

RENAULT 12 TL PO PRVIH 10.000 KM



DOBER ZAČETEK TESTA VZDRŽLIVOSTI AVTOMOBILA IZ DOMAČE TOVARNE

■ Ko je natanko 25. septembra 1969 uradno rojeni renault 12 prvič zašel k nam, bilo je poleti 1970, so mu na zadek nalepili še ploščico „Litostroj“. Takrat smo v naslovu zlobno napisali „Lep uspeh domačih inženirjav“: avtu namreč niso privoščili niti dobrega ogleda ljubljanske tovarne, čeprav smo govorili, da je sestavljen pri nas. Tekni so bili takrat peč „običajni“ v naši avtomobilski industriji. Zdaj je položaj drugačen in od čar R 12 sestavljajo v novomeški

IMV, se avto vozi k nam razstavljen na manjše in večje pračfaktorje pač do tiste mere, ki je za razumno sestavljenje in industrijsko kooperacijo primerna, obenem pa avto dobiva vse več domačih delov in vložnega dela. Oba partnerja imata za tako sodelovanje tudi dovolj izkušenj: Renault je na primer prav za R 12 prodal 25 licenc na razne konce sveta, „Industrijo motornih vozil“ pa poznamo že od sestavljanja avtomobilov DKW, lastnih kombijev, austinov pe



TEKST /

Tom Pleterski,

FOTO /

Marjan Zaplatil



R 4, ki so bili prvi renaulti iz Novega mesta. Renault 12 prihaja iz Novega mesta in ker je skromnost lepa čednost, IMV pločevini na privlačni niti svojega napisa ali znaka. Pač pa so si v IMV izbrali svojo izbiro barv; karoserija tunkajo v lastni na moč sodobni lakirnici. Narobe je to, da včasih kakšne barve zmanjka, tako da je ni niti za zdravljenje bušk na bletnikih že prodanih avtomobilov. Renault 12 torej. Naredili so ga

kot zamenjavo za preminula R 8 in R 10 in je edini Renaultov avto, ki nima petih ali tretjih dviznih vrat na zadku. Pri tem pa se v tovarni niso odpovedali tradicionalni izvirnosti in so po svoje oblikovali karoserijo. Še zlasti pred petimi leti je bila klinasto zašiljena karoserija — nekoliko poševna je celo streha s „stopničko“ pred zadnjim oknom — povod za pričkanje o lepoti in grdoti. Dobiček take muhavosti tovarniških karoseristov pa je očiten dandanes, ko so klinaste aerodinamične oblike postale vsakdanjost, že izvirnost pa še vedno skrbi črna agresivna maska hladilnika prismuknjenih oblik. Iz plastične mase je in ne rjavi, pa ji radi oprostimo, da jo je zelo

težko čistiti. O rjavenju pločevine bomo seveda govorili na koncu 50 000-kilometrskega testa vzdržljivosti, toda prve točke si R 12 prisluži že na začetku: na bokih ni okrasnih letov pa ima rja nekaj gnezd manj. Sicer pa so si v Renaultu pri smvanju R 12 privoščili nekaj trikov. Avto ima za svojo dolžino nenevadno kratko medosno razdaljo, tako da je notranja dolžina razmeroma majhna. So pa to v tovarni spretno skrili. Sedeži so nekoliko krajši in zadnja klop je nameščena višje; tako so sopotniki prisiljeni, da sedijo bolj pokonci in nimajo več prostora za kolena — pa tudi za morebitne klobuke na glavah, saj smo rekli, da je streha zadaj višja. Za srečno neutesnjeno počutje skrbijo tudi velika okna in nizek pas vozila in nazadnje še dolžina na prednjih

