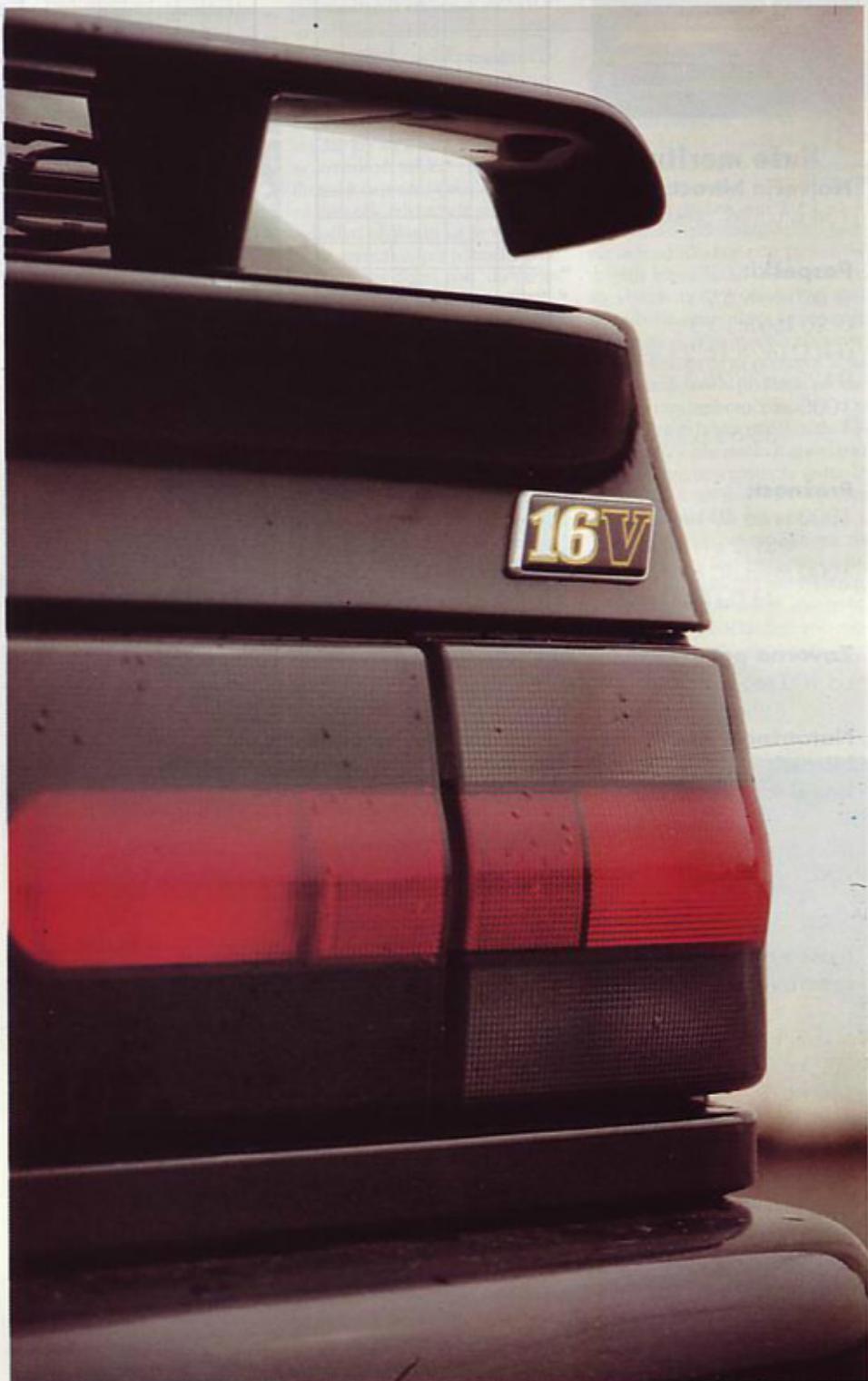


Kratek test

Renault 19 - 16V

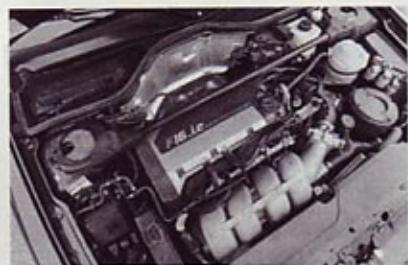


Poplava motorjev s šestnajstventilsko tehniko v glavi oziroma bolje rečeno s po štirimi ventili na valj, to pa je ponavadi značilnost (vsaj na začetku je bila) štirivaljnikov, še ne traja triindvajset let. Ozanka 16 V na zadku, bokih vozila, pa tudi spredaj, je za nekatere postala sinonim športnosti pri določenih znamkah in modelih in tako je tudi pri testnem renaultu.

Res je, da je v proizvodnji že sedmo leto, je pa zato z motorjem 16 V na trgu "šeles" pet let. In ta je poleg kabrioleta najimenitnejša različica oziroma izpeljanka renaulta 19, saj se po zunanjosti kar precej loči od drugih. Ločuje se že po omenjenih napisih, pa po izrazito športnem zaključku izpušne cevi, okrasnem spoilerju na zadku, lahkokovinskih platiščih in po žepu za zajemanje zraka na motorinem pokrovu, ki je za ta avto zelo specifičen. Da sedite v pravem cestnem športniku, ugotovite v Renaultovem primeru tudi po dveh kakovostnih športnih sedežih in nič kaj udobni, vendar športno trdi nastaviti podvozja. Notranjost testnega avtomobila se postavlja s preglednimi merilniki, s trobljo žal le v obvolanski ročici, z zračno vrečo za voznika in s srednje učinkovito ročno nastavljivo klimatsko napravo. Kombinirano stikalno dviganje šip v voznikovih vratih je eno najbolj praktičnih takšnih stikal v tem avtomobilskem razredu (tako kompenzira trobljo), nad tistim za nastavitev