



*Trasera clásica y buen acceso.
En la línea del R-18.*



*Tablero de instrumentos de moderna concepción.
Todo visible y a mano.*



PRIMER CONTACTO



*Buena penetración aerodinámica.
Un CX aceptable, sin llegar a ser excepcional.*



*Espacio justo para la mecánica.
Renault hizo de tripas corazón.*

Español para el verano

Los Renault 21

Renault ha presentado oficialmente sus nuevos R-21, modelos que en sus dos potentes motorizaciones de gasolina más una Diesel, estarán disponibles el próximo junio en España, producidos por FASA. Estos coches, de excelente habitabilidad y maletero, sustituyen con gran ventaja a los R-18.



*Una idea que se impone.
Respaldos traseros abatibles por secciones.*



*Puesto de conducción bien estudiado.
Asientos anatómicos y envolventes.*

EL pasado mes de noviembre, adelantábamos una completa información del Renault 21 y sus variantes mecánicas. Ahora, este atractivo tres volúmenes es una realidad a punto de ofrecerse al público en Francia (por cierto, a unos precios sumamente competitivos), y con sus versiones de gasolina hemos tenido una interesante toma de contacto en Grecia.

Como ya explicábamos hace meses, los nuevos Renault sustituyen a los R-18, pero tienen en común muy pocas cosas con estos últimos. La nueva carrocería, concebida un poco teniendo en cuenta el para Renault sumamente interesante mercado americano, es más grande por fuera y sobre todo por dentro, con un maletero un 25 por

ciento mayor (más grande incluso que el del R-25), y desde luego mucho más aerodinámica. A este respecto, para nosotros queda como algo anecdótico de Cx récord del R-21 TL, que se cifra en un 0,29. Esta versión, que no se producirá ni ofrecerá en España, no sólo se caracteriza por neumáticos muy estrechos para lograr su buena penetración, sino que también lleva un equipamiento sucinto, y un motor de 76 CV. que no puede ofrecer un nivel de prestaciones como el que cabría esperar de un coche de este porte. No obstante, las otras versiones se escalonan en buenos valores Cx que van de 0,31 a 0,34, dependiendo de sus ruedas, y también del flujo de aire refrigerante delante.

En el estilo del R-21, además del aspecto de buena aerodinámica y ciertos detalles estéticos ya vistos en otros Renault, domina la sensación de discreta elegancia. Pese a suponer en todos los apartados una mejora (e incluso un leve aumento de categoría) respecto al R-18, no se trata de un coche ostentoso. Interiormente, un tablero similar a los R-25 contiene una instrumentación que parece tomada de los R-11. Los asientos, suficientemente amplios, sobre todo atrás, ofrecen una buena sujeción y un excelente confort. En esto último, son un factor más que se une a la buena suspensión y el nivel sonoro muy contenido.

En las suspensiones, tampoco hay reminiscencias del R-18. Atrás,



Primer contacto: los Renault 21

el tren de ruedas «tiradas» con 4 barras transversales de torsión y amortiguadores muy inclinados, se deriva del que se presentó con el Supercinco GT Turbo. Los conjuntos MacPherson delanteros son como los de los R-9/11 pero reforzados. Los frenos llevan siempre tambores traseros, pero los eficientes discos delanteros ventilados son de hasta 265 mm. de diámetro. La dirección de cremallera cambia con el tipo de mecánica, llevando las bieletas en punta del mecanismo en el caso de motor transversal, y con toma central y bieletas largas en el motor longitudinal.

Este aspecto de la mecánica transversal y longitudinal es lo más curioso y peculiar de los R-21; nunca anteriormente se había dado este tipo de desdoblamiento con una misma carrocería, y ello seguramente ha sido el fruto de cierta improvisación sobre la marcha en la fijación de objetivos para esta gama. Los motores longitudinales al estilo R-18 estaban decididos desde hace tiempo; los «añadidos» son los tipo F transversales, ya conocidos básicamente en las versiones X de los R-9/11.

