

Ob rolls-royceu se spomnim na prestiž, ob triumphu na vihavrost, ob oplu na mesarju in ob renaultu na družino. Kar pomislite na renault 18! Če je avto družinski, to pomeni, da je prikidan, ne prezahteven, ravno prav velik. In da sodi v družinski proračun!

Za renault 18 smo nekoč že zapisali: to je družinski paket! Ta avto je francoski, čeprav je z dinarje. Takšnemu načinu avtomobilske trgovine se na kratko reče »dopolnilni program«; v tem primeru program tovarne IMV iz Novega mesta.

Družinska limuzina je bil tudi renault 12, novinec leta 1969, edini renault modernega časa, ki ni imel priskeanega zadka in tretjih ali petih vrat na njem. Med »oldtimerje« je zapejal šele pred kratkim, ko ga je pri kupcih (v tovarni pa malce manj odločno) spodržil renault 18. »Dvanajstica« je bila premagana z njenim lastnim orojjem: s klasično obliko ob prednjem pogonu, s štirimi vrti, z enako medusno razdaljo pri (pri R 18 in GTL tudi s skoraj enakim motorjem). To

## Renault 18 TL

# Dopolnilni program

**Poldrugo leto stara ponudba: družinska limuzina klasične oblike in po francoskem okusu – Pri nas: uspešnica!**

ni bil sramoten poraz. Čas je bil preprosto hitrejš!

### SREDNJI RAZRED

Dinarski nakup ne dovoljuje izbiре: ko ga dočaka, dobí kupec renault 8 TL, pa pikal! Na deviznem tržišču je ponudba seveda mnogo pestrajša: poleg čisto navadne »osemnajstice«, brez dodatnih oznak, ki je večidel namenjena domačemu, torej francoskemu kupcu, ponuja Regie Renault še različice GTL, TS in GTS, ob tem

pa še R 18 z avtomatiko v menjalniku, GTS s petstopenskim menjalnikom in kombi. Črka »G« pomeni bogatejšo opremo, oznaka TS pa večji in močnejši motor (podedenovan od R 16 in rahlo izpolnjen). Toliko za tiste, ki bi radi vedeli, česa vsega (za dinarje) ne morejo kupiti!

Sicer pa med različicami glede osnovnih mer, oblike in prostornosti in nikakršnih razlik in renault 18 TL – takšnega smo tudi preskušali – je povsem dozorela limuzina srednjega razreda. Kdor si pa posebej želi, še gumaste obrobe odibačev, vzglavnika na-

prednjih sedežih ali kak drug del »G« opreme, naj se zapelje na bližnji servis onstrane meje. Tam bo dobil tudi prijažnik za smuči, ki je – zaradi strehe brez stranskih robov – svojevrstno zasnovan.

S tem pa nikakor nočem reči, da je R 18 TL špartane, saj so mu vgradili večino od tistega, kar pričakuje povprečno razvjeni voznik: dovolj »bogato« in dobro zasegnečno armaturno ploščo; v plastiku odet volan z dvema prečkama (modernega videza in pripraven za sukanje); sredinsko konzolo z ročicami za hlajenje in ogrevanje notranjosti, s prostorom za radio, s stilokoma za varnostne utripalke in ogrevanje zadnje šipe, s pepelekomprom in vzglavniki ter s polico za drobnarje; preproge; blago na sedežih; zunanjun vzvratno ogledalo; luči za vzvratno vožnjo; prostor za zvočnike v prednjih vratih; učinkovit (a preglašen) ventilator; dvostopenjska brisalnica s hitrim vklonom in z električno brizgalko, ter varnostne pasove spredaj in zadaj. Ob tem človek komaj verjame, da tovarna skopari pri tako cenerih delih kot sta vzglavniki in ju pogojuje z dražjo različico – ocitno brez pretiranje skrbki za varnost potnikov!

