



# RENAULT 21 2 LITRES TURBO

**Germaans geslacht heeft model gestaan voor de Renault 21 Turbo, in menig opzicht een opmerkelijk voitur. We vlamden ermee door Zuid-Frankrijk.**

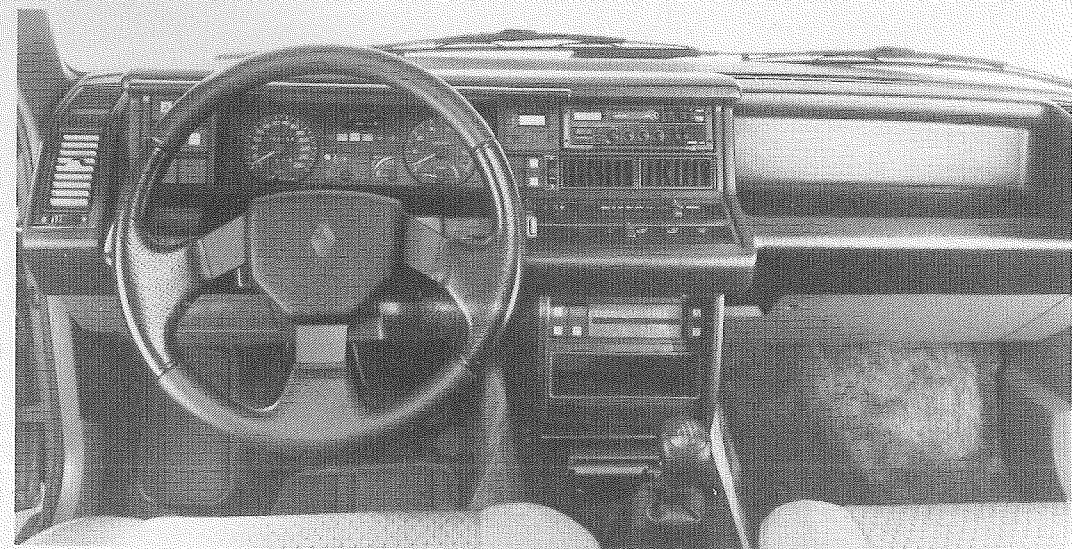
**N**a de zuinigheidsrage en de  $C_w$ -mode raast tegenwoordig een snelheidsepidemie door autoland. Ook Frankrijk, ondanks zijn met straffe hand gecontroleerde maximumsnelheid van 130 km/h, komt in de ban van het virus. De Fransen willen meer en meer 'voitures performantes'. Daarvoor moesten

ze zich wenden tot de importmerken. Auto's als de BMW 325i en de Mercedes 190 zestienklepper bijvoorbeeld waren bijzonder in trek. Tot de Franse fabrikanten haast tegelijkertijd hun entree maakten met drie snelle sedans. Zo arriveerden in 1987 de Peugeot 405 in MI 16-uitvoering, de Citroën BX 16V en de Renault 21 Turbo. Van dit supertrio is de

geblazen Renault met een top van 227 km/h de snelste. Door een waslijst van aanpassingen ten opzichte van de 'normale' 21 is hij tot de tanden gewapend om de concurrentie de stuipen op het lijf te jagen.

### ■ TWEE TUSSENKOELERS

Dat Renault de 21 zou voorzien van een turbocompressor, lag voor de hand. In elke andere modellenserie was al een turbovariant beschikbaar, en het Franse staatsbedrijf heeft in de Formule 1 natuurlijk enorm veel ervaring met dit instrument opgedaan. De 21 Turbo maakt gebruik van een Garrett T3 met een maximale overdruk van 0,9 bar. De turbo is watergekoeld; een elektrische waterpomp zorgt ervoor dat de koeling nog 15 minuten na afzetten van het contact wordt voortgezet. De aangeblazen inlaatlucht wordt in fasen opgefrist door twee in serie geschakelde tussenkoelers. Met als doel een optimale cilinderinlaat wordt de temperatuur van de inlaatlucht, die bij het verlaten van de turbocompressor kan zijn opgelopen tot 130 °C, in de eerste tussenkoeler verlaagd tot 80 °C en



