

Test:

RENAULT 19 16V

Renault 19 je junija letos dopolnil štiri leta. V tem času se je dodobra uveljavil na številnih evropskih tržiščih, najbolj pa je (če izvezamo francoski trg) vsekakor uspešen v Nemčiji, kjer si je lani prislužil laskavi naslov najbolje prodajanega tujega avtomobila v svojem razredu.



ČRNO NA BELEM

Pri Renaultu so letos lahko izredno zadovoljni. Njihovi avtomobili se v Evropi izvrstno prodajajo, dobiček je velik, kot že dolgo ne, poleg vsega pa slavijo tudi v F1, kjer je Williams z njihovim motorjem ugnal celotno konkurenco in tako po nekaj letih kot prvi prekinil nadvlado Hondе. S tem je povečal ugled Renaulta po svetu, ki se bo odrazil šele skozi prodajne številke, že sedaj pa je jasno, da je Renault v Evropi postal »eden velikih«.

Renault ima v svoji paleti kar nekaj športno naravnanih avtomobilov. Eden takih je tudi Renault 19 16V, ki so ga kupcem ponudili jeseni leta 1990, v letošnje prodajno leto pa vstopa v prenovljeni podobi.

Pri prenovi so bili temeljiti. Na zunanjo spremembo opazne spredaj, kjer je Renault 19 dobil na novo oblikovano masko hladilnika (z novim Renaultovim logom na njej), nove prednje luči, ki so odslej bolj



zaobljene, 16 V ima kot prestižna različica tudi rezo za dovod svežega zraka na motornem pokrovu in velik, lepo oblikovan spojler z vstavljenimi meglenkami, ter zadaj, kjer ima po novem čez celoten zadek nameščeno črno plastiko, v katero so integrirane tudi zadnje luči, nova pa je tudi okrogla, (po vzoru tiste v cliu 16 V oblikovana) izpušna cev. Pozornost na prenovljenem 16 V zbuja tudi nova pet-



Prtljažnik: povečljiv, k obvezni prtljaji sodi tudi motorno olje

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 82,0 x 83,5 mm – gibna prostornina 1764 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 101 kW (137 KM) pri 6500/min – srednja hitrost bata pri največji moči 18,09 m/s – specifična moč 57,3 kW/liter (77,7 KM/liter) – največji navor 162 Nm pri 4250/min – različna gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bendix-siemens) – vodno hlajenje, 7,3 litra – motorno olje 5,2 litra – akumulator 12 V, 60 Ah – alternator 70 A – uravnani izpušni katalizator.

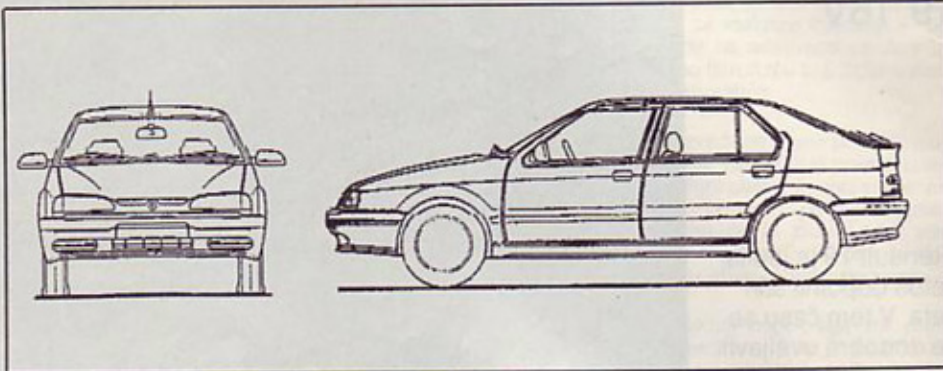
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – oetstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,091; II. 1,842; III. 1,320; IV. 0,967; V. 0,795; vzvratna 3,545; diferencial 4,067 – platišča 6,5 J x 15 – gume 195/50 R 15 (good year eagle NCT 50), katalni obseg gume 1,80 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 32,7 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,30 – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili, stabilizator – zadaj vzdolžna vodila, dvojna prečna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj in zadaj kolutne, spredaj posebej hlajene, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobata letvijo, servo, prestava 16,5:1, 3,0 zavrtljajva od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4155 mm – širina 1695 mm – višina 1400 mm – medosna razdalja 2540 mm – kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1405 mm – rajdni krog 11,0 m – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1650 mm – širina (komolci) spredaj 1390 mm, zadaj 1370 mm – višina (nad sedežem) spredaj 960 mm, zadaj 930 mm – vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klopa 770-560 mm – premer volanskega obroča 365 mm – prtljažnik (normno) 385/1310 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

