

DOS LITROS, 150 CV

En el apartado mecánico es donde las similitudes son más potentes.

Ambos modelos disponen de motores de dos litros y 150 CV. Se trata de dos mecánicas con caracteres muy semejantes que muestran una gran facilidad para subir de vueltas, destacando su buen hacer en la zona baja del cuentavueltas así como su instable comportamiento en toda la gama de revoluciones. Características de sobra conocidas en el Astra, la verdad es que, comparado con este último, nos ha sorprendido el rendimiento del Williams, más si tenemos en cuenta que el motor de Opel es el mejor dos litros del mercado. Es más, nos atreveríamos a decir que hasta ahora ninguna mecánica se había acercado tanto a ésta última como lo hace ahora Renault con este motor.

Y es que, desde poco más de las 2.000 rpm, el Williams empuja con una total autoridad, a pesar de que es a partir de las 4.500 rpm cuando el propulsor francés se lanza imparable hasta alcanzar el corte de inyección a las 6.500 rpm, cuando aún parece que le quedan ha-

stantes recursos. De hecho, el corte es instantáneo, lo que, unido a su rapidez para subir de vueltas, nos obliga a estar muy pendientes del cuentavueltas. El cambio, con unas relaciones idénticas a las del 16V, a excepción de la quinta marcha que ahora es más corta, se muestra muy ceceo, mientras que su manejo es ahora mucho más eficaz y rápido que el de su predecesor.

Por lo que respecta al Astra, poco más podemos añadir de un motor del que ya se ha dicho todo o casi todo acerca de sus excelencias; su progresividad y elasticidad quedan fuera de toda duda, a lo que habría que añadir la potencia de un propulsor que además se beneficia de unos consumos más contenidos que los de su rival.

Sin embargo, y con el comodín en la mano, las sorpresas no dejan de sucederse una tras otra, ya que el Williams pesa bastante menos, unos 100 kg. aproximadamente, y cuenta con unos desarrollos descaramadamente más cortos que los del Astra, lo que en la práctica se traduce en una mejor capacidad de recuperación que la mostrada por su rival. ¡Ahí es nada! En el 0 a 100 km/h, las diferencias vuelven a reproducirse a



Los asientos, salvo la tapicería específica, son idénticos a los del R-19 16V; la suspensión es muy buena, pero la tapicería resulta muy colorista.

favor del modelo francés, sobre todo por su mejor capacidad de tracción, mientras que en el resto de las mediciones habituales, el Astra vuelve a poner las cosas en su sitio gracias al rendimiento tan extraordinario de su motor, capaz de empujar esa diferencia de peso.

EL WILLIAMS, MAS DEPORTIVO

En lo concerniente al apartado dinámico, nada más ponerse en marcha con el Williams se aprecia su parra y temperamento. Ágil, estable, muy estable, las sensaciones al volante no pueden ser más

deportivas. Todo está pensado para que el usuario le saque el máximo partido: el cambio, rapidísimo, la servodirección, superelectra con tan sólo 2,8 vueltas de tope a tope, o el diseño tan perfecto del pedalier, con el pedal del acelerador ligeramente inclinado para favorecer la maniobra del punteado, nos hacen sentirnos como en un coche de carreras. Si a esto le añadimos la progresividad de un burlador que parece no tener límite, el cóctel no puede ser más explosivo.

En tramos virados, el Williams se encuentra como pez en el agua, mostrando en todo momento una agilidad envidiable. Los Michelin Pilot HX que monta en origen, en

RENAULT CLIO WILLIAMS

LO MEJOR

- Estabilidad elevada
- Respuesta mecánica
- Frenos potentes

LO PEOR

- Aire acondicionado n.d.
- Rumorosa mecánica
- Tapicería oscura

El Williams se diferencia por el azul sport, las llantas Speedline pintadas en oro y la inscripción Williams en los laterales y portón trasero.





En el Astra, los asientos ofrecen una buena sujeción lateral (abrazo) como lumbar. El del conductor es regulable en altura.

	ASTRA	CLIO
DIMENSIONES (mm)		
Longitud	4.251	3.710
Anchura	1.680	1.661
Altura	1.410	1.313
Batido	2.517	2.472
Válculo	1.424	1.406
Válculo	1.425	1.381
PESO		
En orden de marcha (Kg.)	1.100	980
Rel. peso-potencia (Kg/CV)	7.33	6.6
PRESTACIONES		
Velocidad máx. (Km/h)	217	210
Acc. de 0 a 100 (Km/h) (seg.)	8.5	9.0
400 m. salida parada (seg.)	15.9	16.1
1.000 m. salida parada (seg.)	26.4	28.5
CONSUMOS (litros/100km)		
A 90 Km/h	5.8	5.4
A 120 Km/h	7.4	6.1
Urbano	9.9	11.2
Medio durante la prueba	8.8	10.5
Deportiva	13.3	14
PRECIO (ptas.)		
	2.796.000	2.940.000

medidas 185/50 sobre una llanta de 15 pulgadas, se pegan al suelo como una lapa, y los frenos, en los que hay que resaltar la asistencia de ABS, se muestran infatigables, permitiéndonos apurar las frenadas al máximo. Cuando atacamos los giros más complicados apenas existe subviraje o sobreviraje; el tren delantero no ofrece problemas de motricidad, y los apoyos del trasero son de los más contundentes.