sedežih, če se odrečeta koščka dolgega pomika prednjih sedežev. Skratka, celotna zasnova je dobro potehtana in R 12 je udoben potovalni avto za štiri osebe. Tudi kar zadeva „vzmeti“ in oblaženje sedežev, se ne pritožujemo, spremaniti jih je moč tudi v ležalnike in v ovinkih se telesa dobro oprimejo. Sedeži so precej boljše kot v romunskem R 12, dacia, o kateri smo pisali v primerjalnem testu v letošnji 3. in 4. številki „Avta“. V primerjavi z dacio je boljše tudi notranja oprema, zlasti mehka tkanina na tleh pričara boljše počutje. O opremi armaturne plošče ne bi ponovno veliko govorili. Kot oplota je armaturna plošča dobro opremljena in tudi priročna. Oprema je opisana pod skico armaturne plošče, na kateri je med drugim tudi kup rezervnih stikal. Renault namreč izdeluje enako armaturno ploščo za razne izvedbe opreme, ki se razlikuje

glede na državo, v katero avto prihaja.

Med zelo uporabne kose opreme sodijo tudi ročice na žarometih, s katerimi v trenutku znižate snop svetlobe, če je zaradi polnega prtljažnika previsok.

Natančnosti in nenatančnosti

V celoti je R 12 iz Novega mesta dovolj natančno izdelan in lahko rečemo, da se po končni izdelavi ne razlikuje od francoskega. Že prvi dan pa nas je motilo trdo odpiranje vrat, ki jih v tovarni niso dovolj natančno privili na karoserijo. Upajmo, da gre za otroško bolezen. Naš R 12 je namreč eden prvih, ki so prišli s trakov IMV.

Kaže, da je specialnost renaultov 12 odpadanje ročic za dviganje oken, odpadla je tudi pri daciji in pri R 12 TS. Vijak, s katero je pritrjena, namreč sčasoma popusti, česar je kriva slaba podložka vijaka (zamenjati jo je treba z razcepljeno vzmetno podložko, pa je sitnosti konec).

R 12 TL je za svoj razred tih avto, motor ima prijeten nizek zvok, ki postane glasen šele v zgornjem območju vrtljajev, a veter se ob karoseriji oglasi šele blizu največje hitrosti.

Toda imamo čričkal. Nekje v ročici čoka se skriva in čeprav natančno vemo, kje je, ga doslej nikakor nismo mogli utišati in pri določenih vrtljajih motorja pride v tako resonanco, da se dere kot jesihar in preglesi celo motor.

Ko smo že pri natančnosti: meritve so pokazale, da je merilnik hitrosti presenetljivo natančen, vsaj na našem R 12 je tak — zato pri omejitvah hitrosti pazite, da kazalec ne bo zlezal preveč čez dovoljeno številko na merilniku. Pri natančnosti nas moti tudi nočna vzvratna vožnja. R 12 je med redkimi avtomobili, ki jim tovarna ne privoščiči luči za vzvratno vožnjo, samo vse žice za naknadno vgradnjo so že v avtomobilu. Ker voznik ne vidi nizkega zadka, je tudi podnevi natančno parkiranje težko in zahteva privajanje, pri tem pa so v pomoč krepke gumijaste rozete na odbijačih. Zelo dobra pa je vidljivost naprej in vstran.

Še ni zbujen?

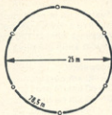
Motor in menjalnik IMV uvaša iz matične tovarne. V petih letih se praktično ni spremenil, pač pa v tehničnih podatkih od lanskega avgusta naprej piše, da ima 9 kpm navora namesto prejšnjih 9,6 kpm. Kje je vzrok spremembe, nismo ugotovili, pri vožnji se



to ne pozna, kot tudi ne za les spremenjena prestavna razmerja menjalnika.

Prvih 11 000 kilometrov z motorjem nismo imeli težav, izjema je uplinjač, ki je bil spočetka slebo naravnan in motor iz nizkih vrtljajev ni takoj sprejel plina. Zdaj, po zadnjem servisu, nageja po vsej verjetnosti previsoko nastavljen predvžig. Tovarna namreč predpisuje dvanajstici 92-oktanski bencin, mi pa jo pitamo z 98-oktanskim „superjem“, pa vseeno po izklopu kontakta zadnje čase pogosto še „dizla“ (kot pravimo teku motorja potem, ko je že ugasnjen). Tega R 12 ni počel niti na zadnjem potovanju v Sovjetsko zvezo, ko smo mu nekajkrat nalili 93-oktanskega bencina.

