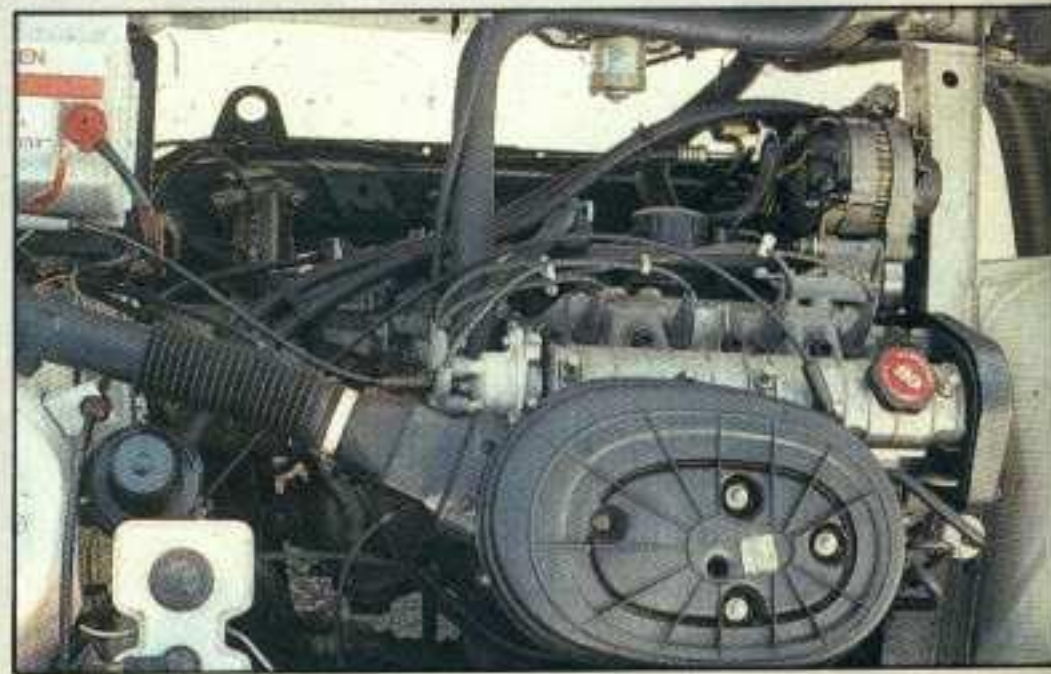


NOVEDAD



*Mecánica longitudinal.
Para los modelos TXE y GTD.*



*Mecánica transversal.
De momento sólo en el GTS.*



GTS, GTX y GTD con equipamiento a buen precio

Los Renault 21 españoles

Con el corto plazo de demora de cuatro meses, entre el lanzamiento internacional y la comercialización en España, Fasa pondrá a la venta el próximo 1 de junio su última realización, el R-21. En esta fecha saldrán a la calle los modelos equipados con mecánicas de gasolina, mientras que el Diesel aún deberá esperar un par de meses.

Al R-21 le cabe la dura tarea de suceder a un modelo que ha marcado historia dentro del mercado nacional, el R-18, que recientemente se ha dejado de fabricar. Exteriormente el R-21 se configura como un clásico tres volúmenes con una línea sin excesiva personalidad, en la que se han cuidado especialmente la aerodinámica y la capacidad interior.

Esta nueva realización de Renault es sobradamente conocida por nuestros lectores, ya que hemos realizado dos pruebas de este modelo en su versión francesa. El TXE que se comercializa en nuestro mercado con idéntica denominación, probado en el número 1.396 de 17 de abril de este año, no ha recibido más modificaciones que las encaminadas a mejorar la refrigeración del motor.

De cara a la superior temperatura media de nuestro clima, se ha sobredimensionado el radiador de agua y se han abierto nuevas rejillas

de entrada de aire, con lo que la calandra delantera queda ligeramente modificada. Además, como equipamiento de serie y de igual forma que sucede en las otras dos versiones, se han incorporado faros antiniebla delanteros, con lo que su vista delantera tiene algo más de personalidad que el homónimo francés.