Frente a él, el Astra GSI 16V, analizado desde un punto de vista estrictamente deportivo, poco o nada puede hacer frente a la superioridad tan evidente del Williams. La eficacia del germano se ve limitada por la imprecisión del tren delantero, por su marcado subviraje,

así como por su precaria capacidad de tracción. Incluso la presencia en el modelo germano del ETC, el sistema antipatinamiento que puede desconectarse voluntariamente desde el habitáculo, apenas sirve para nada, y muchas veces no sabemos si es por el remedio que la enfermedad. De todos modos, con el Astra se puede ir también deprisa, eso sí, a costa de una mayor habilidad al volante, como ya hemos repetido en las distintas ocasiones en que este modelo ha pasado por nuestras manos. En su descargo, hay que considerar su mayor confort de marcha, aunque hemos de decir que los tirones de suspensiones del Williams, pese a ser mucho más firmes que los del Astra, no resultan nada incómodos.

EQUIPAMIENTO

Como ya comentábamos al principio, el Clio Williams no hace ninguna concesión a lo superficial. Los elevadores eléctricos, el cierre centralizado y poco más conforman su exiguo equipamiento de serie. El aire acondicionado no está disponible si se opta por él, y tampoco se contempla la posibilidad de montar ABS de frenos.

Los asientos, idénticos a los montados en el R-19 16V y regulables en altura, ofrecen una sujeción impecable, y la posición al volante resulta muy agradable. Destacable es el fondo azul de la instrumentación, ya de por sí muy completa en cuanto a la información que proporciona, así como las llantas Speedline pintadas en oro, algo que también le caracteriza.

Más completo resulta en equipamiento el Astra. A diferencia

OPEL ASTRA GSI 16V

LO MEJOR

- Motor potente
- Consumos ajustados
- Prestaciones

LO PEOR

- Fiebles de tracción
- Instrumentación escasa
- Rumorividad mecánica

De estética muy agradable, el Astra es uno de los GTI's más atractivos del mercado. Su línea es inconfundible.





Los dos modelos recurren a llantas de 15 pulgadas, siendo más generosa la monta de neumáticos del Astra.

del Williams, la dotación de serie del hermano incluye ABS de frenos y computadora de a bordo, disponiendo en opción de aire acondicionado y airbag.

En resumen, el Clio Williams nos ha convencido por completo. Su elevada estabilidad, unida al buen hacer de su propulsor, convierten al francés en un modelo muy equilibrado que emana deportividad por sus cuatro costados. La lástima es que a nuestro mercado tan sólo hayan llegado 300 unidades, aunque todo apunta a que Renault, después de la buena recepción que esta versión ha tenido en el mercado europeo, podría lanzar en breve

un Clio 2.0 litros con las mismas características del Williams, o incluso podría llegar a ampliar la edición de este último. En cuanto al Astra GSi 2.0 16V, dice que el germano lucha en una guerra distinta, también en un segmento diferente, como es el de los GTT's. Más caro que el Williams, unos 450.000 ptas. aproximadamente, también está mejor equipado y cuenta con una carrocería de mayor envergadura. Sin llegar a ser tan deportivo como el Clio, su prestaciones son envidiables, y tan sólo la mediocridad de su bastidor le resta protagonismo en el apertado deportivo. ■

FICHA TÉCNICA		
	OPEL ASTRA GSi 16V	RENAULT CLIO WILLIAMS
MOTOR		
Cilindrada (cm³)	1998 cc	1995 cc
Potencia (CV)	138 CV	138 CV
Velocidad máxima (km/h)	185	185
Accel. de 0 a 100 (s)	8.5	8.5
Consumo (litros/100 km)	10.5	10.5
Capacidad (litros)	70	70
Par motor (kgm)	18.24	18.24
Transmisión	5 velocidades manual	5 velocidades manual
Distribución	4 válvulas en cabeza	4 válvulas en cabeza
Válvulas por cilindro	4	4
Exhaustión	2 salidas	2 salidas
TRANSMISIÓN		
Entrégas	5 velocidades manual	5 velocidades manual
Caja de cambios	5 velocidades manual	5 velocidades manual
Relaciones	1.000/1	1.000/1
II	1.400/1	1.400/1
III	1.700/1	1.700/1
IV	2.200/1	2.200/1
V	3.000/1	3.000/1
Tracción	Delantera	Delantera
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente tipo McPherson con brazos transversales, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora	Independiente tipo MacPherson con brazos transversales, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora
Trasera	Brazos longitudinales, muelles, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora	Independiente de brazos traseros, amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora
DIRECCIÓN		
Tipos	manivela variable	manivela variable
Trayectoria exterior	3.5	3.5
Diámetro de giro (m)	9.5	9.5
FRENOS		
Disco freno delantero (mm)	250	250
Freno delantero (mm)	250	250
Disco	250	250
NEUMÁTICOS		
Delanteros	185/55 R 15	185/55 R 15
Traseros	185/55 R 15	185/55 R 15



Visto por detrás se puede apreciar con mayor intensidad el diferente volumen de sus carrocerías.