No, videti je, da se omenjene drobne napake našemu R 12 ne poznajo ne pri zmogljivostih ne pri porabi goriva. Meritve pri 11 500 kilometrih sicer zaostajajo za tovarniškimi podatki, vendar računamo z lastnostjo konstrukcijsko starejših motorjev z dolgim gibom, da se razživijo šele po daljšem času, ker običajno tudi dlje živijo. Motor renaulta 12 je z litrsko močjo 41,9 KM na liter gibne prostornine za sedanje pojme zelo malo obremenjen in obeta dolgo življenjsko dobo. Tudi vrti se razmeroma nerad, varčevanje z vrtljaji pa deloma pomeni tudi varčevanje z gorivom, zlasti pri vozniku, ki upošteva lastnost motorja, da je prožen in ne zahteva pogostega pretikanja in vrtenja v visoke vrtljaje.



čas: 9,1 sekunde
hitrost: 31,0 km/h



Kot običajno sta testnika vozila kar se da hitro okoli kroga s premerom 25 metrov v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Izmeritve, ki ji pravijo tudi „steering pad“, je moč sklepati o tem, kako se avto drži ceste v zelo ostrih ovinkih.

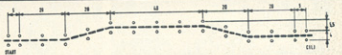
SLALOM



čas: 11,3 sek
hitrost: 31,8 km/h

Iz časa oziroma hitrosti, s katero testnik prevozi 100-metrski slalom, označen s stožci, ki so po 10 metrov vsakebi, sklepamo o okretnosti vozila. Vozimo v obeh smereh (z letječim startom), iz obeh najboljših časov pa izračunamo poprečje.

PREHITEVANJE



čas: 4,2 sek
hitrost: 103,0 km/h

Pri meritvi prehitavanja mora testnik kar najhitreje (z letječim startom) prevoziti pot, kot je označena na skici. Meritev seveda na velja, če pri tem podre enega ali več stožcev. Hitrost, s katero je moč prevoziti stezo, govori o legi na cesti pri velikih hitrostih in o tem, kako je avto moč voditi pri hitrem spreminjanju smeri. Sam potek meritve je povsem podoben izogibanju nenadni oviri na cesti ali pa reševanju iz škarij.

Sodimo, da je R 12 pri porabi goriva zelo varčen avto. Računsko poprečje, ki ga dobimo iz šestih različnih načinov vožnje — zmerno in ostro po navadnih cestah, po pravi avtomobilski cesti in po mestu — je z 10,3 litra na 100 km za razmeroma težak avto ugodno. Še ugodnejše pa je dejansko poprečje doslej prevoženih 11 000 kilometrov. Za las nad 10 litrov goriva na 100 kilometrov je pri „težkih“ nogah naših redakcijskih voznikov pičila poraba; in doslej se je na R 12 bolj malo vozil po „omejenih“ slovenskih cestah, saj je več kot 7000 kilometrov nabrenkal na poti v SZ. Dosedanje meritve kažejo tudi, da bo varčen voznik zlahka obdržal poprečno porabo v mejah 8,5 do 9 litrov na 100 km.

O denarju

Tudi z oljem ni stroškov. Po liter olja smo dolili pri 5200 in 8900 prevoženih kilometrih, torej na 7200 kilometrih med dvema servisoma. S servisom na 5000 km smo namreč pohiteli pri 3800 kilometrih pred potjo v SZ, servis na 10 000 km pa zamudili. V motorju smo obdržali multigradno olje shell, kakršno je bilo v njem, ko smo prevzeli avto. Po zadnjih podražitvah motornega olja je tudi glede stroškov vseeno, ali je v motorju domače ali uvoženo olje.

