

vozili smo



Avtomobilistična znanost je med svojim razvojem odkrila že najrazličnejše metode, ki naj bi poskrbele za uspešno prodajo. Ker je prezamotano in predrago, da bi tovarne kar naprej izumljale nove modele, po katerih bi kupci hlastali, si pomagajo z uspešnim trikom: preskušeni in uspešni avto obujejo v športne copate, pritaknejo k motorju nekaj poživila in zvišajo ceno. Krasen recept! Kar se avta tiče, je to nelakšna mladost na obroke, kupec, ki se mu lasten žep smili, pa še vedno lahko seže po cenejši, manj nabriti različici.

TEKST / Martin Česenj
FOTO / Marjan Zaplatil

RENAULT 12 TS

● KAKOR MLADOST PO KOŠČKIH ●



Tako je, pred poldrugim letom, nastal tudi R 12 TS, ki je s posrečeno kombinacijo staro-novo dopolnil tedaj že triletno vrsto Renaultovih dvanajstic in jo še trdneje zasidral med nasprotniki nižjega srednjega razreda.

R 12, jesenski novinec letnika 69, je spodrinil poslednje renaulte z motorjem v zadku in pobral pogrebačino: 1100-kubični motor, ki so mu takoj povečali gibno prostornino in ga prestavili v nos novega avta. Ta je bil posebej še zaradi svojeglave, neskladno zašiljene, nekombijske oblike, s katero je tovarna za modeli 4, 6 in 16 spet ponudila običajen avto s štirimi vrati.

Danes, po štirih letih in pol, je R 12 med tistimi avti, ki jih — poleg matičnih tovarn — izdeluje največ montažnih obratov po svetu. Po prekinjenih odnosih Renault — Litostroj in po novopečeni zvezi Renault — IMV smo pred tedni dobili tudi prve R 12 TL iz Novega mesta. Ker smo eno od različic, romunsko dacio, primerjali v nedavnem primerjalnem testu, novomeška dvanajstica pa prav zdaj zbira kilometre za prve supertestne meritve, smo renaultu *12 TS namenili bolj skope vrstice — toda o vsem, kar zanima voznika.

Za več denarja — več muzike

R 12 TS je avto, ki prepriča z opremo. Ta mu daje veliko mero lastnega značaja, čeprav je avto po obliki, zunanjih merah in podvozju povsem enak osnovnemu modelu. Klínast nos je dolg zaradi motorja pred prednjo premo, streha s stopničko in vgrajeno ojačitvijo se proti zadku dviguje, kar govori za veliko višino zadnjih vrat in za udoben vstop k zadnji klopi. Karoserija je izdelana po ukazih aerodinamike, zato je prednja šipa zelo nagnjena, zadnja pa strma. Značilnost vseh dvanajstic je kratka medosna razdalja. Za primer: ta avto je za 16 centimetrov daljši od audiya 80, toda razdalja med prednjimi in zadnjimi kolesi je za 7 centimetrov krajša. Zaradi obilnih napuščev na obeh koncih ima dvanajstica posebno, očem težko podobo. Razlaga za kratko medosno razdaljo je hudo enostavna: cenejša je, kot je krajši most cenejši od dolgega. Razlika navzven: R 12 TS ima športna platišča brez pokrovov in kromirane okrasne letve na bokih.

Zaloga za večjo ceno je znotraj: začnem pri odličnih sedežih, prevlečenih s sintetičnim blagom, ki se togo podaljšujejo v opornike za glavo. Zaradi njih vozniki med parkiranjem



slabše vidi nazaj, toda skupaj z dobro prilagojenimi naslonjaki brezhibno zadržujeta telesi voznika in sopotnika. Čeprav je R 12 eden izmed redkih francoskih avtomobilov, ki vozniku in potnikom prizanašajo z nenavadnostmi, pa pri Renaultu niso mogli povsem iz kože: sedeža sta pripreta na močna elastična trakova in kdor se loti nastavljanja, tvega, da ga sedež izstrelje v šipo. Rob prednje šipe je zelo blizu voznikove glave, zato so varnostni pasovi nujni in v TS sadijo k serijski opremi.

Voznikov delovni prostor je prijeten: volan je prikladen, prečki sta oblazljeni (zamerimo, da tudi obroči ni prevlečen z usnjem), trije okrogli instrumenti (srednji je merilnik vrtljajev) so nebleščeci in pregledni; ker so vse glavne ročice pri volanu, se mora voznik stegniti le med pretikanjem v prvo in tretjo prestavo: predstavnost ročica je predačec od rok.

Tudi model TS ima zelo natančno desetstopenjsko stikalno za nastavljanje ogrevanja in učinkovit ventilator. Naštetjem ostalo: halogenski žarometi, ki so jih združili z glavnimi (v vsakem žarometu je še halogenska žarnica, ki se prižge s posebnim stikalom), ogrevana zadnja šipa, naprava peril-briši, odprt predal pri prestavnih ročici, ura in ročica za nastavljanje žarometov od znotraj. Zaradi nizkih oken na bokih je avto pregleden, motijo pa počasni in majhni brisalniki. K boljšemu počutju prispevajo še preproge, opornik za komolce na zadnji klopi in ne nazadnje tudi kovinska barva, ki so jo v tovarni namenili modelom TS. (IMV kovinško obarva — za doplačilo — tudi običajen R 12).

