

banco de pruebas

Renault 21 TXI

El Renault 21 TXI, con una potencia de 140 CV. y culata de tres válvulas por cilindro, entra en el segmento, cada vez más extendido, de las berlinas familiares con buenas prestaciones.

Foto: G. ANCHE



Lo mejor

- Equipamiento muy completo
- Habitabilidad y maletero
- Confort de marcha

Lo peor

- Rueda de repuesto de emergencia
- Guantera muy pequeña
- Postura de conducción



¿Quién da más?

CON el Renault 21 TXI la marca francesa consigue alcanzar dos claros objetivos; por un lado la gama de los 21 queda más completa cubriendo el hueco que existía entre los 120 CV. de los GTX/TXE y los 175 CV. del Turbo; y por otro lado ofrecer una amplia berlina dirigida a un público que busca un cierto matiz deportivo sin llegar al extremo de la versión Turbo. A esto hay que sumar el hecho de contar con una potencia de 140 CV. sin superar la cilindrada de los dos litros, con los beneficios que ello puede reportar al usuario en algunos mercados (de tipo fiscal, de primas de seguros, etcétera).

POCOS coches del segmento en el que milita el Renault 21 han alcanzado el éxito comercial de este modelo. La última remodelación le ha proporcionado una imagen más fresca y atractiva y la aparición de las versiones con cinco puertas convierten a la gama en una de las más completas del mercado gracias al amplio número de versiones mecánicas disponibles. Estas van desde la Diesel atmosférica hasta la más brillante sobrealimentada de gasolina con 175 CV. El salto en rendimiento entre esta última y el TXE de 120 CV. era importante. La nueva versión TXI con motor de 12 válvulas y 140 CV. viene a escalonar de forma más racional la gama 21 y sigue la línea del resto en lo que se refiere a relación precio/equipamiento. En este caso tan sólo se deja para

la lista de opciones la pintura metalizada y la tapicería de cuero, contando en el completísimo equipo de serie con elementos tan interesantes como el antibloqueo de frenos ABS y el aire acondicionado, todo ello con un precio sumamente competitivo.

En esta nueva versión se conjuga perfectamente el planteamiento familiar de las berlinas de tipo medio con una mecánica de más que razonables prestaciones que, a pesar de sus 140 CV. y su culata multiválvulas, dispone de una apreciable elasticidad. El cierto matiz deportivo que se adivina en el exterior de la carrocería no está reñido, sin embargo, con el apreciable confort que ofrece en general.

J. M.ª Quesada



Spoiler trasero, llantas 15" y estribos laterales diferencian al 21 TXI del resto de los modelos de la gama.

La principal novedad de este modelo es la incorporación de una culata con tres válvulas por cilindro (dos de admisión y una de escape). Este motor multiválvula se diferencia de los 16V, aparte del número de válvulas, por su elasticidad. De todos es conocido que los motores con cuatro válvulas por cilindro, en general, tienen un bajo rendimiento a pocas revoluciones y un comportamiento brillante en la zona alta del cuentavueeltas. El doce válvulas del 21 TXI goza de una gran elasticidad y realmente esta falta de «carácter» de algunos 16 válvulas a bajas vueltas no se nota en ninguna circunstancia. El escalonamiento acertado de las relaciones del cambio pone su «granito de arena» en este sentido. Para esta versión se han respetado tanto el grupo cónico como las 1ª y 2ª velocidades que monta el TXE, pero se han acordado las marchas 3ª, 4ª y 5ª. Por lo que se refiere a las prestaciones, tanto la velocidad máxima como las aceleraciones, si las comparamos con el ocho válvulas, re-



Las plazas traseras gozan de unas amplias cotas de habitabilidad en todos sus aspectos.

sultan mejores, aunque no espectaculares. El TXI consigue superar la barrera de los 200 km/h. y bajar de los 10 segundos en el 0-100 km/h. Donde nuestro protagonista penaliza es en las recuperaciones. Esto viene determinado por el exceso de peso con respecto a su hermano menor, son casi 100 kg. de más (según nuestras medidas) los que tiene que mover el doce válvulas. Los consumos también son superiores, el peso se hace sentir, pero se encuentran en



Los asientos delanteros resultan muy cómodos y sujetan perfectamente, incluso con la tapicería de cuero.

