IMV renault 12 TL

Tekst Martin Česenj, Ksaver Dolenc, foto Marjan Zaplatil

Nekaj težavic, nekaj prask – pa srečen konec

Renault 12 TL po 50.000 km

Supertestni IMV renault 12 TL smo prevzeli 11. marca lani ter prevozili z njim 50.000 kilometrov v letu dni. Preskus vzdržljivosti smo — kot vedno doslej — opravili v treh etapah, na koncu vsake pa smo avto pognali po letališki pisti, ob natančnih elektronskih instrumentih.

Tokrat objavljamo zaključni del preskusa, s celotnim dnevnikom testa in z vsemi stroški vred.

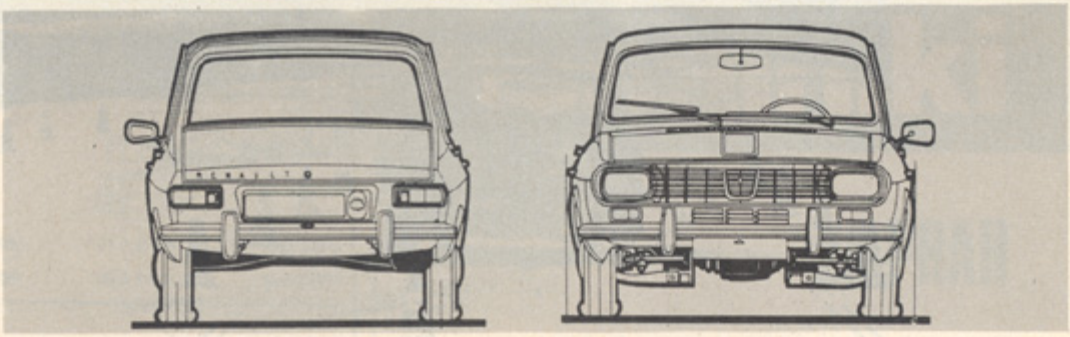
Prepisujem iz testnega dnevnika: Suceava. Kijev, Simferopol, Bukarešta, Muenchen, Strasbourg, Le Mans, Firence, Torino, Milano, Praga, St. Moritz in še neskončna vrsta imen z domače strani meje, skozi katere je hitel (že po službenem pravilu se nam zmeraj mudi) supertestni avto. Kot pri vsakem avtu, ki ga vzamemo na preskus trpežnosti, so se tudi za volanom R 12 menjavali vsi redakcijski vozniki, z lahkimi in težkimi nogami na plinu; velja pa še povedati, da takšen avto ne pozna garaže, da smo mu resda ponujali vso potrebno skrb in nego, toda brez čustev razneženega lastnika. Kadar so bile potrebne mehanikarske roke, in ob vseh rednih servisnih pregledih, smo „dvanajstico" zaupali pooblaščenima servisoma v Ljubljani in v Novem mestu, in le enkrat med potjo, v Torinu. Drobnih opravil smo se lotevali sami, zraven pa pazili, da je bil avto z vseh strani čist, spodobno obut in oskrbovan z vsem, kar mu po tovarniških zahtevah pripada.

Napredna zasnova

Renault 12 je nastal jeseni 1969. leta in v hipu skopal jamo svojima prednikoma R 8 in R 10. Jugoslovanski kupci so ga dobili že leto dni kasneje z oznako ljubljanskega Litostroja, naš supertestnež pa je bil med prvimi, ki so jih sestavili pri IMV v Novem mestu. Pa naša tovarna ni edina, ki je podala roko Francozom: Renault je prodal licenco za izdelavo R 12 na 25 koncev sveta.

V rojstnem letu je bil R 12 posebnež, danes je edini renault brez dvižnih vrat na zadku. A s svojeglavo, klinasto obliko, ob kateri se ni lahko odločiti, ali je lepa ali ne, je še zmeraj zanimiv avto. Zaradi nizkega nosu, položnega zadka, stopničke na strehi in izbočenih bokov je pa tudi še dovolj sodoben, da se nad obliko ne moremo zmrdovati.

Karoserija, ki je v povprečju mer tega razreda, neskladno



štrli čez prednja kolesa, medosna razdalja je pa razmeroma kratka. Zato je zelo skromna tudi notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala (približno 160 cm), toda načrtovalci so dobili bitko za prostor z zvijačo: sedeži so krajši, zadnja klop pa višja. Štiri vrata in spodobno opremljena notranjost mu pomagajo k značaju družinskega avta za štiri ali pet oseb.