Tudi po zunanjosti je renault 18

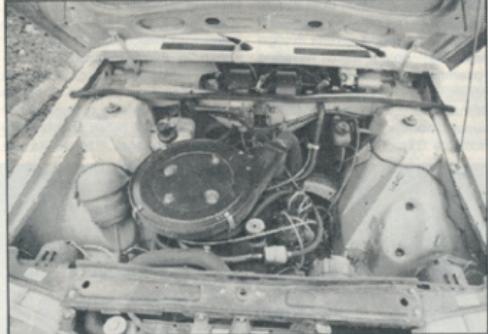




**Pregledna in dobro zasenčena armaturna plošča je estetsko vptja v »most« pod prednjo šipo, s sredinsko konzolo vred.**

v grobem podoben renaultu 12, le da ima streho dosti bolj skladno -povezljeno- nad spodnjim del karoserije in da zadek ni tako grdo zašiljen. To, da širok prednji pokrov spominja na wartburg, bočna silhueta pa na BMW serije -5-, naj vas ne moti. Danes je težko najti avtomobil, ki ne bi bil podoben nobenemu drugemu vozilu in tudi R 18 ima nos podobno prišekan kot opel in fordi. Seveda na račun ugodnejše aerodinamike! Na isti račun je »cesermanjstica« tudi nižja od renaulta 12, ker pa je obenem tudi daljša in širša, je tudi občutno prostornješa. Udobje (lepo prosim, govorim o udobju srednjega razreda!) se začne pri vratih: vsa štiri se odpirajo dovolj na široko, da je moč brez težav vstopiti ali izstopiti. Udobni so tudi sedeži, predvsem zato, ker je prednja dva moč odriniti zelo daleč nazaj, pa tudi zato, ker celo ob takšni legi zadaj ne manjka prostora za kolena. Mercedes tale renault seveda ni, je pa moč v njem zelo dobro sedeti. Prednja sedeža sta sicer prekratka, toda njuni naslonjali tudi na ostrih ovinkih dobro oprimente telesi, zadaj pa – ne le v reklami, tudi v resnicici – lahko dovolj udobno sedijo trije vitkejsi potniksi.

Manj »udoben« je prtičnjak: prvič zaradi pokrova, ki se zelo robato odpira in zapira, drugič zaradi vzmeti, ki odprt pokrov ne-privzdigne dovolj trdno, in tretjič zaradi precej malomarnih notranjih oblog. Povrh vsega je večidel našega testa deževalo in v prtičnjaku smo ves čas prevazili – vodo!



**Prišuten motor je tudi pri R 18 nameščen vzdolžno pred prednjo premetter z bližnjo o kolkico vred ne daje ravno vltis o lični urejenosti!**



**Cena (tovarniška): 149,850 dinarjev**

**Cena v Ljubljani (z davki): 188061,75 dinarjev**

**Zavarovanje:**

obvezno: 1959 din

kasko brez franšize: 18762 din

kasko s franšizo 10 000 din: 1896 din

**Cestnina: 1000 din**

**Proizvajalec in prodajalec:**

IMV Novo mesto, Zagrebška 18; predstavnštva v

rep. središčih

Pohvale vredne so pa ravne stene, zaradi katerih je vanj mod zlahka zložiti veliko prtljage. Prtljaznik je namreč že sam po sebi visok, pa tudi rezervno kolo so -umaknili- pod zadek vozila. To je v pravemu dnu prtljažnega prostora, ne pa tudi čistim rokom, kadar je kolo potrebno zamenjati.

Pač pa se visok zadek opoteče vozniku, ko hoče parkirati. Dobri vidljivosti pri renaultu 18 ni moč oporekat, le spodnji rob zadnje šipe je dosti previsok, da bi ta povhala veljala tudi med vzvratno vožnjo. Seveda bi desno zunanjje ogledalo zadrega občutno zmanjšalo!