ogledal pa se tudi ni pritoževati. Kar nekako arhaično deluje pokrov radia, ki ga shranite tako, da ga iztrgate iz ležišča (magnetski prijem) in ga zataknete na spodnji del sredinske konzole armaturne plošče. Vprašanje je, ali preprost mehanizem odpiralnih vratc bi bilcenejši.

Sedenje zadaj in lezenje k zadnji klopi je glede na športno naravnost

**Dobremu motorju se poda
tudi dober menjalnik
in v tem
primeru je tako.**



Motor, ki mu športnost ni tuja



Armatura plošča: R 19 - že dostikrat videno.

ŠESTNAJST VE

vozila zadovoljivo. Dosti bolj glede na uporabnost in kakovost pa navdušita, kot že rečeno, prednja sedeža. Je pa to cestni športnik, ki se kupuje predvsem zaradi šestnajstvilskega prestiža in s tem, jasno, motorja v nosu. Spredaj je prečno nameščeni vrstni štirivaljnik z večventilsko tehniko v glavi, ki je tipičen predstavnik Reanultove športne tradicije, zobati jermen poganja dve odmični gredi v glavi, največji navor in doseganje tega nista ravno brilijantni številki, saj zmore 158 Nm šele pri 4250 vrtljajih. Največjo moč, 99 kW (135 KM) doseže pri 6500 vrtljajih. Agregat se vam takoj uvede v srce s svojo spontano željo po vrtenju, z lepo porazdeljenim in prekipevajočo močjo, zdravim zvokom in nič kaj pretirano porabo goriva. Pri 5000 vrtljajih se motor ponovno zбудi in potem zelo spontano nadaljuje svojo pesem vse do številke 7000, kjer ga prekine elektronika, obstaja pa občutek, da bi se še vrtel in vrtel. Dobremu motorju se poda tudi