TS = 54 + 6 KM

Namesto vitergona so v motor renaulta 12 TS stlačili šest dodatnih konjskih moči. To jim je uspelo z dvojnimi uplinjačem, z večjim kom-

presijskim razmerjem in z višjimi vrtljaji. Vse drugo je kot pri motorju R 12. Renaultovi motorji imajo že po tradiciji dolg gib in stransko odmično gred. Zato ne sodijo med tiste, ki se radi dolgotrajno vrtijo v zgornjih mejah. Motor TS zmore 60 KM pri 5500 vrtljajih v minuti, večji kot pri R 12 je tudi navor. To je precej glasen, pa vseeno zdrav motor, in še vedno dovolj prožen, da voznik lahko lenari s prestavljanjem. Čeprav zmora več, smo ga silili le do 6000 vrtljajev (po merilniku) in pri tem dosegali približne hitrosti 40, 75 in 120 km na uro v posamičnih prestavah. Čeprav je motor manj športnik kot avto v celoti, so zmogljivosti razmeroma dobre. R 12 TS je drvel z največjo hitrostjo preko 150 km na uro, kar je več, kot obljublja tovarna. Od 0 do 100 km na uro je pospeševal v 15,5 sekundah. Tudi poraba goriva je za avtomobilski razred ugodna. Na naši preskušnji smo izmerili poprečno 10,3 litra super bencina na 100 km, pa tudi z mestnimi vožnjami poraba ni bila večja kot 11,5 litra na 100 km.

Inženirji so izrabili prožnost motorja in za razliko od običajne dvanaestice podaljšali prvo in drugo prestavo. Tako se vozniku ni traba bati, da bi pri ostrem startu zavrtel motor v prepovedano območje (na merilniku se začne rdeče polje pri 5600 vrtljajih), pa tudi spodsavanje pogonskih koles je pri ostrem pospeševanju manjše.

Posebjaj pohvalim vžig: motor je vžigal ob vsaki priliki, celo v jutranjem hladu je čok komaj potreben; hladen dobro potegne in se hitro ogreje do pravišnje temperature.

Premehka noga

Tudi podvozje renaulta 12 TS je bolj namenjeno udobni vožnji kot športu. Vzmetenje je

sicer trše kot pri renaultih, toda vseeno še po francoskem okusu, zato se avto v hitrih ovinkih močno nagiba in strši voznika. TS se obnaša po silni naravni starejših avtov s prednjim pogonom: na nivo nadzora čez prednja kolesa, zasukana v ovinek, drsi naprej, ali pa, ko kolesa primajo, nenadoma zavreje v ukazano smer. Kdor hoče z njim zelo hitro voziti ovinke, se mora toga avta prej navaditi. Čim več teže je v prtljajniku, večje je tveganje, da postane zadnje neobojljivo. Seveda vse to velja le za ostro priganjanje; med zmerno vožnjo je 12 TS tudi za poprečnega voznika nezahteven avto, še posebej, ker velja vse zapisano le v primerjavi z avti s prednjim pogonom, le-ta pa že sam po sebi jamči za dobro levo na cesti. Zelo dobre so zavore: koluti spredaj in bobni zadaj zadržajo avto v smeri, tudi če se voznik z vo silo upre ob pedal. Servo omejevalnik je pri 12 TS serijski, prav tako omejevalnik zavorne moči na zadnja kolesa. Ročica ročne zavora je na tleh, med sedežema, malce daleč od desne roke, ampak spretnjeji jo znajo izkoristiti za pomoč v ovinkih.

x x x

Renault 12 TS je kultiviran avto, ki bi bil rad športnik, pa mu to uspeva le z opremo. TS pri tem avtu ne pomeni „tourisme sportiv“ (športni turizem) ampak „tourisme special“ (posebne sorte turizem). Tega mu tudi ne gre predejo zameriti, saj se oddolži z varnostjo, udobjem in varčnostjo. In kdor sega po avtih v tej vrsti cenika, mu bodo te lastnosti prav prišle — bencin postaja bogastvo! Pri nas ima 12 TS velikega tekmeča v lastnem bratu 12 TL. Ta sodi v domačo proizvodnjo, kar mu je v veliko prid pri ceni. Komur je TS vseeno všeč, bo moral žrtvovati razliko skoraj 20 tisočakov. Renault 12 TS stane 82 082,75 dinarjev.

TEHNIŠKI PODATKI

MOTOR: štirivaljni — štiristektni — vrstni — nameščen vzdolžno pred prednjo pramo — VRTINA IN GIB 73 x 77 mm — GIBNA PROSTORNINA 1289 KUBIKOV — kompresija 9,5 : 1 — NAJVEČJA MOČ 60 KM (DIN) PRI 5500 VRTLJAJIH V MINUTI — NAJVEČJI NAVOR 9,3 kpm (DIN) PRI 3500 VRTLJAJIH V MINUTI — ročična gred v 5 ležajih — stranska odmična gred (veriga) — register-ski uplinjač webber 32 DIR — vodno hlajenje s črpaliko in termostatom.

PRENOS MOČI: motor sprejda pogonja prednji kolesi — anokolturna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — PLATIŠČA 4/2 J-13 — GUME 145 SR 13.

VOZ IN OBESA: limuzina za pet oseb — štiri vrata — samonosna karoserija — prednja kolesa na posamičnih obesah, prečne nihalka, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator — zadaj toga prema, vzdolžne nihalka, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator — spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavora, servo, omejevalnik zavorne moči na zadnja kolesa — volan s zobato letvo.

MERE IN TEŽE: dolžina 4,34 m — širina 1,62 m — višina 1,43 m — medosna razdalja 2,44 m — kolotlet spredaj 1,32 m, zadaj 1,32 m — teža praznega vozila 910 kg — dovoljena obtežba 390 kg — prtljajnik 420 LITROV (tovarna).

ZMOGLJIVOSTI: največja hitrost 150 km NA URO (tovarna) — pospeški 0 do 100 km na uro: 15 sekund (tovarna).