Za največjo postavko v dosedanjem vzdrževanju superbestnega

R 12 je poskrbel za oreh velik kamen izpod tovarnjaka, 130 kilometrov od Beograda na poti v Ljubljano, vetrna šipa se je razcvetela v ornament, ki nas je stal 1330 dinarjev. Avto seveda pri tem ni nič kriv, tovarna pa je kriva za moj glavobol in mukotrpno 400-kilometrsko vožnjo. Počasi bi treba misliti na lepljene šipe, ki so v številnih državah že prepisane, imajo pa čudovito lastnost, da se ne „razcvetijo“ in tudi počene ostanejo v okvirju. In za konec še o servisu. Dober avto rabi tudi dobre in številne servise — in po prvi etapi testa vzdržljivosti na splošno sodimo, da je renault 12 dober, po vseh bistvenih lastnostih zelo dobro uglasen avto. Tako v isti sapi menimo, da servisna služba ni najboljša; tovarna, ki za letos planira 25 000 novih R 4 in R 12, bo morala računati, da se bodo ti avtomobili pridružili vsem od prej podedovanim renaultom in daciim, ki tudi živijo po isto stredo, drugo leto pa naj bi izdelali že 50 000 avtomobilov.

Mi imamo sicer izkušnje samo z ljubljanskim servisom, ki skrbi tudi za avtomobile znamke BMC in Peugeot. Naenkrat je postal premajhen in zato tudi nekoliko malomaren. In če trenutno ne v tovarni ne na servisu ni moč dobiti pol kilograma modre metalizirane barve za naš prednji blatnik, ki jo je skupil na parkirnem prostoru (storilec je pobeignil, sram ga bodi!), je to opozorilo več, da dober avto potrebuje dobro servisno službo.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritaljni — vrtni — nameščen vzdolžno pred predno osi — vrtna in gib 73 x 77 mm — gibna prostornina 1285 kubikov kompresija 8,6 : 1 — največja moč 54 KM (DIN) pri 5250 vrtljajih v minuti — litraža mot. 41,8 KM (DIN) na liter — največji navor 9 kp (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročna gred v 5 letjih — stranska odmična gred (veriga) — glava iz lahke litine — blok iz sive litine, mokre puše valjev — višje ventile vzporedne — enojni padožni uplinjač sive 32 EI1A s rotnim čokom — mehanična črpalka za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in ventilom, ekspanzijska posoda — svečke AC 43 F, oljavnica 1,87 l/td. — akumulator 12 voltov, 40 amperih ur — alternator 480 vatov.

Preosa moči: motor predajaj pogonja prednji koleški — enokolna suha sklopka — štiristopenjski sinkronizirani menjalnik — prestavna ročica na lišah — prestavna razmerja: 3,46; 2,24; 1,48; 1,04; vzvratna 3,06 — diferencial s hipoidnim izloženjem, 3,77 : 1 (9/34).

Kolesa: platišča 4 1/2 B 13, jeklene prošana — gume 145 SR 13, pritisk sredaj 1,5, zadaj 1,8 am.

Voz in obseja: limuzina za 4—5 oseb — 4 vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obseah, dvojna prečna vodila, vijadne vzmeti, teleskopski blatniki, stabilizator, natezna oboča — zadaj loga merila na vzdolžnih vodilih, vijadne vzmeti, teleskopski blatniki, stabilizator.

Zavore: predajaj kolotna, zadaj bobnate — omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih — mehanična ročna zavora na zadnji koleški, ročica med sedeži.

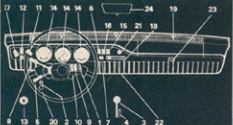
Volan: zobata letva — prestavno razmerje 20 : 1 — 3,5 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke — radni krog 10,8 metra.

Oprema: brisalnik z dvema hitrostima, pnevmatična črpalka za pranje šipe — vzratno ogledalo »dan-noč« — ležani sedeži — osvetlitev prtljajnika in predaja za drobnarje — hitro nastavljiva vikina žarometov — zaklepanje posode za gorivo itd.