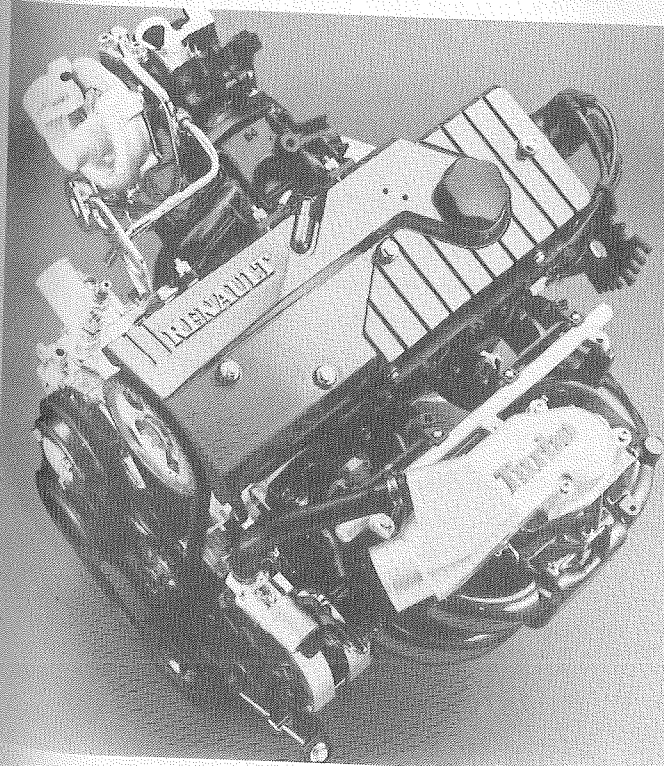
in de tweede tot 60 °C. Een ander staaltje van warmtebeheersing is het hitteschild waarmee de compressor aan de bovenkant wordt afgedekt. Het bestaat uit meerdere lagen, waaronder een laag kwartswol en een laag keramische wol. Erg duur, maar volgens Renault in de racerij effectief gebleken materiaal.

### ■ MOTORMANAGEMENT

De turbomotor in de 21 is gebaseerd op de geheel lichtmetalen 'Douvrin'-krachtbron. De inhoud is met 1995 cm<sup>3</sup> gelijkgebleven aan het origineel, maar aan draaiend gedeelte, cilinderkop en elektronika werd veel gewijzigd. Er is een versterkte krukas gemonteerd in verbinding met speciale drijfstenen en zuigers; de kleppen, waarvan de uitlaatexemplaren een natriumvulling hebben, worden bediend door een scherpere nokkenas. Kroon op het werk is een motormanagement-systeem, van waaruit alle belangrijke functies worden geregeld: ontsteking, brandstofinjectie en turbo-vuldruk, inclusief pingdetectie per cilinder. Sinds de Bosch Motronic is dat op zich niets nieuws, maar opmerkelijk is wel dat Renault een geheel Frans systeem heeft gebruikt - Peugeot koos Motronic voor de 405 en BX zestienkleppers. De 21 Turbo doet het met elektronika van de firma Bendix, die eerder Renix heette toen Renault daar nog in participeerde. De prestaties van de Renault 21 Turbo maken op papier al indruk: 175 pk bij 5200 min<sup>-1</sup> en een koppel van 270 Nm bij 3000 min<sup>-1</sup> zijn niet niets voor een opgepepte



gezinswagen. Om de zaak in de hand te kunnen blijven houden, is om te beginnen de koppeling versterkt; de bediening is niet langer mechanisch maar hydraulisch en de versnellingsbak komt overeen met die in de R 25 V6. Aan de carrosseriestructuur heeft Renault volgens eigen zeggen niets veranderd; wel zijn de MacPherson-veerpoten versterkt en is de geometrie van de vooras volledig gewijzigd ten opzichte van de andere 21-modellen. De achterwielophanging is van het type Nevada met vier torsiestaven. De vering is rondom ruim 3 cm verlaagd. Veel werk werd besteed aan het remsysteem. De wagen wordt standaard geleverd met ABS van de firma Teves. Het gaat daarbij om de zogenaamde 'tweede generatie' ABS, met gescheiden circuits in de vorm van de letter Y: een circuit voor elk van de voorwielen en een voor de achterwielen gezamenlijk. De wagen staat op 15 inch-wielen



(bandenmaat 195/55 VR 15), waardoor niet op de diameter van de remschijven (vóór geventileerd) hoefde te worden beknibbeld.

