

RENAULT 12

Stari triki po francosko

Tom Pleterski

Ze ko je bil letošnji pariški novinec francoske državne tovarne le na pol znan, je predstavljal presenečenje. Bilo je to prvi koncu lanskega leta, ko so bile objavljene prve fotografije renaulta 12, ki naj bi bile posnete v tajnosti.

Tovarna, ki si je leta 1961 z R4 zemislila avto za raznolik rabo in je to zamislil tri leta kasneje še izpla za R 16 in lani z R 6, se je odpovedala — vsaj začasno — na pol kombi karoseriji s petimi vrati in z možnostjo spreminjanja notranjosti. Ta na pol kombi zasnova je v minulih letih uspešno osvajala širok krog kupcev, medtem ko so se vozniki z zelo konvencionalnimi potrebami in željami lahko odločili za klasične karoserije z motorjem v zadku renaultov 8 in 10. Videti je, da obe zasnovi nista bili dovolj, da bi tovarna sklenila krog svoje ponudbe na tržišču, toliko bolj, ker je ob povsem nasprotni zasnovi med R 10 in R 16 zevala luknja, široka za celo kategorijo med spodnjim in srednjim razredom.

No, če se je tovarna odločila za avto s samoo štirimi vrati, je na pragu leta 1970 razumljivo, da ne širi zbirke vozil z motorjem v zadku, pa tudi, da ne preseneča z zasnovo: motor spredaj, pogon zadaj. Tako je R 12 prvi Renaultov avto s konvencionalno karoserijo in s pogonom na prednji kolesi.

Kljub klasični obliki karoserije s stopničastim zadkom, pa je R 12 vendarle tako oblikovan, da se očitno loči od večine

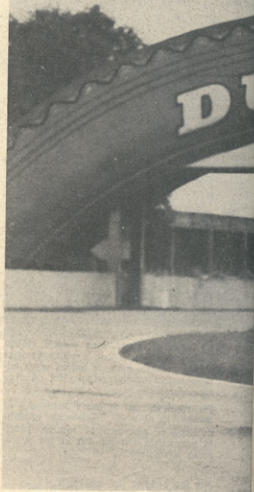
današnjih avtomobilov. Nekoliko potlačen ter zašiljen nos, še bolj potlačen zadek in močno nagnjena vetrna šipa so blizu sodobnim hotenjem oblikovalcev karoserij, ki naj združijo aerodinamično obliko in prijetni videz. Po drugi strani pa od napredne zasnovne odstopa! Kratka, medosna razdalja, z razmeroma velikimi odseki, ki spredaj in zadaj smahajo čez osi, to potrjuje.

Uporabne nenavadnosti

Zanimivo pri merah renaulta 12 je, da je za dobrih deset centimetrov daljši od R 16, pri tem pa je medosna razdalja za 30 centimetrov krajša. Nenavadna razmerja! Duhovito jih je razložil nemški tester Busch: »Večja medosna razdalja je dražja, kot je daljši most dražji od krajšega.«

Mnenje o videzu nove karoserije s svojsko masko hladilnika (po R 16 in R 6 lahko rečemo, da je »Renaultova«) in z nenavadnim robom za zadnjimi, stranskimi okni prepuščamo posameznikom. Prepričani smo, da bo imel R 12 več občudovalcev kot R 16, kjer se je morala lepota umakniti zahtevam po uporabnosti. To je tudi osnovni vzrok, da se je tovarna odločila za pravi osebni avto; češ, vsem kupcem res ne moremo ponujati kombija!

Motor pred prednjo premo je spet nenavadnost za novo Renaultovo vozilo. Toda



le na ta način so ob že omenjeni kratki, medosni razdalji tovarniški inženirji zagotovili prostorno notranjost za štiri odrasle osebe in si pri tem še vedno lahko privoščili velik prijažnik s 356 litri uporabne prostornine, čeprav sta v zadku tudi velika, 50-litrska posoda za gorivo in rezervno kolo.

Pri taki namestitvi sega v voznikov prostor za noge le majhen del menjalnika, pač pa z druge strani jemljeta del prostora izboklani blatnikovi.

Oprema kot se šika

Tovarna je vozniku namenila lepo, mehko oblaženo armaturno ploščo s tremi preglednimi, okroglimi sramami, ki združujejo merilnik hitrosti, voltmeter, merilnik goriva in vse kontrolne lučke. Po sredini armaturne plošče je nameščena sveta, aluminijasta letva, na kateri so ročice gretja, tipka brisalcev z dvema hitrostima in vžigalnik za cigarete, pod robom vetrne šipe so pa po celi širini, podobno kot v R 16, skрге za dovolj svežega zraka. Obroč volana s svojsko oblikovano oblažbo na sredi rabi od ene do druge skrajne točke 3,5 obrata, pod njim sta z desne strani ključavnica in stikalo parkirnih luči, z le-



ve pa ročica utripalk in kombinirana ročica za luči in trobljivo. Po vsej širini je pod armaturno ploščo polica za drobnjarijo, zaprt predal je v armaturni plošči, pred sopolnikovim sedežem.