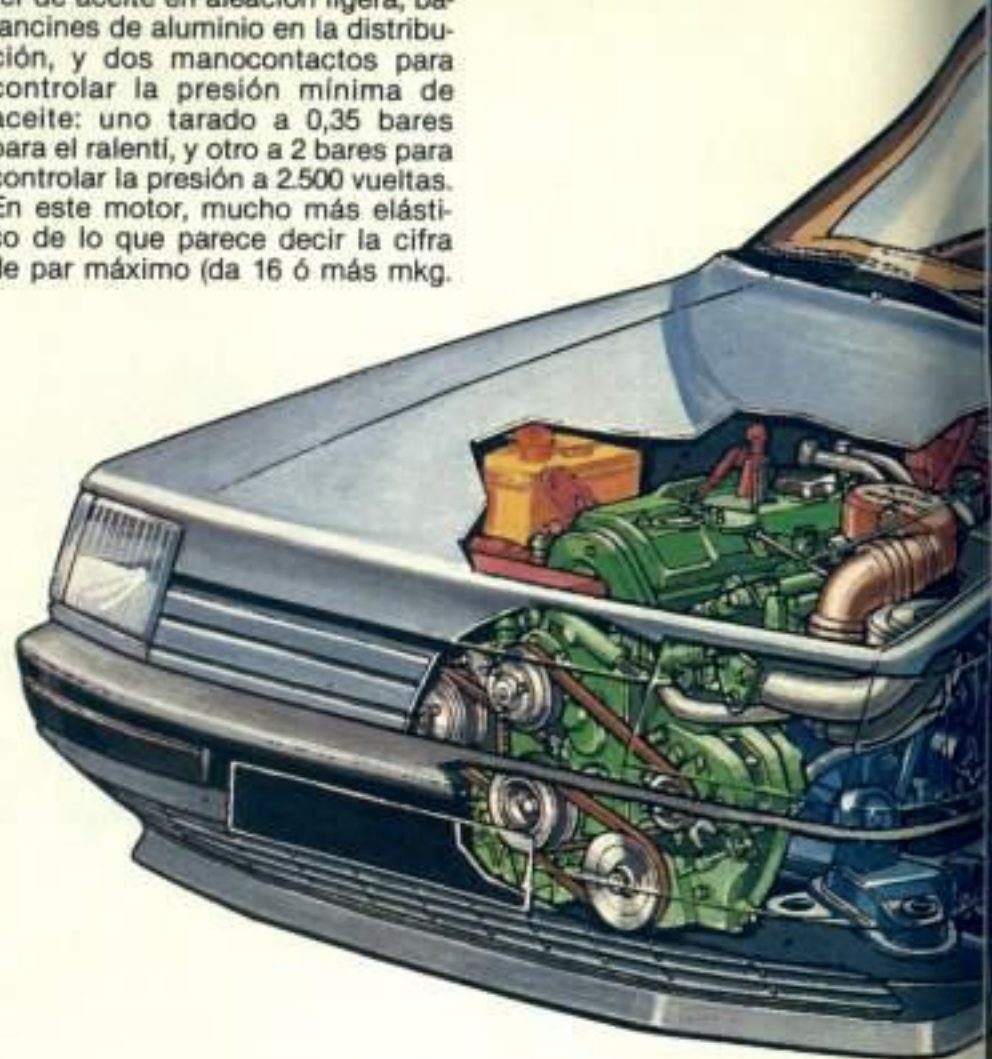
Sin embargo, esta mecánica con bloque de fundición da unos resultados sorprendentes. Con la misma cilindrada de 1.721 c.c., teníamos hasta ahora los motores de 82 CV. y carburador monocuerpo de los modelos Renault inferiores. Además del carburador de dos

cuerpos (que ahora también llevan los de 82 CV.), la nueva versión de 90 CV. lleva un escape 4-2-1, un encendido electrónico de «doble cartografía» y un árbol de levas más cruzado. Este motor, que acabará siendo aplicado a los 9/11 con magníficos resultados en cuanto a prestaciones, lleva un bloque-cilindros más robusto, refrigeración interior de la cabeza de pistones por aspersión de aceite, y un nuevo circuito de refrigeración por agua. El motor F de los R-21 se combina con el ya conocido cambio más bien abierto y de desarrollos muy largos de los 9/11. Sin embargo, la versión 21 RS lleva el escalonamiento más cerrado y desarrollos más cortos del 11 Turbo, y ello transforma positivamente las posibilidades del conjunto motor-cambio, que da así unas excelentes prestaciones (las que, ilógicamente, se anuncian iguales según fábrica para las dos variantes de cambio; este tipo de transmisión, u otro que dé también desarrollos más bien cortos en las marchas superiores, será el que aplique FASA en su R-21 de 1.700 c.c.