Mere in teže: dolžina 4,34 m — širina 1,82 m — višina 1,53 m — medosna razdalja 2,44 m — koleceki sredaj 1,31 m, zadaj 1,31 m — najmanjša razdalja od tal prazen 0,206 m, naložen 0,112 m — prostornina prtljajnika 420 litrov (tovarna), uporabna prostornina 330 dm³ (meritev s kockami) — teža praznega vozila (pripravljenega za vožnjo) 800 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1300 kg — dovoljena teža priklole 475 kg — štiri zavori, 875 kg z zavoro — dovoljena obtežba strehe 80 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 50 litrov — karter 3 litre, menjava na 8000 km — menjalnik z diferencialom 2 litra, menjava na 15.000 km — mazalk nima.

Zmogljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrt./min. 26,4 km/h — moč na toni praznega vozila in voznik 59,5 KM (DIN); teža na KM: 18,1 kg — moč na toni polno navorjenega avta 41,5 KM (DIN); teža na KM: 24,1 kg — največja hitrost (tovarna) 145 km/h — pospešek 0—100 km/h v 17 sek. (tovarna) poraba po normi (DIN) 8,25 litra na 100 km (tovarna).



1 — kontaktna ključavnica, 2 — čok, 3 — prestavna ročica, 4 — ročna zavora, 5 — stikalo utripalk, 6 — rožurno stikalo, 7 — rezervno stikalo, 8 — stikalo mestnih dolgih, kratkih luči, svetlobnega in zvočnega signala, 9 — rožurno stikalo, 10 — ravnanje osvetlitve instrumentov, 11 — nastavitve višine žarometov (posebna oprema), 12 — stikalo brisalnikov, 13 — pnevmatska črpalka za pranje vetrove šipe, 14 — instrumenti (z leve na desno): merilnik goriva in kontrolne lučke temperature, olja, čoka, utripalk; merilnik hitrosti z dnevnim in skupnim številcem kilometrov; ampermeter s kontrolnimi lučkami žarometov, 15 — stikalo ventilatorja, 16 — stikalo, 17 — ravnanje greja, 18 — ravnanje količine zraka k nogam in šipo, 19 — lopute za usmerjanje zraka, 20 — odpiranje pokrova motorja, 21 — vžigalnik, 22 — pepelnik, 23 — odpiranje predaja za drobnarje, 24 — ogledalo »dan-noč«.

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 11.500 km. Meritve z dvema obseama. Največja hitrost 140 km na ur (založ 3 km, po-prešje štirih meritev).

Pospeški:
0—40 km na ur: 3,8 sek
0—60 km na ur: 7,2 sek
0—80 km na ur: 11,9 sek
0—100 km na ur: 17,8 sek
0—120 km na ur: 31,3 sek

400 m brez zaleta: 20,6 sek (končna hitrost 106 km/h)
1000 m brez zaleta: 39,0 sek (končna hitrost 126 km/h)

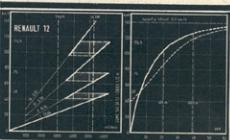
Prožnost (pospeški z začetno hitrostjo 40 km/h v IV. prestavi):
40—60 km na ur: 9,2 sek
40—80 km na ur: 17,5 sek
40—100 km na ur: 26,6 sek
40—120 km na ur: 39,7 sek

1000 m z začetno hitrostjo 40 km/h v IV. prestavi: 40,8 sek (končna hitrost 122 km na ur).

Poraba goriva
Po običajnih cestah: najmanj 7,9 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h); največ 11,7 litra na 100 km (kar se da ostro po navikstih cestah).
Na avtomobilski cesti: 9,5 litra na 100 km (po-prešje pribl. 100 km/h) oziroma 11,5 litra na 100 km (po-prešje pribl. km/h).
Po mestu: 9,8 do 11,5 litra na 100 km.
Popecna poraba (kalkulativna): 10,3 litra na 100 km.