Ker smo o supertestnem R 12 TL pisali že dvakrat (Avto 1974/13, 25) prvič pa pridali tudi tehniške lastnosti, tokrat ne bomo vsega ponavljali. Drži pa: čeprav R 12 ni več rosno mlad, je dovolj napredno zasnovan, da se kosa z mlajšimi tekmeci. Z motorjem v nosu in s pogonom na prednji kolesi se mu torej še ni treba bati starosti. Čeprav ne more skriti, da je po duši Francoz in po značaju malce raztresen. Prav v tem je pa krivda za vse tiste drobnjarije, ki so nam med dolgotrajno preskušnjo nažirale živce.

Nadloge in nadlogice

Komaj smo avto dobili, že smo preklinjali vrata: v tovarni so jih nenatančno privili in težko so se odpirala. Tudi uplinjač je bil malomarno nastavljan in motor ni sledil ukazom s pedala za plin. Motor so mehaniki naravnali, toda s kljukami in vrati smo imeli sitnosti do konca. Zdaj se je zataknila ključavnica, zdaj je odpadla kljuka za odpiranje okna. Tudi zapisali smo: kronični „kljukitis".

Pri tretjem tisočaku poti je prifrčal kamen in prednja šipa je šla v kosce. Za novo smo odšteli 1170 dinarjev, za delo pri vstavljanju 160 dinarjev, toda oba stroška smo pri končnem seštevanju spustili, saj razbite šipe ne sodijo k vsakdanjim dogodkom. Ker smo vse motnje in okvare razvrstili v Dnevnik supertesta, omenim le še najbolj očitne: mehaniki so imeli težave z nastavljanjem vžiga in ogret motor je rad „dizlal" (tako pravimo, kadar motor sunkovito poskakuje, čeprav je vžig izklopljen), prav tako pa se jim zlepa ni posrečilo naravnati prednje preme. Sprva je v nekaterih hitrostnih območjih (največkrat med 100 in 130 km na uro) tresel le obroč volana, ko pa so vijaki na armaturni plošči popustili, se je treslo vse, kar je pred voznikom, najbolj žgečkljivi testniki so pa pisali v testni dnevnik same nespodobne stavke. Pohvala gre le tovarniškim mehanikom, ki so ob našem slučajnem obisku v tovarni napako mimogrede odpravili.

Pri 24 000 kilometrih smo zamenjali gume: pasaste gume sava, ki so jih nataknili v tovarni, so se tako „urno" obrabile, da smo morali že pred tem dokupiti še eno in jo skupaj z gumo rezervnega kolesa nataknili na prednji kolesi. (Mnogo boljše pa so se nam zdele Savine nove pasaste ježevke, ki pa jih zaradi mile zime nismo mogli dlje preskušati, in jih zato tudi nismo upoštevali pri porabi goriva.)

Gume michelin ZX so voznikovo počutje močno popravile. Avto je, predvsem na mokrem asfaltu postal precej zanesljivejši, prednja kolesa so laže krotila težo v nosu, ki hoče naravnost iz ovinka. Med ostrim vijuganjem zahteva R 12 odločno dodajanje volana, toda voznik si lahko veliko pomaga z odvzemanjem plina v pravšnjem trenutku. Tedaj se avto sam postavi v ovinek in tudi ob „slalomiranju" med stožci smo tako dosegli mnogo boljše čase.

Med preskusom, ki mu pravimo „prehitevanje" (štirikratno zaporedno spreminjanje smeri) je voznika strašilo nagibanje karoserije, ki gre na račun francoskega okusa po udobju. Avto dobro drži smer, težko pa ga je prisiliti, da iz te smeri zavije. Še posebej pri velikih hitrostih prednja kolesa zamujajo ukaze volana.

Razen vibracij na prednji premi, med preskusom nismo zabeležili napak na podvozju. Približno na polovici prevožene poti smo zamenjali zavorne obloge na prednjih kolesih, natančen pregled po 50 000 kilometrih pa je napovedal tudi skorajšnjo zamenjavo blažilnikov.

Ploskanje motorju

Motor Renaultove „dvanajstice" z 41,9 KM (DIN) na liter gibne prostornine ni hudo obremenjen in obeta dolgo življenje. Tako smo zapisali na začetku in nismo se zmotili (glej poročilo ob fotografijah, ki so nastale med razdiranjem motorja). Motor je preskušnjo odlično prestal, čeprav smo mu v vsem letu le redkokdaj ponudili počitek in je bil skoraj ves čas napet do dovoljenih meja. Ne mara visokih vrtljajev, a se oddolži s prožnostjo. Največjo moč 54 KM (DIN) doseže pri 5250 vrtljajih v minuti in le med meritvami zmogljivosti smo ga silili do številke 6200. Meritve smo opravili trikrat: po 11 500, 32 200 in 49 600 prevoženih kilometrih.