Tovarna izdeluje R 12 v dveh izvedbah »le« in »TL«. Preiskovali smo boljše opremljeno »TL« izvedbo, ki ima za razliko od cenejše: opore za kromolce na vratih in med sedeži spredaj in zadaj, pepelnika na zadnjih sedežih, drčala za potnike na zadnjih sedežih, ogledalec na senčniku, vzvratno ogledalo splošno, lučki v predalu za drobnjarijo in v prtljžniku, kontrolni lučki za pozicijske luči in za ročno zavoro. Najbolj opazna prednost dražje izvedbe so ločeni prednji sedeži, ki jih je moč spreminiti v ležalnike; »L« ima namreč sprejaj klop.

Notranja razmerja in sedeži sicer ne dosegajo tistih v R 16, vendar jim tako kot v večini renaultovih avtomobilov težko očitamo kaj več kot nekoliko visok položaj za sedenje. Velikim in majhnim bo usajal pomik sedeža, ki je 33,6 centime trov!

Notranjost vozila je tudi na oko lepo opremljena, vrata so povsem oblažena,

tla so v celoti prekrita s sintetično tkanino.

»Cebelica« za izboljšave

Iz 1100 kubičnega motorja renaulta 8 je tovarna s povečanjem vrtnice in giba (za 3, oziroma 5 mm) na 73 x 77 mm dobila 1289 kubičkov gibne prostornine. Motor torej ostane z dolgim gibom, kot je pri Renaultu v navadi. Pri kompresiji 8,5:1 zmore 64 KM (DIN) pri 5250 vrtljajih v minuti in 9,5 KM (DIN) pri ugodnih 3000 vrtljajih. Po zgradbi je motor povsem podoben predhodnikom prilagajanja glave motorja novim razmerjem in enakih razmakov med valji; predhodnik je imel namreč po dva valja bliže. Razumljivo je, da ima zaradi novih razmakov med valji in daljšega giba motor novo ročično gred, ki je ostala ob strani.

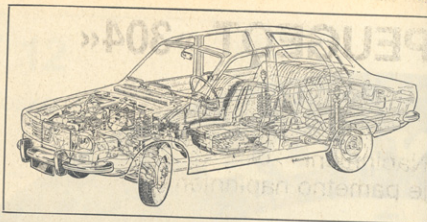
Menjalnik je za malenkost spremenjen; menjalnik R 16 in R 16 TS s prestavnimi razmerji vred. Tudi razmerje na diferencialu je isto. Pri menjalniku smo ugotovili, da so v tovarni kočnico je odpravili nenatančnost prestavne ročice, ki smo jo očitali modeloma »8« in »10«. Tudi sinhronizacija menjalnika je boljša kot pri renaultih z motorjem v zadku. Kolikor smo

na stezi v Monthleryju lahko ugotovili, so prestavna razmerja dobro prilagojena motorju. Samo s prestavami pa ni moč izveči več, kot zmore. Čeprav se vrtil še do 6000 vrtljajev (73, oziroma 109 km/h v drugi in tretji prestavi) ne kaže prave poskočnosti. Tovarna v svojih podatkih omenja največjo hitrost nad 140 km na uro in pospeške z mesta na 100 km na uro v 17 sekundah, oziroma 39,5 sekunde za kilometer brez zaleta. Vozilo je res nekoliko hitreje od 140 km na uro (na Monthleryju je kazalec zlezel nad 150 km na uro po merilniku), tudi podatek za en kilometer brez zaleta drži; pospeške do 100 kilometrov na uro pa bi po približnih meritvah in občutku sodil, da rabijo kakšno sekundo več. Kakorkoli že: pospeški niso odlika motorja R 12, ki je sicer prožen. S 40 km na uro v četrti prestavi sicer počasaj potegne, vendar brez sunkov. Najbrž je — tako kot pri večini renaultovih motorjev — uplinjač (soiex 32 EISA) naravnano na majhno porabo goriva; to se pa pomeni pri pospeških.

Glej, glej: toga prema!

