



test

Tom Pleterski

# RENAULT 10

## Z NOVIMI LUČMI V KRATKO PRIHODNJOST?

Renault ponuja dva avtomobila z enakim motorjem: R 8 in »10«. In to v času, ko smo vajeni, da večina tovarn dela prav nasprotno: vsak avto ponuja z več motorji.

Renault 10 je minule jeseni dobil nove štirioglate luči renaulta 16, gumijaste nastavke na odbijačih in nekoliko drugače nameščene zadnje luči. Toda premnogi naklepajo, da so karoserijo R 10 bolj pražnje oblekli — za na pare. Zdi se namreč, da bo eno od karoserij z enakim motorjem pobralo. Iz nekaterih razlogov, ki smo jih zapisali v testu, menimo, da bo preminila desetka. In zato tudi sodimo, da bodo žarometi v R 10 avtomobilu svetili v kratko prihodnost.

Dovolite malo zgodovine — drugače pri starem modelu ne moremo! Leta 1962 je tovarna Renault predstavila novinka R 8 z 950-kubičnim motorjem, ki so ga razvili iz motorja popularnega dauphina. Leta 1964 so v R 8 vgradili 1108-kubični motor preminule floride, naslednje leto

pa je R 8 spet dobil starejši, manjši motor — preskušali smo ga v lanski 4. številki »Avta« — veliki motor major pa so namestili v nekoliko predelano karoserijo R 8, in nastal je renault 10. Od lanske jeseni spet izdelujejo R 8 z motorjem majorja.

Toda če smo v začetku že tvegali napovedovati prihodnost, prerokujmo še naprej. Prepričani smo namreč, da bo tovarna še izdelovala odlični 1108-kubični motor — razen R 8 in »10« poganja še dač 55, bolgarske renaulte, nove sovjetske jalite, snivate pa športne gordinije in matre — in se tako sedanjim in prihodnjim lastnikom ni treba bati, da bi doživeli hladno prho.

Moker je bil le naš fotograf ob posnetku na naslovi strani. Ze lep čas namreč pripravljamo in objavljamo test motornega čolna, pa imamo kar naprej subjektivnega tešave. Tako smo morali željo po mokrem elementu zadovoljiti vsaj tako, da smo se z R 10 zapodili v največjo lužo, ki smo jo našli po zadnjem močnem zvezju.

### Motor odlični skriva leta

Motor v zadku vozila ima 1108 kubičnih gibne prostornine in zmore 45 KM (DIN) pri 4600 vrtljajih na minuto. Od

mična gred je nameščena ob strani. Motor, ki je bil ob rojstvu zelo sodoben — o tem pričča skoraj kvadratno razmerje vrtnice in giba (70:72) ter ročična gred v petih ležajih — je dovolj sodoben tudi danes. Ne kaže pa nobenih ambicij po najnovjših tehničnih finisah.

Pri renaultovem motorju to nikakor ni napaka. Motor je preskušen in trpežen. V mejah, ki so mu jih določili inženirji, se vrti gladko in brez tresljev, zanesljivo je v vseh okoliščinah.

Dedvse sodobno pa je vzdrževanje motorja. Hladilni sistem skorajda ne zahteva pozornosti. Ze v tovarni naličajo vanj hladilno tekočino za vse vremenske razmere in priporočajo menjavo le na vsaki dve leti oziroma na 30.000 kilometrov. Sodobna in cenena je izredna valjev. Valji so namreč puše, nabite v blok. Prednosti take izdelave se pokažejo pri popravilih, saj mehanikom ni treba drugega, kot da izbičajo obrabljene puše in jih nadomestijo z novimi. Generalna popravila so hitra in poceni (komplet štirihih batov in puš stane za motor R 8 in 10 približno 960 Ndin).

Motor je tudi zelo slab pivce. Celo ko v klanec pelje štiri osebe, ali pri mestni vožnji, zlepa ne porabi več kot deset litrov goriva super na sto kilometrov. Na avtomobilski cesti, kjer smo v go-

Kot se za avto z motorjem zadaj spodobi, renaultu 10 zanaša zadek. So pa nihalno premo izpopolnili z vodili, da se zadnji kolost postavi na »0«, kar zelo poslabša stabilnost vozila, le pri zelo hitri vožnji v ovinkih.

stem prometu vozil kar se le da hitro, pa je pri povprečni hitrosti 101 kilometer na uro porabil le 9,8 litra na sto kilometrov. To je za tak avto zelo malo.

Menjalnik ni slab pa tudi poseben dober ni. Prestavna razmerja so pametno lahkana. Med prestavami ni slukenje, in avto z mesta potegne tako, kot za 1100-kubični razred pričakujemo. Tudi sinbronizacija prestav je odlična. V slabo stajemo menjalniku, da je pri nekaterih hitrostih preglasen. Sumi se prenašajo v kabino prek drogovja, ki menjalnik povezuje s prestavno ročico, in ročica se včasih trese.