## STARO ZA NOVO

Tudi motor (najsi bo 1,4-litrski od TL in GTL ali pa 1,65-litrski od TS in GTS) je dokaz, da med snovanjem -osemajstice- pri Renaultu niso zganjali revolucije. Renault 18 TL je dobil motor od -dvanaajstice-, le da so mu ob tem povečali vrtline valjev in tako pridobil za 108 kubikov večjo gibko prostornino. Če upoštevamo stransko odmčino gred z verigo in blok iz sive litine, bi lahko rekel: staro železo! Ampak to »železo« je



tudi neštetokrat preskušeno, zato je lahko mirne duše zapšem, da ima tudi renault zdravo, če že ne ravno mladostno srce. Kljub pravkar opisani zasnovi se motor razmeroma rad vrtil, le njegova prožnost je komajda še v mrežah povprečja. Največjo moč 64 KM (47 kW) doseže pri 5500 vrtljajih, toda če voznik ukaže, se rade volje zavrti tudi čez mejo. Edino, kar mu je pri tem potrebno očitati, je hrapa, ki ga zganja. Tako ko se vrlaji povzročijo v zgornje območje, postane motor glasnejši od radija, kar udobju v avtu ni ravno v prid. In tudi to je res, da je motor polno obremenjenemu vozilu včasih malce stežka kos. Hočem reči, da R 16 TL ne sodi ravno med živahne avtomobile, pri tem pa opozarjam, da ga niso gradili kot dirkalnik, ampak kot avto za družinske in morebiti še kakšne podobne nezahtevne prevoze – za takšne razmere je pa tudi tudi renault povsem dovolj zmagljiv. Kdor se rad mirno vozi, bo pretkal v zgornje območje, pa bo še vedno dovolj urem. Edino četra prestava je izračunana precej »na dolgo«, kar pomeni, da si je potrebljeno velikokrat pomagati s tretjo.

To, da motor vselej ubogljivo vzge, je pri avtomobilih zelo čedna lastnost, in tudi tale je eden od takšnih. Renault 18 TL smo testirali v tistih lanskih dneh, ko je zima ravno pokazala svoje prve zobe in je bilo dežja, snega in mraza vse dni čez glavo. In kljub temu, da smo večiko vozili skozi mestne gnezde, je bil končno testno poprečje porabne goriva pličih deset litrov na 100 kilometrov. To pomeni, da je moč s polno posodo

goriva pripeljati okroglih petsto kilometrov daleč. Tudi varčnost sodi med lastnosti renaulta 18.

### FRANCOSKO PODVOZJE

Francoski avto – francosko podvozelj. Temu se pač ni močogniti in tudi ne pomeni, da je to kaj slabega! Tudi ta del – »osemnajstce« je dedičina renaulta 12, torej se prednja prema z dvojimi prečnimi vodili opira na vijačne vzmeti, zadnja pa je po toga, z vzvozničnimi vodili in prav tako z vijačnimi vzmetmi. Stabilizatorja – spredaj in zadaj – skrbita za to, da se karoserija preveč prečno ne nagiba, s tem pa še ni rečeno, da pretrinjena nagibanja zato ní. Čeprav se zdijo »noge« tega renaulta trče kop na primer pri renaultu 14 ali pri kakšnem drugem tipično francoskem avtu, pa so še vedno uglašene predvsem na udobje. Konec

koncev je tako tudi prav, saj bi bil pravi nesmisel snovati športno podvozje k motorjem, ki športnosti ne bi bili kos. Torej R 18 TL tudi s podvozjem obeta dovolj tistega, kar je potrebno za dalsje in neutrudljive vožnje. Spodnjemu ustroju gre očitati le slabo uglasnost vzmeti in blažilnikov, ki se izkaže na zelo kratkih prečnih cestnih grbah. Tresljaji s podvozja so brez okrevljanja prenešeni na armaturno ploščo in, kar je še slabše, na volanski drog. Tresič obroč volana pa niti vsega huidega vaje nim voznikom ni všeč.

A se sicer voznik v tem avtu ne more pritoževati: delovni prostor je – glede na velik pomik sedeža – zelo prilagodljivih mer, volan je razmeroma lahkon tudi med počasno vožnjo, s tri in pol zavrtljaji od ene do druge skrajne točke pa še vedno dovolj neposreden za hitro vijuganje, in prestavna ročica je za renault »made in France« prenenetljivo natančna. Namesto

ure na sredini armaturne plošče je pri tej različici Renaultov znak in namesto merilnika vrtljajev so razvrstili v krog merilnika goriva, temperature hladilne tekočine in moči akumulatorja. Poleg merilnika hitrosti sta tudi običajni in dnevni števec kilometrov. Vsa poglavina stikača ravnajo ročice ob volunu, ki so bolj opletajoče narave in se jih je potrebno posebej prividiti. Nedosegljena sta tudi brišalnica, ki omagača že pri hitrostih malce nad 100 kilometri na uro in puščata za seboj umazane prame na šipi.