Mientras en los motores longitudinales Diesel y Turbodiesel no encontramos diferencias notorias de rendimiento con lo ya conocido en los R-18 y R-25, si se ha renovado por completo el motor 2 litros todo aluminio, ahora alimentado por inyección. Además del sistema de alimentación, este motor lleva un

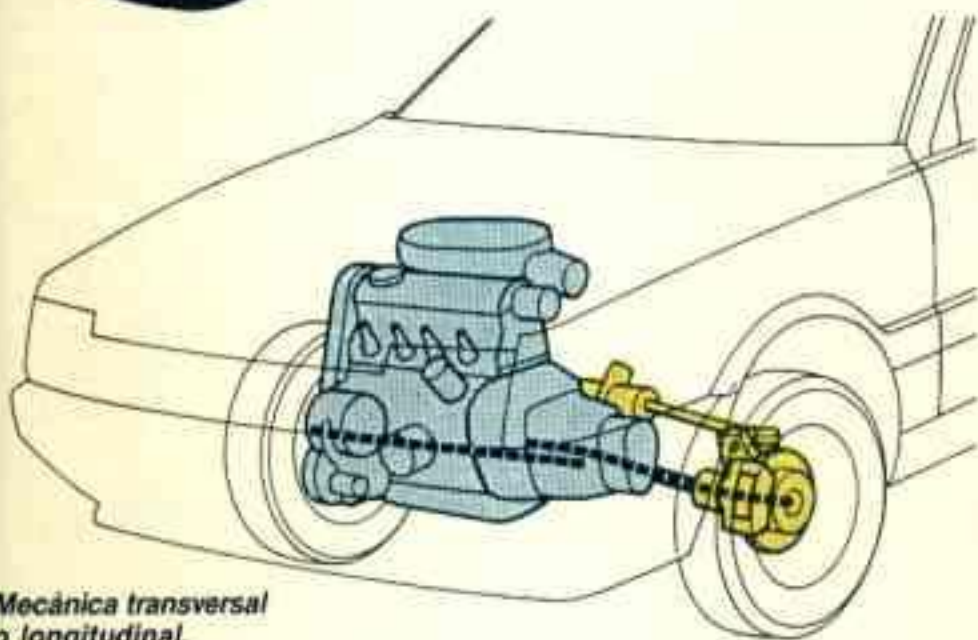
colector de admisión nuevo (diferente del que lleva el motor 2,2 inyección del R-25), un robusto cárter de aceite en aleación ligera, balancines de aluminio en la distribución, y dos manocontactos para controlar la presión mínima de aceite: uno tarado a 0,35 bares para el ralenti, y otro a 2 bares para controlar la presión a 2.500 vueltas. En este motor, mucho más elástico de lo que parece decir la cifra de par máximo (da 16 ó más mkg.

entre 2.250 y 5.250 r.p.m.), se aplica una serie de refinamientos, como el control de picado de biela

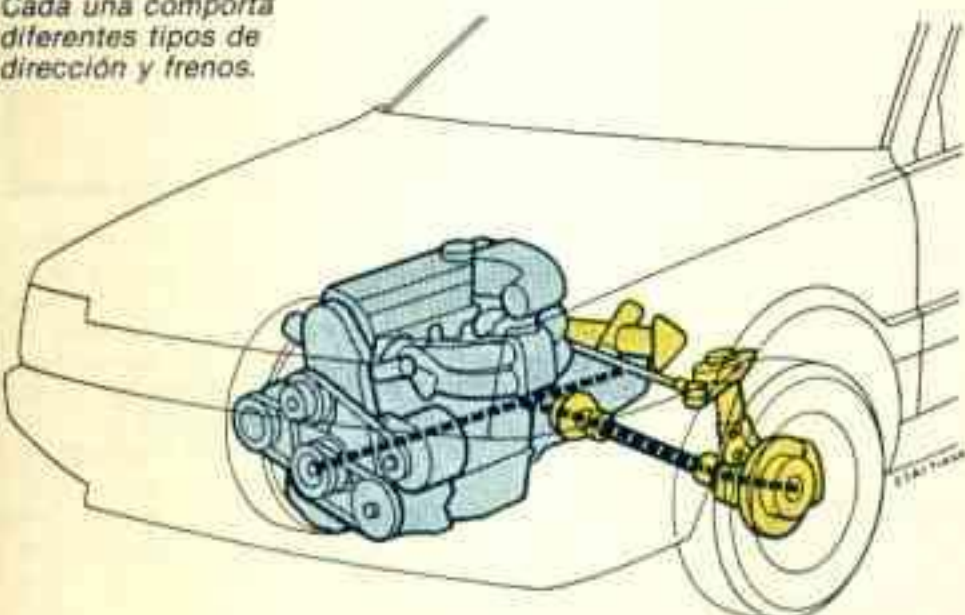




La estructura de cada R-21 es clásica. Lo insólito es apuntarse a dos implantaciones mecánicas.