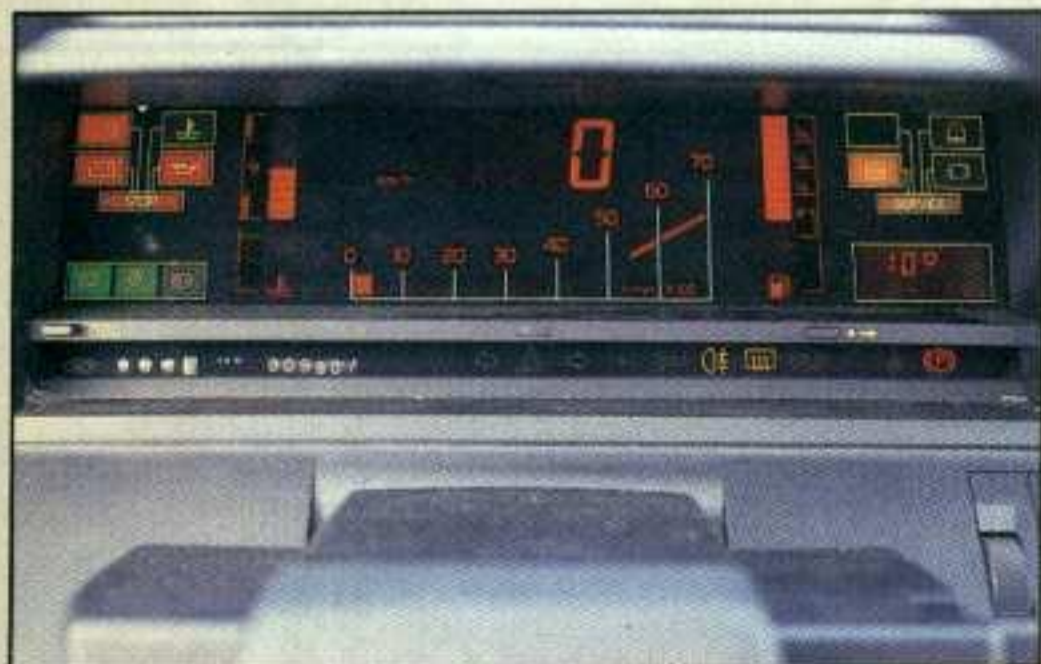
A nivel mecánico todo es igual al modelo galo, incluso las suspensiones que tradicionalmente son más duras en los modelos que se comercializan en España. En este caso si la suspensión se ha retirado, tan sólo ha sido ligeramente, y el vehículo, tanto en esta versión como en la GTS (ya que la GTD no hemos tenido ocasión de probarla en esta presentación), peca de bastante blandura, cosa de agradecer cuando se circula con tranquilidad, pero que pierden algo de eficacia yendo a ritmo rápido.

Por parte del GTS, las modificaciones con respecto al R-21 RS que probamos la semana pasada son

algo más profundas. De igual manera que en el TXE, se ha modificado ligeramente la calandra delantera, que ahora tiene más entradas de aire, y se han incorporado los faros antiniebla encastrados en el faldón.

En el vano motor encontramos un radiador de agua mucho más grande que el del modelo francés. A nivel mecánico, se han incorporado unas relaciones de cambio y un grupo diferente, que proporcionan unos desarrollos finales muy similares, con las tres primeras relaciones algo más cortas y las dos últimas más largas. Esto implica un salto entre 3.ª y 4.ª bastante amplio, que se nota si queremos aprovechar todos los recursos de la mecánica.

Como ya es sabido, una de las originalidades del R-21 es la dualidad en la disposición mecánica en función de los motores que incorpora. Así el 2 litros está montado longitudinalmente y el 1.700 c.c., en cambio, va transversalmente.



Dos tipos de instrumentación.
Digital en el TXE, analógica en el GTS y GTD.



Ficha técnica

Modelo	Renault 21 GTS	Renault 21 TXE	Renault 21 GTD
Motor: Disposición	Del. transversal		Del. longitudinal
N.º de cilindros	4 en línea		
Diámetro/carrera (mm.)	81 x 83,5	82 x 88	86 x 88
Cilindrada (c.c.)	1.721	1.985	2.068
Materiales del bloque	Fundición	Aleación ligera	
Materiales de la culata	Aleación ligera		
Distribución	En culata		
Situación árbol de levas	Correa dentada		
Mando árbol de levas	Correa dentada		
Alimentación	Bomba de inyección		
Tipo	Carburador Solex	Carburador Weber	Bomba de inyección
Lubricación	De engranajes		
Tipo de bomba	De engranajes		
Refrigeración	Por líquido		
Tipo	Por líquido		
Rendimiento			
Relación de compresión	10:1		11,5:1
Potencia CV DIN a r.p.m.	90/5.500	120/5.500	67/4.500
Por máximo máx. DIN a r.p.m.	14,1/3.500	17,1/4.500	11,9/2.500
Embrague	Monodisco en seco		
Tipo	Monodisco en seco		
Diámetro del disco (mm.)	200	215	200
Mando	Mecánico		
Tipo tracción	Delanteras		
Suspensiones	Independiente tipo MacPherson con triángulo inferior		
Delanteras	Independiente tipo MacPherson con triángulo inferior		
Traseras	Ruedas independientes viradas por brazos longitudinales		
Frenos	Disco vent. 244 / Disco vent. 265 / Disco vent. 244		
Delantero-diámetro (mm.)	Disco vent. 244	Disco vent. 265	Disco vent. 244
Trasero-diámetro (mm.)	Tambor 180	Tambor 228	Tambor 180
Dirección	Cremallera asistida		
Tipo	Cremallera asistida		
Desmultiplicación	19,0:1	17,4:1	17,4:1
Ruedas	5,5" x 13" / 5,5" x 14" / 5,5" x 13"		
Neumáticos medida	175/70 RT 13	185/65 RH 14	175/70 RT 13
Capacidad	Depósito de combustible (l.)		
Depósito de combustible (l.)	66	66	66
Peso	980	1.100	1.060
Consumos homologados	5,3/6,8/9,2	5,8/7,1/10,7	4,8/6,0/7,9
Precio final	1.634.703	1.874.768	1.853.081