Pretikanje s prestavno ročico na tleh je zelo smekhos, hod med posameznimi prestavami je predolg. To še posebej moti pri vzratni prestavi, saj mora voznik odklati desno nogo, da se ne bi sruval v koleno.

## Značilnosti motorja na krmi

Iz francoskih tovarn ni več novincev z motorjem v zadku. Kot pišemo pri snovih vozilih v tej številki, si tovarna Renault gradi vrsto modelov — vse s prednjim pogonom. Pa je vendar popolnoma razumljivo, zakaj se je tovarna odločila — pred leti seveda — za motor zadaj v R 8 in 10. Avto z motorjem zadaj je ceneč. Obehanje zadnjih pogonskih koles je preprostejša, kot so obese prednjih manjših koles.

Desetka ima zadaj nihalno premo, ki ji večina tovarn po svetu streže po življenju. Renaultovi inženirji pa so pomankljivost nihalne preme omilili tako, da so jo obesili na vzdolžne nihalke in jo oprli z vijaknimi vzmetmi. Prednji kolesa sta na dvojnih prečnih vodilih in prav tako vzmeteni z vijaknimi vzmetmi.

Vzmetenje se vsekakor ni izmervilo težjem tovarne, ki je večji del naporov posvetila udobju potnikov.

Kar zadeva lego na cesti, ima seveda R 10 vse značilnosti vozila z motorjem



R 10 je spredaj za 13, zadaj za sedem centimetrov podaljšan in nekoliko preoblikovan R 8, z enako velikim prostorom za potnike in nekoliko večjim prtljžnikom. Zaradi dolgega nosu in velikih koles je avto videti večji kot večina avtomobilov za ta denar.

zadaj. V ovinek gre zelo rad in zahteva odzemanje volana. Zadka pa vendar ne zanese tako hitro, kot bi pričakovali, ker je nihalna prema pritrjena tako, da se zadnji kolesi postavijo na »O« šele pri ostrih vožnjah v ovinek.

Lego na cesti zelo izboljšajo pasaste gume michelin X, v katere vozilo obujejo že v tovarni. Tako voznik z dokaj neposrednim, natančnim in nadvse lahko tekočim volanom vozilo lahko zdrži na vrvičih.

Se pa sdesetkas ne more kosati z bočnim vetrom. Slabe lastnosti, ki izvirajo iz daleč nazaj pomaknjene težišča, pa je moč omiliti s 30 do 40 kilogramov balasta v prtljžniku, kar se še posebno izkaže na gladki cesti pozimi.

Velika prednost so velika 15-colska kolesa. Izkažejo se pri speljavanju na

gladkih klančih in z dolgo življenjsko dobo. Voznik, ki mu ni do cviljenja po ovinkih in ostrih startov, se bo čudil nad vzdržljivostjo desetkine obutve. Velika kolesa tudi skrbje, da podvozje laže požira luknje na slabih cestah, in želja po pozibavanju ne pride vedno do izraza.

R 10 ima na vseh štirih kolesih kolutne zavore, ki jim pregrevanje ne škodi, in tudi po daljšem zaviranju na dolgih klančih ne popuste. Da bi preprečili zanašanje zaradi blokiranja zadnjih zavor, imajo te ventili, ki jim omejujejo zavorno moč in vozilo tudi pri grobem zaviranju dobro drži smer. Slaba je ročna zavora, ki prijemlje kar na kolute, in hitro popusti.

Nedvomno je prednost avtomobilov z motorjem zadaj na moč lahkoten volan, ki se še posebej izkaže v gostem mestnem prometu, na parkirnih prostorih in na serpentinah. Voznik se tudi po dolgotrajnem vrtenju volana ne utruja.

K okretnosti in lahkemu vodenju pripomore tudi motor, ki mu nizko število vrtljajev ne škodi, saj je prožen in ne zahteva pogostnega pretikanja.

## Več prtljaje in prestiž po sili

Pri isti medosni razdalji, kot jo ima R 8, je karoserija R 10 za približno 20 centimetrov daljša, tako pride pontonska oblika z dolgim nosom vozila še bolj do izraza. Pri Renaultu so se odločili za dolg nos predvsem iz želje po večjem prtljžniku. Da pa prednji del le ne bi bil videti masiven, so poskrbeli stilisti z optičnimi prevarami. Obrisi karoserije so nekoliko zaokroženi, in nos proti prednjemu delu nekoliko pada. Prednje luči so pravokotne in skrbijo tudi za bolj postaviljski videz.