Mecánica transversal o longitudinal. Cada una comporta diferentes tipos de dirección y frenos.



cilindro por cilindro, el corte de inyección en retenciones, la corrección alimétrica, la corrección de la tensión de la batería (para evitar efectos parásitos en la inyección) y el autodiagnóstico del sistema. Si falla algún elemento de toma o interpretación de datos en el sistema de control, el motor sigue funcionando en base a parámetros medios pre-establecidos para emergencias mecánicas, lo que no da un rendimiento ideal, pero sí permite llegar hasta el taller para reparar. El cambio que lleva este motor, comporta unos desarrollos lógicos y ajustados, con los que la impresionante velocidad punta y el régimen correspondiente a potencia máxima, prácticamente coinciden.

La actual panoplia no hace sino mostrar la punta del iceberg de la futura gama R-21, que también incluirá tracción total para las versiones mecánicas superiores, variante turbo, sistema antibloqueo de frenos, y motorización V6, entre

Equipamiento

Nivel E1 (TS, TD)

- Parabrisas laminado.
- Lamea térmica.
- Faros halógenos.
- Luz marcha atrás.
- Avisador luces encendidas.
- Tapón de combustible con llave.
- Protecciones laterales.
- Limpiaparabrisas 2 velocidades y barrido por pulsación.
- Lavaparabrisas eléctrico.
- Retrovisor ext. regulable desde dentro.
- Retrovisor int. día/noche.
- Espejo de cortesía en parasol.
- Pre-equipo radio con antena.
- Guantero con tapa y luz.
- Encendedor de cigarrillos.
- Ceniceros en puertas tras.
- Consola central con portaobjetos.
- Enmoquetado integral.
- Apoyacodos integrados en las 4 puertas.
- 3 empujaduras de sujeción.
- Asientos del. monogula con apoyacabezas regulables.
- Cinturones del. enrollables.
- 2 cinturones tras. fijos.
- Reóstato iluminación cuadro.
- Mandos, cenicero y encendedor ilum.
- Reloj digital.
- Cuentalm. parcial.

Nivel E2 (GTS, GTD, Turbo D)

- Protecciones laterales más anchas.
- Embellecedores de rueda específicos.
- Luz trasera antiniebla.
- Bocina doble tono.
- Limpiaparabrisas intermitente.
- Tapicería de terciopelo en asientos y puertas.
- Protecciones post. guías asientos.
- 3 cinturones tras. enrollables.
- Regulación altura asiento del conductor.
- Luz «spot» de lectura orientable.
- Cuentalvueltas.
- Nivel de aceite.
- Termómetro de agua.
- Testigo nivel lavaparabrisas.
- Servodirección (Turbo D).

Nivel E2S (RS, RX)

- Faros antiniebla delanteros.
- Volante de cuero 3 radios.
- Asientos delanteros «Pétalo».
- Tapicería dibujo específico.

Nivel E3 (TSE, TXE, Turbo DX)

- Paragolpes en dos tonos.
- Cerraduras centralizadas (con maletero y depósito).
- Alzacristales del. eléctricos.
- Guantero con llave.
- Hueco con tapa en consola central.
- Volante de altura regulable.
- Luces de cortesía traseras.
- Calefacción a parrillas traseras.
- Tapicería terciopelo específico.
- Terciopelo en maletero y bandeja tras.
- Moqueta de raso en el habitáculo.
- Asientos del. dcho. con ajuste de inclinación en «biancina».
- Respaldo trasero replegable 1/3-2/3.
- Apoyacodos central trasero.
- Apoyacabezas posteriores.
- Instrumentación digital.
- Ordenador de a bordo 7 funciones (TSE, TXE).
- Alerta mecánica «Stop».
- Servodirección (TXE, Turbo DX).

Opciones

comunes a todas las versiones:

- Pintura metalizada.
- Techo corredizo eléctrico.
- Cristales coloreados.
- Diversos autorradios.
- Accesorios «Estilo Renault» de concesionario, como bacia, fundas de asiento, enganche para remolque, etc.

Para nivel E2 y E2S

- «Pacto» formado por alzacristales del., biocpuertas eléctricas, con telemando y cristales coloreados.
- Respaldo tras. plegable 1/3-2/3 con apoyacodos central.

Para nivel E3:

- «Pacto» formado por alzacristales tras., 2 retrovisores ext. eléctricos y térmicos, telemando de biocpuertas y cristales coloreados.
- Aire acondicionado.
- Tapicería de cuero.

Para nivel E2 y E3:

- Faros antiniebla (GTS, GTD, TXE, Turbo DX).
- Llantas de aleación (con neumáticos 175/65HR14 para motor 1.700).
- Dirección asistida (GTS, GTD, RS, RX, TSE).
- Pintura negra lacada.