Bolj kot oblika karoserije in namestitve motorja pred prednjo premo, preseneča

Samonosna karoserija je sestavljena iz prečno in vzdolžno ojačane nosilne plošči iz stisnjene pločevine, na katero so privarjeni ostali deli. Izjema sta prednja blatnika, ki sta privita. Motor je za razliko od ostalih renaultovih vozil s prednjim pogonom obsežen pred prednjo premo, zadaj je toga.



toga prema. Tovarna se je odločila za korak nazaj, vendar je ta občutek vsaj pri R 12 bolj tehnične narave. Sicer pa toga prema pri prednjem pogonu za dobro lego na cesti ni tako bistvenega pomena, toliko prej, ker je (za razliko od forda 12 M na primer) natančno vodena na vzdolžnih vodilih in po osrednjem, trikotnem vidlu. Visoko vpeti blažilniki in vijakci vzmeti pa ob obnem s prečnim stabilizatorjem omejujejo nagibanje v ovinkih. Na vijakcih vzmeti sta oprti tudi prednji kolesi na dvojnih, prečnih vodilih. Vsekakor je za Renault tudi opustitev vzvojnih vzmeti (R 4, 6 in 16) posebnost. Sicer pa je mehko vzmetenje z značilnimi, dolgimi gibi povsem v skladu s francoskimi pojmi o udobni vožnji.

Ko smo se z R 13 podili po ovinkih dirkališča v Montlheryju, smo kmalu ugotovili, da se novinec, kar zadeva lego na cesti, le malo razlikuje od starejših. Renaultovih vozil s pogonom spredaj. Vožljo v ostro voženih ovinkih zahteva močno dodajanje volana, nos vozila na neravnem vozlišču včasih tudi zamaha, da notranje kolo za hip izgubi stik s cesto; vse to pa na varnost vožnje ne vpliva preveč. Saj prednji kolesi pri pretiravanju kar sami zavirata. Ko sem vozilo nekoliko bolje spoznal, sem uspešno uporabil tudi trik, ki popravlja močno spodnjašanje nosu: če sem v ostro voženem ovinku nenadoma za hip dvignil nogo s pedala za plin je togi zadek odneslo navzven (bolj ali manj odvisno od hitrosti in cestišča) in vozilo se je lepše postavilo v ovinek.

Čeprav sem R 12 vozil v lepem vremenu z malo vetra, sem prepričan, da se za obč-

ni veter kaj prida ne meni, pa tudi sicer na ravnem zelo dobro drži smer.

Udobje - za kakšno ceno?

Spredaj kolutne, zadaj bobnaste zavore nimajo servo ojačevalnika zavrno moči; pedali je za močno zaviranje precej trdi. Sicer pa ni videti, da bi se zavore hitro pregrele, pa tudi vozilo ostane v smeri.

Pasaste gume 145 x 330 (145 SR 13) skrbijo za dober stik s cesto tudi pri speljavanju z mesta. Ob aerodinamični karoseriji veter tudi pri veliki hitrosti ne povzroča nadležnega šumenja, pač pa iz nosa vozila prihaja razmeroma močan hrup, predvsem od menjalnika.

Renaultov novinec že zaradi pogona na prednji kolesi ne spodbuja k športni vožnji, toliko manj, ker so tudi zmogljivosti motorja popredne. Večina voznikov ne bo občutila močnega spodnjašanja nosu. Po drugi strani je vozilo videti, da je po francoskih normah prirejeno predvsem na udobje; bodisi da gledamo na vzmetenje, ali pa štiri vrata, prostornost, sedeže in na klimatske naprave. Tako je tudi laže ugihati, katerim potencialnim kupcem je namenjen ne nazadnje tudi ti-

stim, ki so se pač navadili francoskih avtomobilov na prednji pogon.

Največji vprašaj je kajpak cena. Francozi so se z novim modelom na višji stopnici ogmili neposredni konkurenci trenutno najbolj nadležnega avta na evropskem avtomobilskem trgu - fiat 129. Sicer ponavljam ugotovitve, zapisane v salonskem poročilu iz Pariza v prejšnji številki; drži še vedno, da je fiat 129 v maršitem podobnem renaultu 12, je pa cenejši. To velja tudi za peugeot 304, ki ga opisujemo na naslednjih straneh. Tehtali in odločali bodo seveda kupci.

Na jugoslovanskem tržišču avto R 12 ne bo pred pomlajo, pa se smerno bati, da se bo zapletlo pri ceni. Fiata 129 pa k nam najbrž nikoli ne bo ali bo prišel nekoliko spremenjen, kot napovedani novi aljuskina avto iz Kragujevca. R 12 ima velike možnosti; še zato, ker so francoska vozila pri nas dokaj priljubljena. Ga bo prevzel Litostroj v svoj program? Le tako bi bil cenejši Sumi za to so utemeljeni, saj bo R 12 kmalu prihajal z montažnih trgov Renaultove tovarne v Romuniji. Niti Renault niti Litostroj pa o montaži R 12 še nista spregovorila besede.

A = 2441	E = 1312	PRAZEN	NALOZEN	P = 560	T = 220	W = 330
B = 4340	F = 1312	H = 1434	= 1341	Q = 525	U = 440	X = 275
C = 859	G = 1626				U1 = 420	X1 = 390
D = 1040						