Teže: prazna vozila 1050 kg – dovoljena skupna teža 1515 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg, – dovoljena obtežba strehe 45 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 bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost
207 km/h (V. prestava)

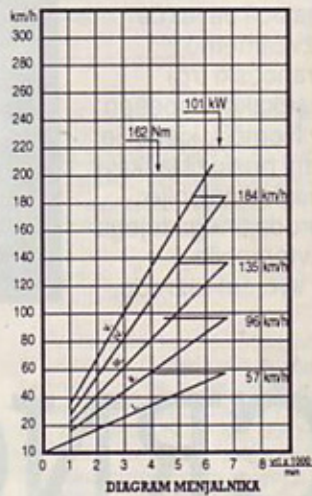
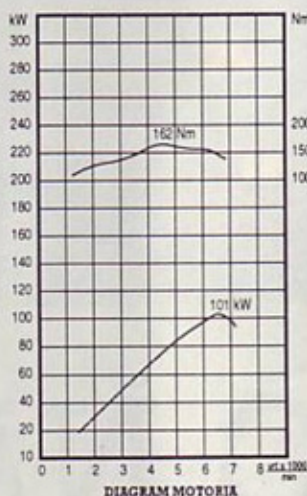
Pospeški
0–60 km/h 4,5 s
0–80 km/h 6,8 s
0–100 km/h 9,3 s
0–120 km/h 14,0 s
0–140 km/h 19,3 s
0–160 km/h 27,2 s
1000 m z mesta 31,3 s (168 km/h)

Prožnost
1000 m od 40 km/h (IV.) 36,3 s (164 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 43,7 s (141 km/h)

Zavorna pot
od 150 km/h 104,2 m
od 100 km/h 45,2 m

Natančnost merilnika hitrosti
kazalec 60 resnično 58,6 km/h
kazalec 100 resnično 97,2 km/h

Poraba goriva
testno povprečje 11,3 litra/100 km



Hvalimo

- športna narava
- bogata serijska oprema
- vodljivost in lega na cesti
- zmogljiv motor
- dobro sedenje na prednjih sedežih
- kokpit

Grajammo

- končna obdelava
- poraba motornega olja
- osrednja ključavnica ne za-
klepa pokrova posode za
gorivo
- troblja v obvolanski ročici
- vidljivost nazaj

Cena 261.700,00 ATS
(Renault Avstrija, Dunaj)

**BEBOP
OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda

kraka platišča, ki optično precej dodajo k ugledu avtomobila v cellem in zračni stabilizator, ki je nameščen na vratih prtljažnika.

V notranjosti je najbolj opazna novost na novo oblikovana armaturna plošča, ki je v cellem bolj zaobljena, zračniki v sredinski konzoli pa so nameščen na vrhu nad radijskim sprejemnikom. Obvolanske ročice in stikala v sredinski konzoli so manj oglati in prijetnejši na pogled, stikala za dviganje stekel v vratih so odslej nameščena v ročajih na vratih, v različici 16 V pa ostajajo že iz predhodnika poznan, z usnjem prevlečen in po višini nastavljiv volanski obroč s servoojačevalnikom ter vsečno kratka prestavna ročica z rdeče obarvanimi številkami na usnjemem ročaju. Radijski sprejemnik ima stikala tudi v obvolanski ročici, zopet in žal pa je tam nameščeno tudi stikalo za trobljo, merilniki so pregledni in dobro zasenčeni, zamera pa gre na račun Renaultove nedoslednosti, saj je na pokrovu, ki pokriva vijak volanskega obroča, še vedno stari Renaultov logo, pretirano bleščeča pa ni niti končna obdelava notranjosti, kjer pazljivo oko zlahka najde površnost pri namestitvi plastičnih delov v armaturno ploščo in celotno notranjost.

