

Če ne bi pisalo na njem, da je Renault, bi ga pustil vne-  
mar. Češ ta BMW pa že  
poznam. Renault 18 je od strani  
in od zadaj kot dvojček podoben  
bavarski seriji «5». Le njegov  
prednji pokrov spominja na wart-  
burg — verjetno zato, ker sega od  
enega do drugega roba blatni-  
kov. Zarometa sta ogjata, z vtis-  
njenima utripalkama — kot pri au-  
diju 100; motno črna letvasta ma-  
ska na nosu spominja na tisto od  
Chryslerjevega horizona. To bi  
bilo na kratko vse, o tem avtu.

Če drugega ne, je Renault 18 —  
prvič so ga predstavili aprila letos  
— stopil v vrsto številnik, ki so pri  
Renaultu v navadi namesto imen.  
Pravzaprav je to večja različica re-  
naulta 12, ki je še vedno najboljše  
prodajani Renault v Evropi. Toda  
«osemnajstica» sili tudi čez lužo.  
Ko so glavnega direktorja povabili  
na vožnjo s concordom, da je na  
lastni koži občutil prednost eno-  
dnevnega izlata v ZDA je tamkaj  
stisnil roko možem od American  
Motors, ki bo Renault 18 sestavl-  
jali za Američane.

Po obliki je R 18 lepši od R 12,  
vsaj manj samosvoj in skladnejši  
je! Naprodaj je s štirimi paketi  
opreme in z dvema motorjema. K  
oznaka L in GTL sodi manjši,  
1397-kubični štirivaljnik, ki se od  
motorja Renault 12 loči le po tem,  
da je za debelih 100 kubikov večji.  
Zdaj zmore 64 KM pri 5500 vrtljajih  
v minuti in se odlikuje s prožnostjo  
in z dolgoletno prakso. Je pa —  
tako se je zdelo na dirkališču — za  
tako velik avto že pre malo pre-  
priljiv, hočem reči, da je z njim  
težko odločno voziti. Po tej plati je  
močnejši motor, ki pripada različici  
TS in GTS dosti prikupnejši.  
Tudi ta ni od večerj, ampak so ga  
«našli» v Renaultu 16. Torej ima  
1647 kubikov gibne prostornine in  
zmore (gospodarnih) 79 KM pri  
5500 vrtljajih v minuti. Za ušesa,  
brez merilnih naprav, se zdi hrup-  
nejši od manjšega motorja. Hrup  
in tresljaji pa se prenašajo tudi z



RENAULT 18

## DRUŽINSKI PAKET

menjalnika, prav do prestavne ro-  
čice. K manjšemu motorju sodi  
štiristopenjski menjalnik, ki zelo  
dobro pristaja tudi močnejši različici.  
Le v Renault 18 GTS že za  
osnovno ceno vgradijo pestopenjski  
menjalnik (po želji tudi avtomati-  
ko), ki mu takoj poočitam, da je  
slabo prestavljen. Peta prestava  
je le za vožnjo z vetrom ali po  
klancu navzdol. Griček, čez kate-  
rega zavija cesta, malce več vetra  
v obraz — pa morate pretakniti

navzdol in ostati v četrti prestavi.  
Je pa R 18 s petimi prestavami  
razmeroma hiter: po nenatanih  
meritvah z navadno štoperico mi-  
slim, da zmore več kot 160 km na  
uro. Dovolj za avtomobil, ki nima  
nikakršnih dirkaških ambicij, am-  
pak bi rad ob razmeroma skro-  
mnih zunanjih merah in ob pro-  
storni notranjosti privabil družin-  
ske očete, da bi segli po njem. V  
tem avtomobilu se je moč zelo  
udobno peljati. Podvozje je pode-

doval od Renaulta 12, le kolesa so  
mu bolj razmaknili. Vzmeti in bla-  
žilniki so uglašeni na udobje, če-  
prav se vozniku tudi hitro vožene-  
ga ovinka ni treba ustrašiti — ko  
Renault privzdigne notranje zadnje  
kolo. Spredej je v tem avtu veliko  
prostora, zadaj ga zmanjka za pre-  
dolge noge. Štiri vrata in udobni  
sedeži uvrščajo Renault 18, še po-  
sebej pa njegovo najdražjo različico  
GTS med zrele limuzine sred-  
njega razreda, ki so enako dobro  
kos mestnim gnečam in dolгим  
potovanjem po avtomobilskih ce-  
stah. Voznik dobi vse, kar potre-  
buje, ne da bi moral segati preda-  
leč. Nasprotno, ročice ob volanu  
so zelo pripravne, obroč volana je  
mekho obložen in instrumenti so  
pregledni. Renault GTS ponuja še  
električno vodenje stranskih  
oken, centrarno magnetno kiju-  
čavnico za vrata, zunanje ogleda-  
lo z električnim nastavljanjem, bri-  
salnika žarometov, lučko za bra-  
nje zemljevidov, pa seveda tepihe  
in kvalitetne prevleke na sedežih.  
Kdor je Renaultov navajen, tudi z  
vožnjo nima težav. Motor je tudi  
pri «osemnajstici» vsajen (vzdolž-  
no) pred prednjo premo, to pa po-  
meni, da je nos težak in da rine  
navzven. Dodajanje volana zahteva  
kar precej moči obenem pa  
pazljivo: lahko se zgodi, da re-  
naultu sredi ovinka spodnese za-  
dek in je potrebno volan prav na  
hitro odzvati. Ampak to so težave,  
ki se pripetijo, če podite avto s  
plinom do konca po dirkališčni  
progi. Za običajne vožnje — in  
takšnim je tudi namenjen — je to  
pazna in udobna limuzi-  
na. Američani se na limuzine  
spoznajo, a je že slišati, da je tudi  
njim všeč.