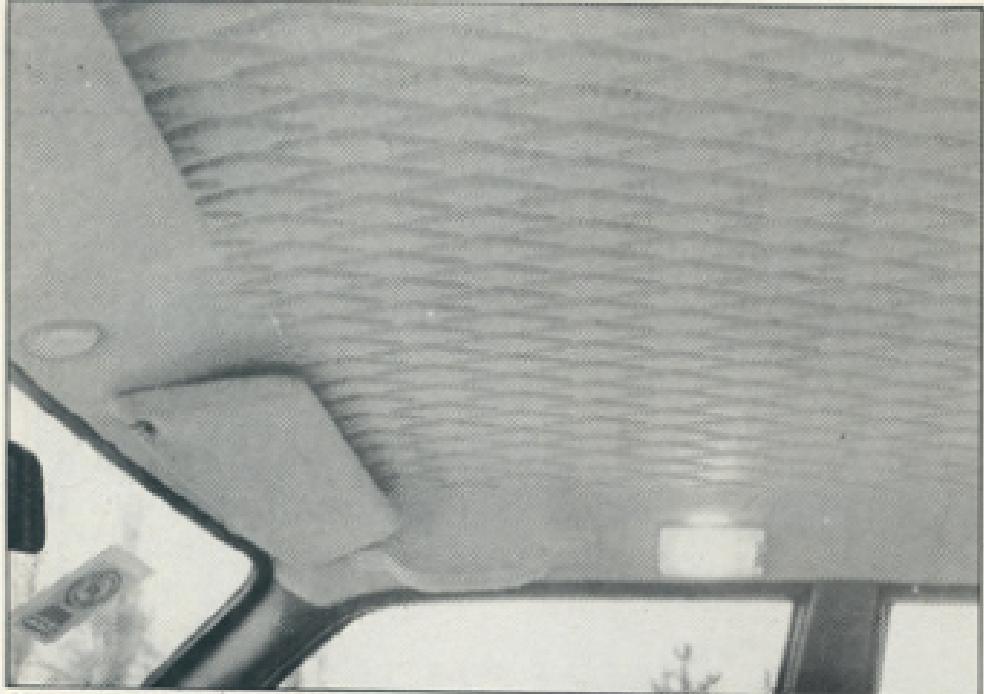
Povsem zadovoljivi so pa zračenje in ogrevanje, ki jima veliko pomagajo močan brezstopenjski ventilator, ter dovolj močna žarometa (z rumeno svetlobo) – oziroma njuna dolga snopa.

To, da je renault 18 TL namejnen pretežno mirni in uglasjeni vožnji, sem že rekel. Takšen je pa glede na značajka motorja in podvozja in kot takšnega so ga tudi v celem zasnovali. Seveda to še ne pomeni, da z njim ni moč hitro voziti in da se morate v njem batiti vijugaste ceste. Ima pa ta avto, ob hitri vožnji, nekaj malejšega težav: precej je občutljiv na bočni veter, pri največjih hitrostih razmeroma slabo drži smer in zelo hitrih ovinkih odločno sili z nosom čez zunanjji rob ceste.

Za tistega, ki se z njim prvič sreča, je pametno, če nekaj časa ponavljajo, da gre za prvi pogon. Kajti R 18 ima motor povsem v nosu (tako vstavljenje je imel tudi R 12), pa pride teža motorja še bolj do besede. Če pa mu sredi