Francozi že po tradiciji posvečajo dober del svojih naporov udobju. Tako celo pri najmanjših avtomobilskih vzrajačih pri štirih vratih. Tudi v notranjosti so se potrudili za dobro počutje. Če v notranjosti ni več prostora kot v pov-



Od lani ima R 10 nove pravokotne luči kot renault 16

prečnem avtomobilu tega razreda, pa se-  
deži tekmece zelo prekašajo. Bogato obla-  
zinjeni so in dajejo največje udobje, pri-  
tem so voznika na ovinkih dobro držijo.  
S spreminjanjem položaja naprej in  
nazaj in nagiba naslona — spremeni-  
ti ga je moč v jezalniki — vsak voznik la-  
hko najde sebi primeren položaj. Toda če  
pomakne sedež daleč nazaj, potniki na  
zadnjih sedežih nimajo kam s koleno.

Po vsej verjetnosti nekatere voznike  
moti nenavadna lega pedalo. Velik del  
prostora za noge spredaj namreč zavzema  
izbokline blatnikov, zato so pedala  
pomaknjena v desno, in voznik mora se-  
dež nekoliko postrani. Seveda pa ima  
R 10 zaradi motorja zadaj prednost, da  
v prostoru za potnike ni osrednjega tu-  
la, ki ponavadi zavzame del prostora  
za noge.

Marsikomu ne ugaja imitacija furnir-  
ja okrog merilnikov — tudi nam ni. Po-  
vsej verjetnosti je nekdo od oblikovalcev  
želel dati več reprezentančnega videza  
sicer skopjo opremljeni armaturni plošč.  
Poleg merilnika hitrosti, s katerega je  
zelo težko natančno odčitati hitrost, je  
od instrumentov tu le še števec kilomet-  
rov in merilnik količine goriva v posodi  
za gorivo, sicer pa le kontrolne lučke.  
Zdi se nam, da bi vsaj za kontrolno  
temperature motorja kontrolno lučko lahko  
zamenjal termometer. Brisalniki vetrove  
šipe bi lahko imeli dve hitrosti, in ni

vršni. Potem ko čloek vozi nekoliko  
francoskih avtomobilov, se mu začne do-  
zdevati, da površnost sodi v galsko folk-  
loro. In pri tem se prestilna šaba ne  
loči od upornega spačka ali skatrecce.  
Lahko bi našli še nekaj takih malenk-  
osti, ki osnovnemu namenu avtomobila  
ne škodijo, pa vendar motijo tankočutne  
gače voznika; toliko bolj, ker nekoliko dru-  
gače nameščena kijačavnica za zagon mo-  
torja ali za nekaj centimetrov drugam  
postavljena notranja kljuka zadnjih vrat  
prav nič ne stane.

Grejše in sračenje vozila je brez pri-  
pomb učinkovito in zadovoljivo v vseh  
okolščinah, skrate pa je le hotel, da  
se voznik nekoliko potruči, ko se ukvar-  
ja s premajhnimi ročicami za nastavljanje  
klimatskih naprav. Dve veliki šobi na  
armaturni plošč še posebej dovajata  
veliko svežega zraka, toda povsem tesno  
se ne zapirata.

Levo od volana je priročna vsestran-  
ska ročica za preklapljanje luči, svetlob-  
nega signala in vključevanje dvoglasnega  
zvočnega signala, desno pa ročica za  
vklp smerokazov. Taisti aranžer, ki je  
skrasil instrumentno ploščo, si ni m-  
gel kaj, da z imitacijo orehovega furnir-  
ja ne bi bil oblepil še nosilcev obroča  
volana. Na armaturni plošč so še trje  
predali za drobno prtljago. Dva, ki ju  
je moč zapreti — enega tudi zakleniti —

dar sprejeda sedita trdosrčna dolgina,  
in površnosti na armaturni plošč je R 10  
lepo opremljen in udoben avto za štiri  
osebe. Vrata, čeprav so orka, zaradi svo-  
je višine in primerne lege glede na se-  
deže, omogočajo lahek vstop in izstop.

Prtljajnik je za avto z motorjem za-  
dad velik in se lahko kosa z avtomobil  
istega razreda, ki imajo klasičen ali pred-  
nji pogon. Motijo sicer posebne ploskve  
prtljajnika, toda v njem ni rezervnega  
kolesa, ki so mu našli mesto pod njim,  
in zaradi menjave kolesa ni treba preka-  
dati prtljage.

Prednost motorja zadaj je tudi, da v  
kabino za potnike ne prodre veliko hru-  
pa, pa še ta ne moti, ker je ton motor-  
ja nizek in prijeten. Glasen postane šele,  
ko pri veliki hitrosti zaviramo z motor-  
jem. Pa desetkile tega ne moremo zame-  
riti, saj v tem razredu ni avtomobila, ki  
bi imeli brezhibno dušenje zvokov — po-  
sledica teženj po ceni; izdelavi.