Najslabše rezultate smo izmerili na polovici, v obdobju, ko smo zabeležili največjo porabo goriva. Oboje je posledica slabo nastavljenega uplinjača. Najboljši pa so bili rezultati ob koncu preskušnje, čeprav tudi tedaj nismo dosegli tistega, kar obeta tovarna. V primerjavi s tovarniškimi podatki je bila največja hitrost za 3 kilometre na uro premajhna, pospešek z mesta do 100 km na uro pa za 6 desetink sekunde prepočasen. R 12 TL ni avto za dirkače, pač pa za tiste, ki se jim ne ljubi pogostokrat pretikati: tako jim ni treba prenašati hrupa, ki ga povzroči motor v zgornjih območjih vrtljajev, izkoristijo pa prožnost — glavno prednost, s katero se motor hvali.

Kljub temu, da se nam je največkrat mudilo, smo izračunali skromno porabo goriva. Povprečna poraba med vsem supertestom je znašala le 10,3 litra super bencina na 100 km, toda zmeren voznik bi jo zmanjšal še za kak poldrug liter. In če upoštevamo, da je na vsakih 1000 kilometrov motor porabil le 0,2 litra olja (valvoline, po ukazu tovarne), motorju res ne gre odreči priznanja.

Za konec

Avto, ki je več na cesti kot na parkirališču, v garaži pa nikoli, ni varen pred praskami in z našim supertestnežem smo morali dvakrat h kleparjem in ličarjem. Tako smo ugotovili: da kovinsko modre barve tovarna nima vselej na zalogi, da ta barva obledi in da je poškodovane dele težko na novo obarvati tako, da ne bi bilo razlike v odtenku.

In če smo že rekli, da zamerimo avtu preveč drobnih nadlog, moramo še priznati: na cesti nas je pustil le enkrat, zaradi strgane žice, ki vodi s pedala na plin. In tudi drobnih napak bi bilo manj, če bi se pooblaščeni mehaniki bolj zavzeli; saj smo k renaultu že enkrat zapisali: avto je boljši kot servisna služba (velja za Ljubljano).

Pa cena? Kupec, ki je 11. aprila 1974 (tistega dne smo prevzeli supertestni avto) kupil renault 12 TL in ga odpeljal s tovarniškega dvorišča, je moral zanj odšteti 63 140 din. Kdor hoče tak avto kupiti danes, mora imeti 82 569,10 din (za kovinsko barvo pa še 3575,35 din). Torej: dva stara milijona razlike v letu dni.

Kupiti ali ne kupiti? Preveč je okusov, preveč različnih zahtev, da bi lahko odgovorili v imenu vseh. Kdor ogleduje IMV renault 12 TL, se bo moral odločiti sam. Naš supertest pa smo opravili zato, da bi mu bil v pomoč.

Dnevnik supertesta

Prevozili:	
11. 4. 1974	1996 km (prevzem vozila)
20. 5. 1974	13.049 (»Avto« 74/12)
20. 10. 1974	32.885 km (»Avto« 74/25)
30. 3. 1974	50.000 km

Poprečna poraba goriva:	
1996—13.049 km	10,1 l/100 km
13.049—32.885 km	10,9 l/100 km
32.885—50.000 km	9,9 l/100 km

Vzdrževanje po navodilih proizvajalca

3.800 km
servis »na 5.000«, menjava olja itd.
11.017 km
servis »na 10.000 km« menjava olja itd.
15.621 km
servisni pregled »15.000«, menjava olja itd.
19.960 km
servisni pregled »20.000«, menjava olja itd.
24.000 km
servisni pregled »25.000«, menjava olja itd.
27.080 km
servisni pregled »30.000«, menjava olja itd.
34.550 km
servisni pregled »35.000«, menjava olja itd.
39.700 km
servisni pregled »40.000«, menjava olja itd.
45.020 km
servisni pregled »45.000«, menjava olja itd.
49.900 km
servisni pregled »50.000«, menjava olja itd.