Popecna poraba (dejanska) po 11.500 prevoznih kilometrih: 10,1 litra na 100 km.
Poraba olja: 0,2 litra na 1000 km.

Natančnost merilnika hitrosti
kazalec na 60, resnična hitrost 57 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost 87 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost 79 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost 98 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost 137,5 km/h



Za R 12 velja isto kot za dacio, o kateri smo govorili vzhiti v primerjalnem testu. Renault je sicer lansko jesen za spoznanje spremenil prestavno razmerja 1. in 2. prestave v smislu varčevanja z vrtljaji, torej jih je podaljšal, četrto pa je za las skrajšal, kar naj bi mu zboljšalo pospeške v tej prestavi. Enak učinek naj bi na celotna prestavna razmerja imelo tudi gume 145 SR 13, ki z 2 cm manjšim obsegom (dacia ima gume 155 SR 13) pomenijo krajše prestavno razmerje. No, v praksi se te drobne spremembe komajda poznajo. Torej tudi za R 12 velja: prestavna razmerja so razmeroma dolga in prilagojena motorju, ki se nad 6000 vrtljaji v minuti ne vrti rad. Pri meritvah smo ga gnali na 6200 vrt./min., sicer pa v vsakdanji vožnji za točke pospeševanje zadostuje pretikanje pri 5000 vrt./min., varčneje in lenuhi pa se lahko zadovoljijo s pospeševanjem do 4000 vrt./min. Motor je namreč zelo proten in zlanke viece tudi v spodnjem območju vrtljajev. Z dolgo četrto prestavo doseže R 12 nekoliko nad 5000 vrtljajev največjo hitrost, ki je lahko tudi trajna potovalna hitrost.

DNEVNIK SUPERTESTA

prezema števec pri prestavi vozila	1998 km
11. 4. 1974	1.998 km
20. 5. 1974	13.949 km
prevozili povprečna poraba goriva	10,1 l na 100 km
vzdrževanje po navodilih proizvajalca*	3.800 km servis »na 5.000«, menjava olja vs 11.017 km servis »na 10.000 km menjava olja itd.

motorje in okvare
1.998 km vsa štiri vrata se težko odpirajo, nonantarna montaža vrat 1.998 km slaba nastavitve uplinjača, motor iz minimalnega plina potegne z zamudo 3.000 km kamen razbije vetrovo šipo 3.450 km odpada ročica za odpiranje okna na levih prednjih vratih, po uplinjaču nastavitve vrtljajev, po uplinjaču motorja »ciljanje«

popravila
3.450 km vsitvite nove vetrove šipe 3.500 km asani popravili ročico za odpiranje okna 3.800 km nastanona namestitve vrat (garancija), ravnanje uplinjača (garancija)

stroški med 1.998 in 13.048 km	
servis -5.000 km-olje	150,00 din
1 svečka	58,50 din
servis -10.000 km-olja	19,50 din
skupaj servis	368,50 din
dalitvo olja	41,80 din
vetrova šipa	1.170,00 din
vgrednje šipe	100,00 din
skupaj stroški	1.730,30 din
stroški brez šipe	408,10 din

Cena: 63.140 dinarjev
Zavaranje: obvezno 1000 din kasko; brez franšize 7125 din; s franšizo (4000 din) — 781 din
Cestnina: 360 din
Proizvajalec: IMV, Novo mesto, Zagrebška 18 — po licenci Regie Nationale des Usines Renault, 92 Billancourt, Francija.
Cena dne 23. 5. 1974 v Novem mestu, vrčunani vsi davki.



Notranje mere (prednji sedež z zadnji legi) v cm: širina pri kolenih sredaj 132, zadaj 133; širina prednjega sedeža 57, zadnje klopi 132; notranja dolžina od arm. ploče do zadnjega naslonjala približno 180; pomik prednjih sedežev 20; odprtina vrat (višina/širina) sredaj 90/86, zadaj 90/67. Uporabna prostornina prtljajnika (meritev s kockami 1 dm³) 330 dm³.