Veliko bolj navdušita prednja, školjkasto oblikovana športna sedeža z rdeče-modrim vzorcem na črnem blagu, ki ponujata izredno dober oprijem telesa tudi pri hitro voženih zavojih. Voznikov sedež je ob tem izdatno nastavljiv v vseh smereh, prav tako pa sta po višini nastavljiva tudi prednja varnostna pasova. Seznam prijetnih stvari v tem renaultu s tem še ni končan, saj ima v serijski opremitvi tudi osrednjo ključavnico na daljinsko vodenje, Bendixov zavorni dodatek ABS, elektrika pa ukazuje steklom v prednjih vratih in zunanji ogledaloma, ki ponujata dober pregled na dogajanje za avtomobilom. Znova pa se pokrov za gorivo odklepa s ključem navkljub osrednji ključavnici v vratih, ura v sredinski konzoli pa bi lahko bila digitalna, saj obstoječa analogna deluje preveč staromodno.

Ker je bil testni renault obarvan črno, smo močno pogrešali tudi klimatsko napravo, saj že nekaj minut poletne vožnje z zaprtimi stekli v vratih kljub vključenemu ventilatorju zbudi pri potnikih občutek, da sedijo v savni.

Bistvo tega avtomobila pa je očem skrito. Pod motornim pokrovom je nameščen 1,8-litrski vrstni štirivaljni s po štirimi ventili na valj in dvema odmičnima gredema v glavi, motor pa je opremljen tudi z Bendixovim elektronskim siste-



Renault 19 16V: dobra lega na cesti in športna zunanost



Motor: potreboval bi še nekaj moči



Kokpit: zmes športnosti in udobja

mom za vbrizgavanje goriva in s katalizatorjem izpušnih plinov.

Rezultat tega je največja moč 101 kW/137 KM pri 6500 vrtljajih v minuti in največji navor 162 Nm pri visokih 4250 vrtljajih v minuti. Za hitro vožnjo potrebuje motor priganjanje, saj je v spodnjem območju vrtljajev izredno nepripriljiv, oživi pa šele v ozkem območju med 4200 in 6700 vrtljaji v minuti, kjer pokaže svojo pravo veljavo. Veliko bolj prepričljiv je ta motor v cilju, saj je renault 19 zanj pretežak, to pa se pozna predvsem pri pospeševanju, kjer bi motor potreboval vsaj 20 KM več za prave zmogljivosti. Slaba stran tega motorja je tudi izdatna poraba motornega olja, ki nastopi samo ob priganjanju, saj je bilo na naši preskušnji, ko nismo varčevali z gori-

vom, treba doliti na vsakih tisoč kilometrov skoraj liter motornega olja!

Po drugi strani pa se renault 19 16 V oddolži lastniku z enkratno lego na cesti in dobro vodljivostjo tudi pri največjih hitrostih. Podvozje je trdo, kar je zlasti zaznavno med vožnjo po cestnih gubah, obenem pa še dovolj naravnano na udobje, da potnikom med vožnjo ne povzroča drhtavice. Športno podvozje v kombinaciji z nizkopresečnimi gumami omogoča večjemu vozniku okušanje pravih dirkaških občutkov, saj je moč avtomobil ne glede na zavistost ceste resnično hitro peljati. Vse reakcije podvozja na cestišče je moč pravčasno zaznati, odnašanje zadka pa ni pretirano, tako da se v tem avtomobilu spremeni prej v prednost,

kot pa v slabost, zlasti če voznik napačno oceni zavoj, v katerega pripelje. V takem primeru je dovolj le dobršna mera hladnokrvnosti in dodajanje volana, voznik pa mora ob tem le še odvzeti plin in po potrebi rahlo pritisniti na zavore, ko pa se avtomobil poravnava v zavoj, zopet dodati plin. Skratka, vožnja s tem avtomobilom je pravi užitek, če voznik zna izvleči iz njega vse, kar zmore, za kaj takega pa je potrebno tudi nekaj znanja. Z dovoljjo tudi zavore, ki pa se ob pretiranih malce prehitro pregrejejo.

Renault 19 16V bi sicer lahko imel močnejši motor, odveč pa ne bi bila niti Renaultova pozornost nekaterim malenkostim, ki gredo na račun opreme in optičnih dodatkov. Kljub temu je »črno na belem«, da je to dober avtomobil s svojiskim šarmom, ob tem pa se mu tudi črnina lepo poda.

*Tekst: Boris Sambolec
Foto: Marjan Zaplatil*