El equipamiento del 21 TXI es el más completo de su segmento.

consonancia con sus rivales directos en el segmento en que compete.

El comportamiento del vehículo no difiere con respecto al resto de la gama. La única diferencia es este modelo se encuentra en la longitud de los muelles delanteros, que han sido modificados para adaptarlos al mayor peso del motor, conservando los mismos tarados de amortiguación. El compromiso entre eficacia y confort se encuentra dirigido más hacia este último, lo que no significa que la



Características

MOTOR	Delantero longitudinal.
N.º de cilindros y disposición	4 en línea.
Diámetro/carrera (mm.)	88,0/82,0
Cilindrada (cm ³)	1.995
Material bloque/culata	Aleación ligera/aleación ligera.
Distribución	Árbol de levas en culata accionado por correa dentada. Tres válvulas por cilindro.
Encendido	Electrónico.
Alimentación	Inyección electrónica multipunto Renault.
Refrigeración	Por líquido con electroventilador.
Relación de compresión	9,3:1
Potencia máxima (CV, DIN a rpm)	140 a 6.000
Par máximo (mkg, DIN a rpm)	17,9 a 4.300
TRANSMISIÓN	Traacción delantera.
Enbrague (diámetro mm.)	Monodisco en seco (215).
Grupo	3,44:1
Relación del cambio y desarrollos (km/h. a 1.000 rpm)	
1.º	4,09:1 (7,73)
2.º	2,18:1 (14,26)
3.º	1,53:1 (20,59)
4.º	1,16:1 (27,20)
5.º	0,93:1 (33,98)
Suspensión delantera	Independiente, tipo McPherson, con triángulo inferior, resortes helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.
Suspensión trasera	Independiente, de ruedas tiradas por brazos longitudinales, barras de torsión-estabilizadoras y amortiguadores telescópicos.
Frenos	Doble circuito con servofreno y ABS.
Delanteros (diámetro mm.)	Discos (285).
Traseros (diámetro mm.)	Discos (255).
Dirección	De cremallera asistida.
Vueltas de volante (diámetro cm.)	3,5 (37)
Diámetro de giro (m.)	10,4
Neumáticos. Llantas	185/55 R15. 6,5" x 15"
Depósito de combustible (l.)	66
Peso y distribución (kg.)	1.224 (63% delante/37% detrás)
Dimensiones exteriores (m.)	4,53 x 1,73 x 1,42
Batalla. Vías delantera/trasera (m.)	2,60. 1,45/1,41

eficacia del mismo se vea reducida. Como cabe esperar en un tracción delantera su actitud en curva es subviradora, a lo que también ayuda el reparto de pesos. En carreteras viradas, puestos a efectuar una conducción deportiva al límite, el tren delantero no se muestra muy receptivo a los rápidos giros del volante, y causa una cierta falta de agilidad. El generoso equipo de frenos, discos en ambos trenes, cumple a la perfección su papel y se muestran infa-

tigables en todo tipo de circunstancias.

Externamente este nuevo modelo adopta un «look» similar al del 21 Turbo. Spoiler trasero, estribos laterales, suspensión rebajada 10 mm. y llantas de 15 pulgadas con diseño exclusivo para esta versión le diferencian de sus hermanos de ocho válvulas. En el interior no existe prácticamente ninguna variación con respecto al resto de la gama. El volante, de aspecto más deportivo, se halla forrado parcial-

La técnica

LA principal novedad que aporta el 21 TXI es el motor, ya que el bastidor es igual que el de un TXE en todo salvo las ruedas. Las llantas son de 15" en lugar de 14" y tienen más bombeo (aunque no varían la vía), los neumáticos son igual de anchos pero tienen menos perfil.