Motnje in okvare

1.998 km
vsa štiri vrata se težko odpirajo
nenatančna montaža vrat
1.998 km
slaba nastavitev uplinjača, motor z minimalnega plina potegne z zamudo
3.030 km
kamen razbije vetrno šipo
3.460 km
odpadla ročica za odpiranje okna na levih prednjih vratih
11.050 km
slaba nastavitev vžiga, po ugašanju motorja »dizlanje«
13.500 km
pokrov prtljažnika slabo tesni
15.621 km
vleče v desno, plin še vedno slabo nastavljen
15.710 km
odpadel slabo privit vijak na menjalniku, odteklo olje
19.960 km
po ravnanju preme vleče v levo
23.200 km
zatika se plin
33.197 km
odpadla troblja
33.300—34.550 km
vibracije na prednji premi (pri hitrostih nad 125 km/h)
34.200—34.550 km:
neenakomeren tek motorja, močni kontakti razdelilnika
37.550 km
strgana žica pedala za plin
42.960 km
kratke luči ne gorijo
46.000 km
levih prednjih vrat ni moč zapreti
47.000—50.000 km:
desna prednja vrata se zatikajo
47.500—50.000 km
zrabljene »sani« voznikovega sedeža

Popravila

3.450 km
vstavitev nove vetrne šipe
3.500 km
sami popravili ročico za odpiranje okna
3.800 km
natančna namestitev vrat (garancija) ravnanje uplinjača (garancija)
15.555 km
nova guma sava (1 kom)
15.720 km
nov, zasilni vijak na menjalniku, novo olje
19.960 km
ravnanje preme, menjava prednjih zavornih oblog, nastavitev vžiga in uplinjača, montaža originalnega vijaka na menjalniku, nove svečke
23.100 km
nastavitev preme (zastonj)
24.000 km
novo: žica za plin, kapa razdelilnika, platine, klinasti jermen, 5 gum michelin
33.200 km
na novo pritrjena troblja
34.550 km
popravilo razdelilnika, uravnoteženje prednjih koles
37.580 km
nova žica pedala za plin
48.050 km
popravilo stikala žarometov
46.100 km
popravilo zatiča na levih prednjih vratih (sami)
50.000 km
popravilo desnih prednjih vrat, pritrditev voznikovega sedeža

Stroški med 1996 in 13.049 prevoženimi kilometri	408,10 din
Stroški med 13.049 in 32.885 prevoženimi kilometri	6.189,10 din
Stroški med 32.885 in 50.000 prevoženimi kilometri:	
Servis pri »35.000«	
olje (motor), nastavitev vžiga in uplinjača, nove platine, nova kapa razdelilnika, 4 svečice, uravnoteženje prednjih koles	720,50 din
delo	352,00 din
Servis pri »40.000«	
olje (motor), nastavitev vžiga, pregled svečic, platin, hladilne tekočine, volana in zavor	285,00 din
delo	130,00 din
Servis pri »45.000«	
olje (motor, menjalnik), filter za zrak in olje	335,00 din
delo	160,00 din
Servis na »50.000«	
olje (motor), nastavitev vžiga, pregled svečic, platin, hladilne tekočine, volana in zavor, novi vijaki sedežnega podstavka	412,80 din
delo	221,40 din
Drugi stroški	
pritrditev troblje	60,00 din
žica pedala za plin (+ zamenjava)	75,00 din
popravilo stikala žarometov	88,00 din
dodano olje	108,20 din
Skupaj stroški (brez goriva in pranja) med 1998 in 50.000 km	9545,10 din

Stroški

Popravila, vzdrževanje (tudi gume in dodano olje)	9545,10 din
obvezna dodatna oprema	170,00 din
gorivo	26.780,00 din
SKUPAJ:	36.495,10 din

Opomba: upoštevali smo zdajšnjo ceno bencina, zato je znesek večji od dejanskega

Primerjajte

avto na supertestu revije AVTO	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovalnine in amortizacije)	cena prevoženega kilometra (brez cestnine, zavarovalnine, amortizacije, goriva in dolitega olja)
zastava 750	23,33 par	11,08 par
zastava 1300	43,49 par	23,35 par
škoda 1000 MB	26,94 par	9,19 par
austin 1300 IMV	33,77 par	13,74 par
BMW 1800	35,65 par	14,20 par
tomos citroen ami 8	26,58 par	11,52 par
zastava 101	45,95 par	17,49 par
VW 1200	39,11 par	9,96 par
VAZ 2101 lada	60,60 par	16,65 par
renault 4 IMV	58,84 par	13,16 par
renault 12 TL IMV	**72,99 par**	**18,96 par**

Tudi tokrat smo ceni prevoženega kilometra zapisali k seznamu vseh supertestnih avtomobilov, ki smo jih preskušali. Upoštevati morate, da smo vozili fička že leta 1967, zastavo 101 leta 1972, VW 1200 leta 1973 in tako dalje. Cene so prehitele avtomobile pa naj gre za bencin ali za rezervne dele in mehanikarske storitve. Povsem veljavna primerjava je mogoča le z renaultom 4, ki smo ga preskušali v približno istem obdobju.