Desarrollos del cambio

	Renault 21 GTS	Renault 21 TXE	Renault 21 GTD
N.º Veloc.	5	5	5
Relaciones internas del cambio			
1.ª	3,72:1	4,00:1	4,08:1
2.ª	3,08:1	2,17:1	2,17:1
3.ª	1,32:1	1,41:1	1,41:1
4.ª	0,96:1	1,03:1	1,03:1
5.ª	0,78:1	0,86:1	0,86:1
Grupo	3,88:1 (15/58)	3,44:1 (9/31)	3,22:1 (9/28)
Desarrollos básicos (km/h. por cada 1.000 r.p.m.)			
1.ª	7,35	7,70	8,01
2.ª	13,34	14,53	15,11
3.ª	10,72	22,43	23,25
4.ª	28,49	30,68	31,84
5.ª	34,62	36,71	38,13



Asientos confortables y bastante blandos. Pecan de una escasa sujeción lateral.

Esta diferente configuración mecánica implica también un diferente comportamiento, ya que el TXE equipado con el motor de inyección, es más subvirador que su hermano y, en líneas generales, menos fácil de conducir que aquél.

Por cierto que el sistema de inyección realizado por Renault ha demostrado su eficacia en esta presentación, realizada en Tenerife, que tenía la ventaja de pasar del nivel de mar, a la base del mismo Teide en muy pocos kilómetros. El corrector de riqueza en función de la altura dejaba notar su eficacia, notándose tan sólo una ligera falta de viveza a las solicitudes del acelerador. En cambio, su hermano, el GTS, alimentado por un carburador doble cuerpo, perdía al subir de altitud bastante potencia.

Otra de las variaciones con los modelos franceses radica en el equipamiento de frenos. Mientras que en el TXE se mantienen los discos ventilados delanteros de 265 mm., y los tambores traseros de 228 mm., en el GTS se incorporan discos delanteros también ventilados, pero de 244 mm., y tambores traseros de 180 mm.

La eficacia, a nivel de distancias de frenado, no ha mejorado en exceso, pero a nivel de resistencia al calentamiento se ha ganado claramente. Hicimos la bajada del Teide utilizándolos sin piedad y tan sólo logramos aumentar las distancias de frenado, pero en ningún momento nos encontramos sin pedal.

Equipamiento a tope

Tal como ya se hiciera en su momento con el R-18, Fasa ha decidido comercializar las versiones más potentes del R-21. Esto tiene una doble justificación. La primera es que las versiones inframotorizadas nunca han tenido especial aceptación en nuestro mercado, y la segunda es que había que marcar una clara diferenciación entre es-

te nuevo modelo y los actuales R-9 y R-11.

Lo que más destaca en las versiones españolas es su alto nivel de equipamiento. El GTS y el GTD incorporan todo lo habitual en este tipo de modelos, y añade de serie algunos menos habituales como elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado de puertas, faros auxiliares antiniebla y, sobre todo, dirección asistida.

Por su parte el TXE añade al equipamiento de los anteriores regulación interior de altura de faros, llantas de aleación, asiento trasero abatible asimétricamente, volante regulable en altura, cerradura electrónica con telemando de puertas, maletero y depósito, ordenador de viaje y cuadro de instrumentos digital.

Como se puede apreciar, prácticamente no se le puede añadir nada, salvo las dos opciones que proporciona el fabricante: aire acondicionado y pintura metalizada, que se suministran a precios muy competitivos. En efecto, el aire acondicionado se consigue por 126.217 pesetas y la pintura metalizada por 23.275 pesetas, ambos incluyendo todos los impuestos.

En función de estos equipamientos los precios finales son bastante ajustados. El GTS tiene un precio total de 1.634.703 pesetas, el TXE de 1.874.768 y el GTD de 1.853.081, incluyendo IVA y transporte. Con respecto a su predecesor, el R-18, se nota un claro incremento pero perfectamente justificado, y con respecto a sus rivales está perfectamente en línea, favorecido por el mayor equipamiento que proporciona de serie.

Indudablemente con un menor equipamiento, que aun así sería lo bastante bueno, el precio sería ultracompetitivo, pero podría acercarse demasiado a sus hermanos menores R-9, R-11 con los que deliberadamente FASA quiere mantener las distancias.

E. Zorzano