Dokaj glasen pa R 10 postane pri vi-  
sokih hitrostih, ko se opisanim voznikom  
priduži še dokaj močno šumenje vetra.  
Kar zadeva glasne pasaje gume, jih ve-  
čina voznikov zaradi tega ne črti, saj so  
trajnejše in skrbijo za boljše lego na ce-  
sti.

Ko smo že pri karoseriji in opre-  
mi, se spomnimo še luči. Za hitrosti, ki jih  
R 10 dosega, zadostujejo. Pogrešali pa  
smo luč za vzvratno vožnjo. Lastniki R 10  
in R 8, se po pravici hvallajo, da pozimi  
nimajo težav pri jutranjem zaganjanju  
motorja.

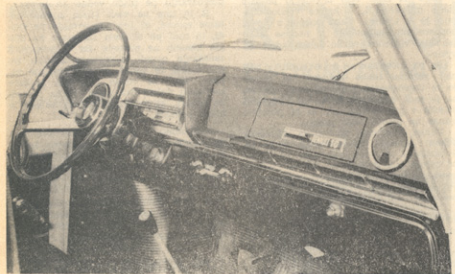
Končna izdelava — sfiniša — je na  
višini. Francozi si pri obdelavi karose-  
rije, kar zadeva lak in notranje prevle-  
ke, niso dovolili površnosti.

## Biti ali ne biti

Nismo prvi, ki trdimo, da je desetkile  
čisto spodoben avto za svoj razred. Velik  
napak nima, prednosti tudi ne. Res  
da je v zasnovi šest let star avto, toda  
orežee ga izpopolnjevanje iz leta v leto,  
tako da je dozorel. Toda ...

Toda — pač — desetkile se pozna, da  
je v bistvu le R 8, ki so ga z majhnimi  
spremembami in dodatki naredili bolj  
snob'e — kot bi štirinajstletno punčko  
obuli v visoke pete — pa so s tem po-  
kvarili avtomobilov značaj. »Ozajljanje  
stane 115 dolarjev in 100 starih tisočakov  
več in dopuša možnost, da kupite nek-  
oliko kila, za 75 kubičnih decimetrov več-  
ji prtljajni prostor in navidežno višji raz-  
red.

Prav optične prevare vodijo k misli,  
da je desetkile le mašilo iz preprostih  
razlogov tržne politike, ki pa ne more  
biti trajno. Skratka brat R 8 ima opravi-  
čilo razsodje d'êtres. Ima svoj značaj ma-  
lega avtomobila in povsem sod v razred,  
za katerega se poteguje. Tudi zadaj na-  
meščen motor se osmislje poda. Da pa  
bi R 10 zadostil ambicijam po višjem ra-  
redu, ki jih kaže na zunaj, bi moral  
imeti močnejši in drugje nameščen mo-  
tor. In to je tisto, kar zvesti kupci Re-  
naultovih avtomobilov — tovarna zvesto-  
bo vsakekar zasluži — pričakujejo v ob-  
liki napovedanega avtomobila med R 8  
in R 16 — to naj bi bil R 12.



Armaturna plošča je poleg lepe prevleke iz  
umetnega usnja okitena še z imitacijo ore-  
hovega furnirja. Pariška oblika prestilja a la  
rolls-royce pa je neokusna. Nekaj oreh-  
sta dobila tudi volan in: prestavna ročica.

nam znano, zakaj stikalo zahteva dodaten  
pritisek prsta, ki sproži napravo za samo-  
dejno vračanje brisalcev v spodnjo lego,  
ko jih voznik ustavi.

V avtomobilu ni prižgalnika za ciga-  
rete, da bi voznik napolnil lep velik pe-  
nelnik, ki je tako kot armaturna plošča  
oblažinen z umetnim usnjem in se, ka-  
dar je zaprt, popolnoma skrrije.

## Mala zaboda in veselje

Sploh so Francozi srčkani, saj si ne  
morejo kaj, da ne bi bili nekoliko po-

sta pred sopotnikovim sedežem, tretji —  
odprt — pa pod skrajno levo stranjo ar-  
maturne plošče. Senčnike nad vetrovo šip-  
o je moč premikati v vseh smereh, in  
galantni Francozi niso pozabili na ogled-  
dalce za sopotnico.

O zadnjih stranskih šipah, ki se po-  
mikajo naprej in nazaj, so mnenja de-  
ljeana. Nam so ugajale predvsem zato, ker  
nekoliko odprte odlično nadomeščajo re-  
že za odvajanje zraka, ne da bi pri tem  
prišlo do prepiha.

Ce pozabimo na pičel prostor za ko-  
lena sopotnikov na zadnjih sedežih, ka-