Hvalimo

Trpežen, nezahteven in varčen, zelo prožen motor

Dobra, varna lega na cesti

Spretno izkoriščene notranje mere, veliko prostora, predvsem ob prednjih sedežih

Dovolj velik prtljažnik

Udobne vzmeti

Grajamo

Volan za močne roke, trda prestavna ročica, nerodna ročica ročne zavore

Slaba vidljivost nazaj, ni luči za vzvratno vožnjo

V vlažnem in hladnem vremenu se rosijo šipe

Glasen motor

Nenatančna končna obdelava, veliko drobnih okvar

Občutljiv (kovinsko moder) lak

Površna servisna služba (v Ljubljani!)

Visoka cena

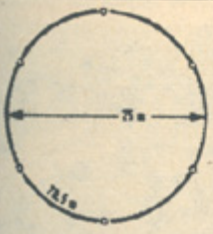
Naše meritve

	M 1	M 2	M 3
največja hitrost (km na uro)	140,0	138,5	142,0
pospeški (sek)			
0— 40 km na uro	3,8	3,9	3,8
0— 60 km km na uro	7,2	7,4	7,1
0— 80 km na uro	11,9	12,2	11,6
0—100 km na uro	17,8	18,2	17,6
0—120 km na uro	31,3	31,8	31,1
400 m brez zaleta (sek., končna hitrost)	20,6 (106)	21,1 (105)	20,0 (107)
1000 m brez zaleta (sek., končna hitrost)	39,0 (126)	39,5 (125)	38,8 (127)
prožnost (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi)	40,8 (122)	42,0 (119)	40,2 (124)
meritve med stožci (sek., popr. hitrost)**			
poskus v krogu		9,1 (31,0 km na uro)	
slalom		11,3 (31,8 km na uro)	
prehitevanje		4,2 (103 km na uro)	
poraba goriva (l/100 km)			
poprečno po etapah	10,1	10,9	10,0
po navadnih cestah	najmanj 7,6, največ 11,7		
na avtomobilski cesti	11,5 (popr. hitrost 115 km na uro)		
po mestu	9,6 do 11,5		
povprečno na supertestu (1998—50 000 km)	10,3		
poprečna poraba olja na supertestu	0,2 l na 1000 km		

Opombe:

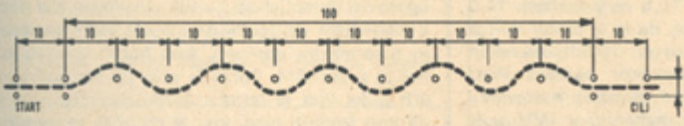
* — meritve smo vsakič opravili z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva
M 1 — meritve pri 11 500 km
M 2 — meritve pri 32 200 km
M 3 — meritve pri 49 600 km
** — meritve med stožci smo opravili le enkrat — pri 11 500 km; glej skice in opise meritev!

Preskus v krogu



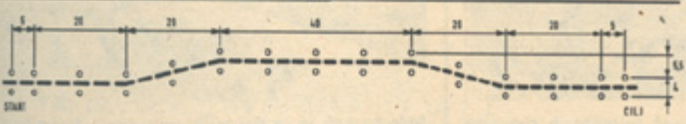
Na letališki ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvoziti krog okoli stožcev kar se da hitro, večkrat v obeh smerah. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve — pravijo ji tudi „steering pad" — je moč sklepati, kako se avto drži ceste v zelo ostrem ovinku.

Slalom



Stožce smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsaksebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali povprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko slalom progo (z letečim štartom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

Prehitevanje



Testnik mora kar najhitreje prevoziti progo s skice (z letečim štartom). Podrt stožec razveljavi meritev. Hitrost, s katero avto prevozi progo, govori o tem, kako se vozilo drži ceste in kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in nenadnem spreminjanju smeri; ta preskus je zelo podoben izogibanju nepričakovani oviri na cesti ali reševanju iz nevarnih „škarij".