El motor tiene tres válvulas por cilindro, dos de admisión (es más difícil meter el gas que sacarlo) mandadas por la misma leva y una de escape. La distribución se caracteriza por tener muy poco cruce, para compensar la eventual falta de bajos de este tipo de motores. Además de estos cambios en la culata, este motor incorpora unos pistones más ligeros, un sistema de engrase de éstos por chorro a presión y diferente capacidad del cárter y la caja de cambios. El sistema electrónico de gestión del motor con una unidad electrónica

más potente y detectores de autodetonación en cada cilindro. El aumento de potencia así conseguido viene dado por una curva de par que se mantiene, según cifras oficiales, sobre los 15 mkg. más allá de las 6.000 rpm; a bajo y medio régimen el motor de doce válvulas se comporta igual, cuando no peor, que el de ocho. Las modificaciones operadas en el motor proporcionan un aumento de la potencia específica de unos 10 CV/litro (un 16,7 por ciento más). La relación peso/potencia crece prácticamente en igual proporción, ya que el peso del TXI es sólo 20 kg. superior. En cuanto a la transmisión, el TXI una caja más cerrada, con relaciones más cortas en tercera, cuarta y quinta, lo que proporciona un desarrollo casi un 7,5 por ciento menor en quinta.

J. M. P.



El motor de dos litros con tres válvulas por cilindro y 140 CV. es la principal novedad del 21 TXI.



La instrumentación analógica es clara y legible. El indicador del aceite es bifunción: nivel y manómetro.





El comportamiento del TXI no varía con respecto a sus hermanos, sigue siendo noble y progresiva.

mente de cuero, así como la empuñadura de la palanca de cambios. El puesto de conducción sigue pecando del mismo defecto que el resto de la gama. El respaldo del asiento se encuentra falto de recorrido hacia adelante y esto impide obtener una postura lo suficientemente vertical, obligándonos a conducir algo lejos del volante. Por lo demás, los asientos cumplen perfectamente con su cometido, tienen un elevado confort y ofrecen una buena sujeción lateral incluso con la tapicería de cuero con que contaba nuestra unidad de pruebas.

Son pocos los «peros» que se pueden achacar a nuestro protagonista. Uno de ellos es una guantera demasiado pequeña, donde a duras penas cabe la documentación. Para paliar en parte este inconveniente contamos con una pequeña cavidad en la parte superior de los mandos de la climatización. Su buena oferta de espacio interior de cabida, sin ningún tipo de estrechez, a cinco adultos y cumple con los requisitos necesarios para otorgarle uno de los primeros puestos en cuanto a habitabilidad se refiere. El maletero también se halla en consonancia con la filosofía familiar del vehículo. Su buena capacidad de carga, su forma regular y la posibilidad de abatir el asiento resuelven los problemas que a más de uno le surgen a la hora de llevar el equipaje de una familia.

Uno de los puntos más destacados del 21 TXI es su equipamiento al que se le puede definir como excelente. De serie incorpora todos los elementos, tanto de confort como de seguridad, que se pueden pedir en estos momentos. Aire acondicionado, elevavinas delanteros eléctricos, cierre centralizado con mando a distancia en la llave, antibloqueo electrónico de

frenos ABS, faros antinieblas delanteros, en resumen, un equipamiento completísimo al que únicamente podemos incorporar como elementos opcionales la tapicería de cuero y la pintura metalizada. A este completo equipo sólo podemos ponerle un «pero» y es a la adopción, cada vez más extendida, de la rueda de repuesto de emergencia. Si a la molestia que supone el simple hecho de pinchar le unimos que nuestra rueda de repuesto tiene una serie de limitaciones (velocidad, duración, etc.), nos encontramos con un problema añadido, del que únicamente es responsable el estudio de costes en la producción de los vehículos.

Como viene siendo habitual en los productos de la marca, tanto la calidad como el ajuste de los materiales empleados tienen un alto nivel. Por lo que se refiere a calidad, el plástico empleado en el salpicadero tiene un aspecto y un

Prestaciones y consumos

Prestaciones

VELOCIDAD MÁXIMA En 5.ª (km/h. o rpm)	206,1 a 6.065
ACELERACION	
400 metros con salida parada	16" 78/100
1.000 metros con salida parada	30" 87/100
0-100 km/h.	9" 57/100
RECUPERACION	
400 m., en 4.ª, entrando a 40 km/h.	18" 73/100
1.000 m., en 4.ª, entrando a 40 km/h.	34" 15/100
400 m., en 5.ª, entrando a 50 km/h.	18" 60/100
1.000 m., en 5.ª, entrando a 50 km/h.	35" 69/100

Todas las cifras son promedio de dos pasadas en sentido apuesto sobre el mismo tramo, con conductor solo a bordo y depósito de combustible lleno.

