

FRANCOSKI ADUT ZA LETOŠNJO JESEN

Tudi renault 14
v dveh
različicah —
— Udobnost
značilno
francoska —
Precej
podobnosti s
VW golfom

RENAULT 14:
POVPREČJE V DOBREM
IN SLABEM



Kadar avtomobilске tovarne predstavljajo svoje novosti, njihovi „ministri za informacije“ radi malce „pofilozofirajo“.

Tako je bilo tudi tokrat, ko smo po 250 kilometrih preizkusne vožnje po vseh mogočih in nemogočih cestah v Camargui, na jugu Francije, sedli za okroglo mizo: govorili so o „neki določeni ideji avtomobila“, o „razvoju nekoga določenega stila življenja“ in o novem „avtomobilskem ravnovesju“. Če ne bi nekdo vprašal, po čem bo renault 14 napredaj, bi mogoče pozabili povedati, da je narejen predvsem zato, da bi ga kar najbolje prodajali. Kako je Renault prišel do „štirinajstice“, ki bo lahko glavna karta pri tržnem pokru — in to brez hazardiranja — smo odkrili čisto slučajno.

Iz zajetne mape starih časopisnih izrezkov sem potegnil nekakšne statistične podatke o poprečnem francoskem avtomobilu leta 1973, ki so ga „izračunali“ tako, da so upoštevali vse modele in proizvodne številke francoskih tovarn. Poprečen francoski avto leta 1973 — torej v času, ko so renault 14 še razvijali — je imel 1208 kubični motor z močjo 63 KM

FRANCOSKI ADUT ZA LETOŠNJO JESEN

po SAE (kar približno ustreza 57 KM po DIN), zunanje mere v o zila so bile 4,06 x 1,57 x 1,44 metra, medosna razdalja 2,51 m, tehta pa je 885 kilogramov; 81 odstotkov francoskih avtomobilov je imelo leta 1973 pogon na prednja kolesa. In poprečni francoski avto iz proizvodnje leta 1975 se je za malenkost razlikuje od „poprečnega 1973“.

Poprečnega primerjamo s podatki renaulta 14: tako sta si podobna, da ni težko ugotoviti, da je hotel, Renaultov marketing z renaultom 14 narediti poprečni francoski avto.

NA GOLFOV TRAVNIK

Tudi ni slučajno, da ima renault 14 prišek zadek s petimi dvilžnimi vrati in da je na zunaj zelo podoben Volkswagnovemu golfu. Renault — pionir limuzin, ki jih je moč s prevračanjem zadnje klopi po potrebi spremeniti v kombi — ravno v spodnjem srednjem avtomobilskem razredu (ki je šel pred natrto krizo najbolj v denar in gre zdaj spat) ni imel primernega avtomobila.

Primerjava z golfom se vsjuje sama po sebi, nenazadnje tudi zato, ker bo Renault z dnevno proizvodnjo 1000 renaultov 14 (400 iz nove tovarne v mestu Douai v severni Franciji, 600 iz Belgije) lahko tudi s proizvodnimi kapacitetami pomerial precej trave na igrišču za „golf“.



Z dobrimi tridesetimi centimetri večjo dolžino sicer renaulta 14 ne bo moč parkirati na tako kratkem parkirnem prostoru kot golfa, toda Francozi so se na ta način ognili mukotrpnemu lovu na centimetre v notranjosti; tako so pridobili nekaj več centimetrov za kolena potnikov na zadnji klopi (kar je moč slutiti tudi iz 10 centimetrov daljše medosne razdalje) in dovolj prostora za delo okoli motorja (kar sicer precej velja tudi za golf). Posredna

pridobitev nekoliko daljše pločvine je tudi oblika karoserije, ki ima lahko bolj nagnjeni vratno in zadnjo šipo (avtomobil dobi tudi manj „čokasti“ videz).

Prostorske dimenzije v notranjosti so vsekakor ugodne. Tudi če voznik pomakne prednji sedež do konca, kar tudi dolginom zagotavlja udobno sedenje za volanom, je zadaj še dovolj prostora; nekaj sicer zato, ker je Renault tudi tokrat potnike na zadnjo klop posadil

precej pokonci z razmeroma kratko površino za sedenje. Kakorkoli že: prostornost na zadnji klopi je približno enaka prostornosti v renaultu 12, na prednjih sedežih pa občutno boljša.