dober menjalnik in v tem primeru je tako. Prestavna ročica lepo pada v roko, menjalnik ima kratke, natančne gibe in tako je vozniku v eno samo veselje. Kljub trdemu in športnemu podvozju pa morda zahteven voznik ne bo najbolj zadovoljen z lastnostmi tega vozila. To velja za nekoliko nemirez zadek avtomobila pri ostrejši vožnji skozi kratke ovinke. Zadek se je bolje naučiti postopoma obvladati, kar je popolnoma mogoče, kot pa pri prvem ostrejšem zavirjanju v ovinku spoznati oboestri jarek. Vsakega cestnega športnika je treba po svoje otipati in spoznati meje, ko gre za skrajne zmogljivosti vozila, to pa zelo dobro velja tudi za R 19 - 16 V. Pravzaprav se doba tega renaulta počasi izteka, v spominu bo ostal kot eden tistih nabritih 16 V, ki so nekoč nekaj pomnenili in še pomenijo in še dolgo dolgo bodo o njem nekateri tudi sanjali.

Tekst: Andrej Supé
Foto: Matej Družnik



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritakni - vrstni - gibna prostornina 1764 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 99 kW (135 KM) pri 6500/min - največji navor 158 Nm pri 4250/min - ročična gred v petih ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - štiri ventil na vsak valj - elektronsko vzboglavjanje goriva in vžig - vodno hladenje 7,3 litra - upravljanje katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesa - petstopenski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,09; II: 1,86; III: 1,32; IV: 0,97; V: 0,82; vzvratna 3,55, diferencial 4,07 - gume 195/50 VR15.

Voz in obese: - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna predna vodila, stabilizator - zadaj dvojna predna in zadolžena vodila, vijačne vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokaržne zavore, spredaj kolutje (pristilno hladenje), zadaj kolutne, servo - volan z zobato levijo, servo.

Mere, zunanjje: dolžina 4160 mm - širina 1695 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2545 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1415 mm - rajdní krog 1,1 m - **notranjež** dolžina 1700 mm - širina 1390/1400 mm - višina 900 mm - vzdolžnica 870-1060; 620-920 mm - prtljažnik (normno) 385/465/1350 l - posoda za gorivo 55 l.

Teža: prazno vozilo 1115 kg - dovoljeno skupna teža 1600 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavor 600 kg - dovoljeno obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 212 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE): 6,3/7,6/10,6 litra neosvinčenega super bencina na 100 km.

Naše meritve:

Največja hitrost: 215 km/h [V, prestaval]

Največja hitrost:	215 km/h [V, prestaval]
Pospeški:	
0-60 km/h	4,7 s
0-80 km/h	7,0 s
0-100 km/h	10,1 s
0-120 km/h	14,9 s
0-140 km/h	20,3 s
1000 m z mesta	
31,8 s [169 km/h]	

Prožnost:	
1000 m od 40 km/h [M]	36,5 s [152 km/h]
1000 m od 40 km/h [V]	39,4 s [134 km/h]

Zavorna pot:	
od 150 km/h 102,3 m	
od 100 km/h 42,8 m	

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično:	
60	58,6 km/h
80	82,3 km/h
100	99,8 km/h
120	119,7 km/h
140	136,5 km/h

Poraba goriva:	
testno povprečje	11,5 l na 100 km

Hvalimo:	Grajamo:
• motor	• zastaročlost modela
• menjalnik	• troblja v levih volanskih ročicah
• poraba goriva	
• sprednja sedeža	

Končna ocena: R 19 - 16 V je kljub starosti zelo soliden cestni športni avto, ki že zmeraj premora nekatere, predvsem motorarnomenjalniške lastnosti, kakršnih še mlajši teknični niso dosegli in jih bodo tudi bolj težko. Njegov deloma agresiven videz pa zbuja prav tako simpatije in delno nepozabnost.