### ■ SPITSE SNIJT

Bij de 21 Turbo valt vooral de agressieve, spitse snuit op die volledig verschilt van de 21-neus zoals we die van de overige varianten kennen. Deze voorkant komt, inclusief spatborden en motorkap, overeen met die van de 'Medaillon' - de 21 die Renault op de Amerikaanse markt voert. Alleen de spoilerbumper, waarin standaard breedstralers en koellucht-openingen ten bate van de remmen zijn opgenomen, is uniek voor de Turbo-uitvoering. Dorpelverbreeders onder de voorportieren leiden de blik naar de achterzijde, met z'n enorme bumper, en op het kofferdeksel de onvermijdelijke spoiler in de stijl van de Mercedes zestienklepper. Even aan wennen, maar het staat in elk geval stoerder dan het zacht glooiende kontje van de normale 21. Bovendien werkt de spoiler heilzaam op de  $C_w$ , die voor de geblazen 21 0,31 bedraagt. In Zuid-Frankrijk hebben we behoorlijk met de 21 Turbo kunnen stoeien. Om te beginnen op het circuit van Ledenon, een enorm bochtig baantje even buiten Nîmes met veel berg op en af. Flink aanpoten om de zaak onder controle te krijgen: licht fluiten van de turbo en daar was de volgende bocht al weer. Na enkele ronden was het karakter van de wagen zonneklaar. In bochten licht onderstuur en goedmoedige reacties op gas loslaten; de carrosserie helt haast on-Frans weinig over. De motor beschikt over soms beestachtig aandoende krachten, maar hij moet natuurlijk wel in het juiste toereengebied kunnen draaien. De turbo is vanaf ongeveer 2800 min<sup>-1</sup> volledig bij de les, dus goed op de toerenteller kijken en veel schakelen om ten volle van de genoegens van het blaasinstrument te kunnen genieten. En dan ging het ook hard. Zo hard zelfs dat de remmen af en toe moeite leken te hebben de zaak bij te benen. Ondanks goed klevende Michelins

MXV, voor de circuit-omstandigheden gemonteerde hardere remblokken en een af en toe zacht pulserend ABS-pedaal vertoonde de achterhand een zekere kwispelneiging, terwijl toch nadrukkelijk in rechte lijn werd gestuurd.

### ■ COMFORT

Op een circuit sturen is altijd leuk, maar rijden over de normale weg zegt toch meer over de alledaagse rijpraktijk. Een rit van 300 kilometer over flink slingerende landweggetjes plus een stuk autoroute kwam tegemoet aan al onze verlangens. Grote verdienste van de 21 Turbo: voor een wagen met zulke enorme prestaties is hij uitermate comfortabel. Want wat hebben we een kuilen en gaten voor ons gezien, maar nimmer of nauwelijks gevoeld. Wie een gemotoriseerde matras zoekt, moet maar doorbladeren, maar deze Renault haalt wel een vette streep door het lang gehuldigde standpunt dat een sportieve auto plankhard dient te zijn. Tweede paradox: wat heb je de ruimte in deze auto. Natuurlijk geen millimeter meer dan in elke andere 21, maar ten opzichte van de beoogde Duitse concurrentie is dit een ruimtevonder. En let wel: zonder dat de wagen achter het prima bekrachtigde stuur groot of minder handelbaar aanvoelt. Een extra compliment verdienen de voorstoelen van de 21 Turbo die stevig aanvoelen, voldoende steun geven in alle richtingen en ook na uren rijden nog prettig zitten.

### ■ GEEN DAGDROMERIJ

Voor wie er nog aan mocht twifelen: prestatie-hongerigen zullen in de 21 Turbo niet op een houtje hoeven bijten. De wagen komt het meest tot z'n recht bij inhaalacties, waarbij ondanks het leeg gewicht van bijna 1200 kg werkelijk reuzensprongen kunnen worden gemaakt. Weer dient te worden aangemerkt dat onder 3000 min<sup>-1</sup> weinig in huis lijkt; is de juiste versnelling ingelegd, dan is rustig gasgeven een goede raad, want plotseling planken geeft wel degelijk reacties in het stuur. Typisch turbo, maar daar staat het enorme koppel bij relatief lage toerentallen tegenover. De Renault 21 2 Litres Turbo kost in ons land een kleine f 59000 (B.fr. 900000). Die prijs verschilt niet zo gek veel van die van de 405 Mi 16 en de BX 16V. Wel is dat nog altijd stukken goedkoper dan bijvoorbeeld de Mercedes zestienklepper. Of dat prijsverschil ook voldoende is om de imago-kloof tussen de beide merken te overbruggen, zal de tijd moeten leren.