Za prtljžnik renaulta 14 daje tovarna zagotovo 335 dm³ prostornine — dokler sta zadnja klop in polica za njo na svojem mestu. S podro zadnjo klopjo pa se prostornina poveča na 745 dm³ (merjeno 5 cm nad zgornjim robom prednjih naslonjal, pri tem je nakladalna površina dolga 134 cm in na najožjem mestu široka 95 cm. Zadnjo klop pa je moč tudi izvléci iz avtomobila, tako da je v njem 950 dm³ prostornine (spet merjeno samo 5 cm nad prednjimi naslonjali).

OPREMA: L IN TL

Kot je pri Renaultu že v navadi, tudi R 14 nastopa v dveh različicah glede opreme. Cenejši renault 14 L ima med drugim sedeže, ki se slabše oprijemajo telesa (so pa dovolj udobni) kot sedeži v R 14 TL. Tla so namesto z bogato preprogo iz „tapisoms“ v cenejšem „L“ pokrita z vinilom. Pomembnejši kosi opreme, ki jih dobite v „TL“: luč za vzvratno vožnjo, električno gretje zadnje šipe, vzvratno ogledalo „danoč“, prostor za drobnarije pred prestavno ročico, naslonjala za komolce na zadnjih vratih,



vžgalnik. Na zunanji „TL“ krasijo okrasne letvice okoli hladilnika in prednje šipe.

Pri instrumentih, ki so obenem s preveč živopisno zbirko kontrolnih lučk zbrani pod skupnim steklom brez vsakršnih odsefov, ni omebne vrednih razlik. V obeh primerih je R 14 opremljen tako, kot je za avtomobilski razred pričakovati: ima merilnike hitrosti in goriva — spet po francosko, brez kontrolne lučke za rezervno — voltmeter, med drugimi tudi kontrolni lučki, ki zasvetijo, če je potegnjena žok in če v zavorni napeljavi manjka tekočine, brisalnice na dve hitrosti in ventilator z brezstopajskim ravnanim hitrosti. Stikala in ročice so pri roki (med drugim za vklop brisalnikov), tako kot se spodobi. Je pa spet nekaka referenta za varčevanje pičilo, da je pranju vetrne šipe namenili samo gumijasto „žogo“ na tleh.

Notranjost je obdelana tako, da je čimbolj gladka in mehka za morebitna trčenja, tudi spodnji rob armature plošč je zaobljen, da zavaruje kolena. Obenem, ko imata renault 14 L in TL serijsko vgrajene varnostne pasove (avtomatske), pa nam ne gre v glavo, da v prednjih naslonjalih ni „lukenj“, v katerih bi zataknil dodatna naslonjala za glave in da takih naslonjal ni niti na kratkem spisku opreme za doplačilo.

Drugi del pasivne varnosti je skrit v strukturi karoserije, grajeni po sodobnih načelih s

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vrstni — namenjen prečno nad srednjo pramo, nagnjen za 72 stopinj nazaj — blok in glava iz aluminijeve litine — vrtna in gib 75 x 69 mm — gibna prostornina 1218 kubikov — kompresija 9,31 — največja moč (DIN) 57 KM (42 kW) pri 6000 vrtljajih v minuti — največji navor (DIN) 9,4 km (32 Nm) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročna gred v 5 ledajih — odmična gred v glavi (veripaj) enojni prečnotočni volnjak z ročnim čokom — vodno hlajenje (zaprt sistem) — električni ventilator s termostatskim vklopom — alternator 480 W

Penosa moči: motor spredaj pogojna prednja kolesa — enokolna suha sklopka — štiritaktni sinhronizirani menjalnik, parovarna ročica na tleh z platišča 4.50 B 13, gume 145 SR 13

Voz in obesa: limuzina za 4 do 5 oseb, pet vrat — za monosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obeh — spredaj enojna prečna vodila, zornete noge, stabilizator — zadaj vzdolžna vodila,

prečne vzvorne vzmeti, teleškopski hladilniki — spredaj kolutne, zadaj bobnostne zavore z uravnajenim zavorno močjo, dvokrožni zavorni sistem, servoajčvalnik (samo TL) — mehalična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži — volan na zobato leno (4 obrati, rajdni krog 10,8 m)