Consumos

Condiciones	Promedio km/h.	Consumo l/100 km.
Ciudad		
Recorrido urbano	22,5	12,45
Carretera		
A 100/110 km/h. de cruceo	91,4	8,75
Autopista		
A 120 km/h. de cruceo	119,1	8,10
Media		
40% ciudad, 30% carretera y 30% autopista	72,2	10,03

Aceleración

Km/h.	Segundos
60	4,07
80	6,45
100	9,57
120	13,42
140	19,08
160	25,89

Frenada

Km/h.	Metros
60	13,9
80	25,1
100	39,9
120	58,2
140	81,9

Equipamiento

Habitáculo

Regulación volante en altura
Regulación banqueta en inclinación
Regulación banqueta en altura
Regulación apoyo lumbar
Reposacabezas delanteros y traseros
Luz de lectura
Respaldo posterior abatible asimétricamente
Cierre centralizado
Elevavinas eléctricos
Preequipo de radio
Aire acondicionado

Visibilidad

Faros delanteros antiniebla
Luz trasera antiniebla doble
Luz trasera marcha atrás doble

Intermitentes de emergencia

Luneta trasera térmica
Espejos ext. regulables mecánicamente

Instrumentación

Cuentarrevoluciones
Cuentakilómetros parcial
Reloj horario digital
Nivel de combustible
Temperatura de agua
Manómetro de aceite
Indicador de consumo instantáneo
Computadora de a bordo

Equipo mecánico

Servofreno
Antibloqueo de frenos electrónico (ABS)
Servodirección
Llantas de aleación ligera

Opciones

Tapicería de cuero 292.000 ptas.
Pintura metalizada 45.000 ptas.

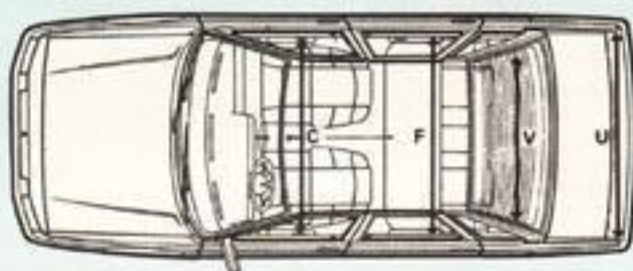
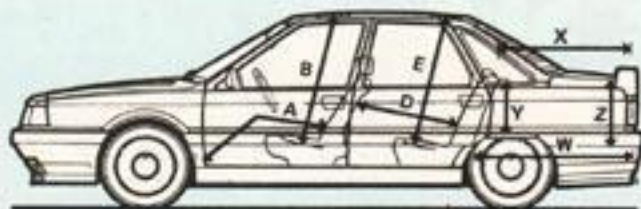
Precio
Renault 21 TXI: 2.720.000 ptas.



Cotas de habitabilidad y maletero

HABITACULO		MALETERO	
A:	105	U:	154
B:	92	V:	112
C:	140	W:	101
D:	81	X:	85
E:	93	Y:	48
F:	140	Z:	42
Volumen maletero: 562 dm ³			

Cotas expresadas en cm.



Banco de potencia de **autopista**

Potencia máxima anunciada: 140,0 CV. DIN a 6.000 rpm.