### Kaj pravi ona?

Pravi, da ji ní všeč, ker ni vrglavnikov, da parkira po občutku, ker nazaj ní in vidi in da bi rezervno kolo že še snila izpod avta, znova namesti pa ga prav zagotovo ne bi mogla, ker je to poskusila in je bilo kolo za njene roke pretežko. Tudi nad barvo se zmrduje, češ, da temu avtomobilu dosti bolj pristojajo temnejše barve, na primer rdeča ali modro-zelena. Všeč jí je pa, da ji v prtičniku nikoli ni zmanjšalo prostora in da iza volana dobro vidi pred avto. Nekaj časa se je motila, ko je premikala ročice ob volunu in tudi klijučavnica ob volunu se ji ne zdi ravno pri roki. Hudo razjezila se je pa med debato o ceni. Je reka, da so takšne sorte avtomobilji marsikje na svetu še dosti cenejše, pa jih zaradi tega nihče ne kupi med zvezde. Čeprav je res, da R 18 TL za naše pojme še zdaleč ni drag!



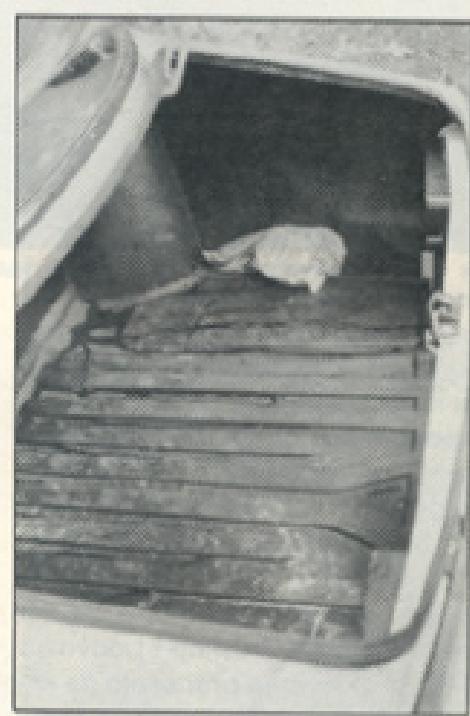
**Obloga stropa se zdi cenena in robota ter vzbuja strah pred dotikom. Zaradi vtisnjenega vzorca je tudi čistiti ni lahko**

ovinka na hitro odvzamete plin, hoče biti zadek še isti hip hitrejši od ostalega avta, pa se tako vozilo postavi samo v ovinek. Toda brez nesporazumov, prosim.. to velja le za ekstremne vozne pogoje, naj si bo na račun hitrosti ali pa spolzkega cestišča.

V celem je renault 18 TL netežen in varen avtomobil, in zavore sodijo med njegove boljše dele. To je torej sodoben avtomobil, ki stoji ob boku audiju 80, Opovi asconi, Fordovemu taunusu, peugeotu 305, toyoti carini, citroenu GS in drugim limuzinam srednjega razreda.

• • •

Kot avtomobil iz dopolnilnega programa se pojavlji z odločilno



**Prtijažnik: velik, a malomarno obdelan. Slabo tesnanje pri testnem avtomobilu je bilo krivo za nenehno pronicanje deževnice.**

## Hvalimo

- skladna oblika
- zadostne notranje mere,
- velik prtljažnik
- udobno vzmetenje
- preskušen, dovolj zmogljiv motor
- natančna prestavna ročica
- ugodna poraba goriva
- razmeroma nizka cena

## Grajamo

- glasen motor
- nenatančne ročice ob volanu
- slaba vidljivost nazaj
- nagibanje karoserije
- tresljaji na volanu
- nepripravno nameščeno rezervno kolo
- ni vzglavnikov

**prednostjo:** z ugodno ceno na račun nižjih dajatev. To pa pomeni, da predstavlja renault 18 TL za razmere na jugoslovanskem avtomobilskem tržišču veliko avtomobila za njegov denar. Seveda govorimo o ceni, ki je veljala tako, ko je nastajal ta test in ki smo jo zapisali tudi v poseben okvir. Saj o razmerjih, ki jih bodo prinesle napovedane podražitve, za zdaj še ni moč soditi.

Nekaj časa je veljalo, da je renault 18 TL moč dobiti le po zvezah. Najsi so bile govorice pretirane ali ne, tudi zdaj ni moč preprosto stopiti v trgovino – in ga kupiti. Ta hip ne sprejemajo niti vplačil za te avtomobile. »Dopolnilni program« je pri IMV vseskozi razprodan!