Mere in teže: dolžina 4,625 m — širina 1,624 m — višina 1,405 — medosna razdalja delno/levo 2,496/2330 m — kolotek spredaj/zadaj 1,352/1378 m — teža praznega vozila 865 kg — dovoljena obtežba 400 kg — prijavnik 325 do 550 dm³ (tovarniški podatek) — posoda za gorivo 38 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 143 km/h (tovarna) — posoški kilometer brez zataja v 39 sek (tovarna), z mesta na 100 km/h v 17 sek (približna mere) — poraba goriva (tovarniški podatek) pri enakomerni hitrosti 90 km/h, 5,4 l/tra; pri enakom. hitrosti 120 km/h, 8,9 l/tra, mestni ciklus (norma ECE) 9,1 l/tra na 100 km — testna poraba 6,5 do 10,8 litra na 100 km.

programirano deformacijo prednjega in zadnjega dela in trdno oolico za potnike, ki naj bi bila s prečnimi ojačitvami (npr. pod sedeži in armaturno ploščo) razmeroma oporna tudi proti bočnim udarcem. Naj omenim še zalomljen drog volana in zadajo za gorivo daleč od zadnjega roba, pod dnom prtljajnika.

Pri Renaultu so se končno le odločili, da v svoj spredaj gnani avtomobil motor vgradijo preč-

no in s tem pridobijo prostor in boljšo porazdelitev teže nad prednjo pramo. Do tega so prišli šele s tovarno motorjev, ki so ju skupaj z Volvom in Peugeotom zgradili pred pol-drugim letom.

MOTOR IZ TUJEGA GNEZDA

In motor prav nič ne skriva, da sploh ni zrasel na Renaultovem, marveč na Peugeotovem

zelnjaku. Skoraj do pičice je podoben motorju peugeot 104, pač pa so ga za renault 14 (in verjetno še za kak drug avto) napihali na 1218 kubikov. Gre za motor — vključno z menjalnikom in diferencialom — nalašč grajen za prečno vgradnjo v avtomobile s prednjim pogonom, kjer je prostorska stiska.

Pri renaultu 14 so vsi deli motorja, ki največkrat zahteva po mehanikovo pomoč dostopni z zgornje strani, med drugim tudi vodna in bencinska črpalka, alternator ter celo filter za olje.

Motorja ne razganja od moči. Zmore „samo“ 57 KM (DIN) oziroma: na liter gibne prostornine zmore le 46,8 KM (DIN), kar med drugim priča tudi o tem, da so se v tovarni bolj ukvarjali z nizko porabo goriva, kot pa z zmogljivostmi. Lahko bi rekli, da je renault 14 pri gorivu varčen. Poleg tovarniških podatkov, ki smo jih obenem z zmogljivostmi zapisali v tehniške podatke, je najbolj zgovoren podatek o vožnji po 250 kilometrih po avtomobilski cesti, običajnih cestah in hribovskih klančih in ovinkih. V skupini osemnajstih voznikov, z bolj ali manj težkimi testniški nogami, se je poraba goriva sukala med 6,9 in 10,8 litra na 100 kilometrov.

Glede zmogljivosti pa samo za primerjavo: tovarniški podatek



FRANČOSKI ADUT ZA LETOŠNJO JESEN

ki in kar smo lahko približno zmerili, pričajo o podobnih zmogljivostih, kot jih imata re-nault 12 in zastava 101, kar za vsakdanje potrebe na hitrostno omejenih cestah povsem zado-stuje.

PODVOZJE: VZMETI Z DOLGIMI GIBI

Vožnja z R 14 je prijetna. Motor se rad in razmeroma mirno vrti, tudi dušenje zvokov je dovolj dobro, s tem da je cenejši „14 L“ glasnejši. Prestavna ročica je za prednji pogon in prečno namestitve motorja prav natančna in lahkotna in debel volan s štirimi prečkami v vsakem položaju dobro sedi v rokah; s štirimi zavrtjaji volana od ene do druge skrajne točke je tovarna našla zadovoljivo neposrednost in lahkotnost.

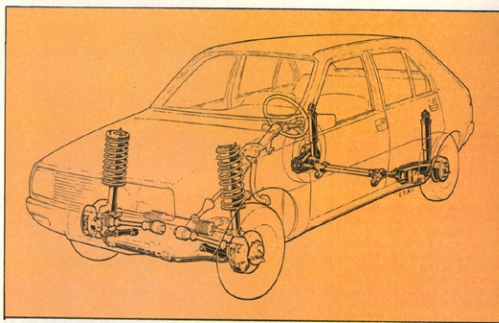
Stvar okusa pa je vzmetenje z dolgimi gibi, ki jih ima večina renaultov in tudi drugih francoskih avtomobilov (nekaterim pač bolj) ugaajo nekoliko trša podvožja). Vsekakor pa čez udobje ne gre tožiti saj vzmeti dobro opravijo tudi s kratkimi uknjami in izboklinami na cest-skiču.