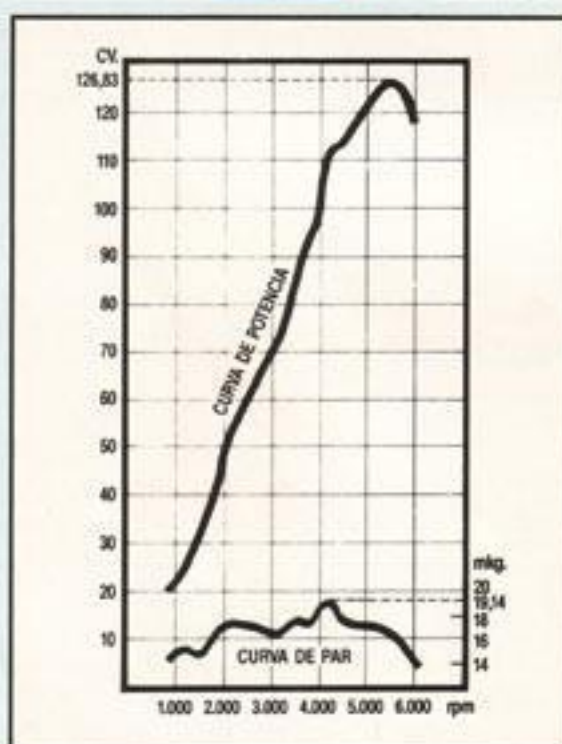
Potencia máxima obtenida: 126,83 CV. DIN a 5.500 rpm.

Par máximo anunciado: 17,9 mkg. DIN a 4.300 rpm.

Par máximo obtenido: 19,14 mkg. DIN a 4.250 rpm.

COMO suele ser habitual en las unidades con pocos kilómetros, nuestro protagonista ha arrojado una cifra de par superior a la anunciada y algo menos de potencia a un régimen también inferior al oficial. En cualquier caso, la adopción de una culata multiválvulas no ha supuesto una pérdida proporcional de rendimiento a bajo y medio régimen. Como se puede apreciar en la curva de par, a pesar de una trayectoria irregular, llena de altibajos, los valores superan los 16 mkg. entre las 2.000 y las 5.000 vueltas. Ello se traduce en una respuesta del motor muy agradable a cualquier régimen.

En el gráfico de potencia se tradu-



cen de igual forma las oscilaciones detectadas en el par, aunque la curva resulte en su conjunto bastante uniforme y en ningún caso se aprecian en marcha esas irregularidades.

Las estrellas de **autopista**

Acabado	*	*	*		
Habitabilidad	*	*	*	*	
Maletero	*	*	*		
Puesto de conducción	*	*			
Visibilidad	*	*	*	*	
Instrumentación	*	*	*	*	
Equipamiento	*	*	*	*	*
Confort	*	*	*	*	
Climatización	*	*	*	*	
Estética	*	*	*		
Motor	*	*	*		
Cambio	*	*	*	*	
Velocidad	*	*	*		
Aceleración	*	*	*	*	
Recuperación	*	*	*		
Dirección	*	*	*		
Frenos	*	*	*	*	
Comportamiento	*	*	*		
Aerodinámica	*	*	*		
Consumo	*	*	*		

-Malo. *Deficiente. **Medio. ***Bueno. ****Muy bueno. *****Excepcional.

tacto muy agradables y está exento de esos pequeños ruidos que denotan un acabado deficiente. En esta versión, y con buen criterio para nuestro gusto, se ha optado por montar la instrumentación analógica (con grafías en rojo) en lugar de la llamativa pero poco eficaz digital que llevan los TXE. El indicador del nivel de aceite en este modelo es bifunción. Además de informarnos del nivel con el coche parado, cuando el motor se halla en marcha actúa como manómetro de presión de aceite. Por lo demás nos ofrece la misma información que los R-21

En el interior sólo ha variado el volante, que cuenta con un aspecto más deportivo y forrado parcialmente en piel.



TXE incluyendo el práctico ordenador de viaje.

Hemos dejado para el final el tema del precio del vehículo. Puede parecer un poco elevada la cifra de 2.720.000 pesetas, pero si damos un rápido repaso a la oferta que se encuentra en nuestro mercado, comprobaremos que no hay ningún vehículo que por ese precio nos ofrezca una buena habitabilidad, 140 CV., un equipamiento casi de lujo y un buen acabado. □

Jesús Aguado y Equipo de Pruebas