Dolgi gibi vzmeti — v ostreje voženih ovinkih tudi prečni stabilizator ne prepreči močnega nagibanja karoserije — pa pokažejo nekaj muh pri hitrem spreminjanju smeri, na primer pri ostrem izogibanju oviri na cesti: v tem primeru zibanje karoserije nekoliko vpliva na natančnost vodenja avtomobila v zeleno smer. Seveda ne gre pozabiti, da ima renault 14 pogon na prednji kolesi in posamič obseena vsa štiri kolesa, kar je že samo po sebi dovolj veliko zagotovilo dobre lege na cesti.

Glede zavor — spredaj kolut-ne, zadaj bobnaste z regulator-jem zavorne moči glede na obtežbo — bodo imeli pripombe samo bodoči vozniki cenejših „14 L“, ki jim tovarna ni namenila servoočevalnika in je zavorni pedal zato pretrd.

S tehniškega vidika je pod-vozje renaulta 14 polovična no-vost. Medtem ko je zadaj tovar-na za vzmetenje uporabila prečne vzvojne palice, za Renaulta je nova Mc Phersonova prednja pre-ma z vzmetnimi nogami in enojnimi prečnimi vodili, ki je že nekaj časa najbolj pogost način obsejanja prednjih koles.

Še nekaj besed o vzdrževanju in popravilih. Poleg že omenje-



Vzmetenje z vzvojnimi palicami je že dolga leta Renaultova specialnost in zdaj so prečne vzvojne palice ostale tudi pri R 14. Spredaj je pa Renault privrkat uporabil Mc Phersonove obese z vzmetnimi nogami, ki so sicer pri drugih avtomobilih zelo pogosto v rabi.

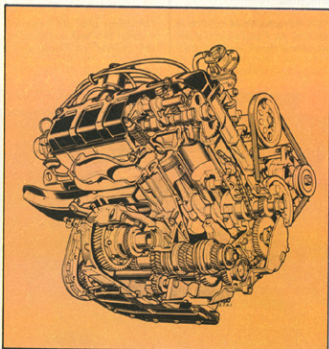
ne dostopnosti do motorja cel-pogonski agregat pritrjen na nosilec, ta pa s štirimi vijaki na karoserijo, električni kabli so združeni v snope in na motor priključeni z večpolnimi vtičnicami.

Med posebnostmi namenje-

nimi za lažja popravila karoseri-je velja omeniti z vijaki privite prednje blatnike in vrata nareja-na tako, da je pri poškodbah moč zamenjati samo zunanji del.

Posnemanja vredna zamisel: renault 14 ima že v tovarni

zvrtno pritrtilne točke za vgradno vlečnega kavlja počit-niške prikolice.



Motor renaulta 14 je krojen povsem po vzorcu motorja v peugeotu 104, le da je povečan na 1218 kubikov, in zmora 57 KM. Blok in glava sta izdelana iz aluminijevе litine in motor je za 72° nagnjen nazaj, tako da je pod njim še prostor za menjalnik in diferencial. Vse skupaj mažejo 4 litri skupnega olja.

Zapišimo pod črto: največji francoski proizvajalec avtomobilov se je z R 14 dobro oborožil za tekmo v najbolj zasedenem (in najbolj iskanem) razredu avtomobilov. Obenem z lani pomlajenim renaultom 12 lahko preži na kupce „trodelnih“ (motor, prostor za potnike, prtljažnik) in „dvolednih“ (mo-tor, prostor za potnike in prtlja-go povezan v celoto) avtomobilov. Obenem je to tudi zani-kanje nekaterih trditve, da bo R 14 nadomestil R 12. Ni govo-ra, kajti renault 12 je danes najbolj kupovani francoski avto in vsak delavnik jih izdelajo kar 1300. Tudi ni računati, da bi R 14 prišel na montažne tra-kove v IMV, kjer bodo proti jeseni spet začeli sestavljati „dvanajstice“; mogoče kdaj poz-neje. R 14, ki so v Franciji za las dražji od ustreznih renaultov 12 L oziroma 12 TL, bo pri nas občutno dražji, ker bo naprodaj le iz konsignacije. Z izvozom renaultov 14 bodo začeli prve mesece prihodnjega leta.

Tekst in foto: BOŽO TKALEC