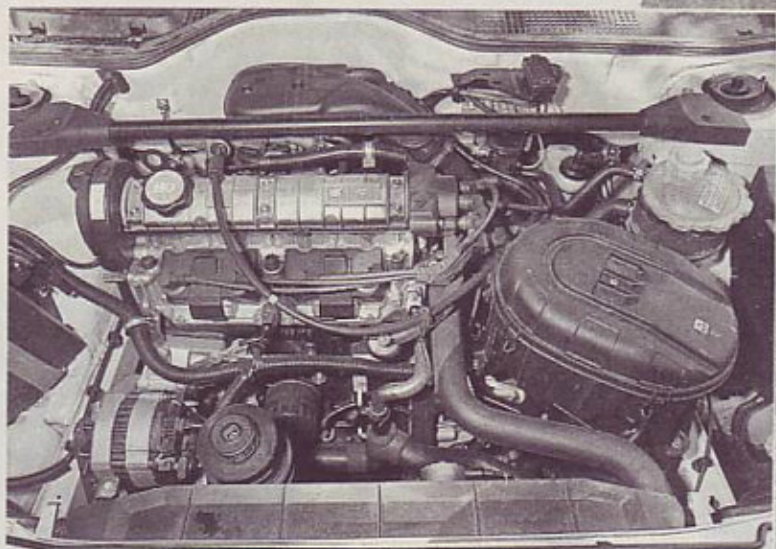


Vozili smo: RENAULT 19 1,8 RT

Renault 19 chamade je na trg prišel pred dobrima dvema letoma. In medtem ko je še pred nekaj leti določen model vztrajal na trgu nespremenjen vsaj štiri leta, se je v tem času marsikaj spremenilo. Japonci so v srednjem avtomobilskem razredu uvedli svoj ritem

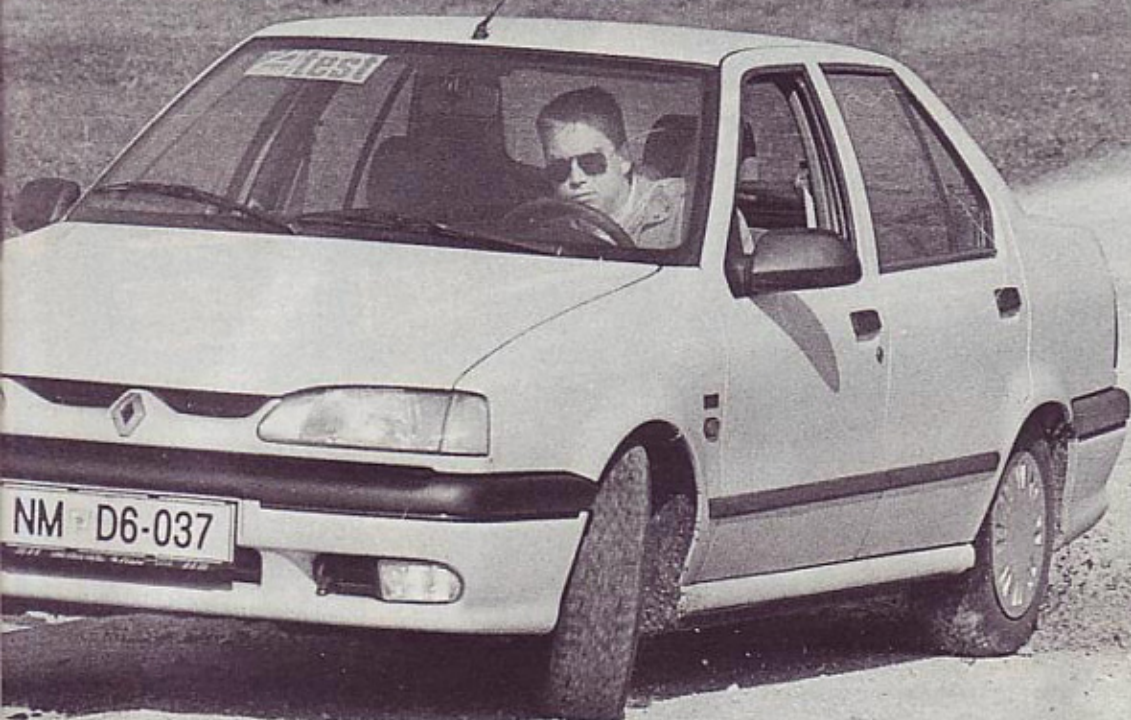


Motor: kultviran in zmogljiv.

MAKE-UP

Notranjost: zaobljena in urejena





Lani je tako renault 19 doživel svojo pomladitev, z njim pa tudi limuzinska različica, kateri so renaultovci po novem odvzeli ime chamade. Prenova je bila le deloma temeljita, saj se Francozi niso hoteli odreči že preskušeni uspešnici. Tako tudi renault 19 v limuzinski izvedbi ohranja že poznano bočno linijo, pridobil pa je le nove ovalne prednje luči, plastičen dodatek med zadnjimi lučmi in seveda nov Renaultov logo na spremenjeni maski hladilnika. Večjih sprememb je bila delna notranost kabine, kjer je novinec bogatejši za oblejši kokpit in nov, po višini nastavljen volanski obroč z novim logom na njem ter za nove obvolanske ročice in manj ogolata stikala na sredinski konzoli. Žal pa ob tem pri Renaultu trmasto vztrajajo na stikalu troblje v obvolanski ročici in na analogni uri v sredinski konzoli, ki bi lahko bila tudi digitalna.

Prtljažni prostor ponuja klasično limuzinsko notranost, za-

voljo katere je omejena velikost predmetov, ki jih človek želi prevažati v zadku, vendar pa je delno povečljiv na račun deljive zadnje klopi. In čeprav je v splošnem preglednost iz kabine zadovoljiva, bi si voznik ob močnih nalivih zaželel tudi

brisalnik na zadnjem steklu, ki se med vožnjo hitro umaže, tako da postane preglednost za vozilom omejena le na zunanji ogledali in s tem skoraj nična, saj se v hudem nalivu za avtomobilom dviguje oblak pršee vode.

Testni avtomobil je nosil oznako RT, kar pomeni upravljanje stekel v prednjih vratih s pomočjo elektrike, zatemnjevanje stekla, notranjo ročno nastavitve zunanjih ogledal ter osrednjo ključavnico z daljinskim vodenjem (pri čemer je pokrov posode za gorivo ponovno treba odklepiti s ključem) in volanski servoojačevalnik.

Potnike bodo poleg splošnega počutja v tem avtomobilu navdušili predvsem sedeži, naravnani na udobje in z dobrim oprijemom telesa, pri čemer je volznikov sedež nastavljen tudi po višini. Všečna je tudi kratka prestavna ročica, ki vozniku omogoča hitro in natančno pretikanje, zaradi kratko izračunanih prestavnih razmerij in elastičnega motorja pa je mogoča pri prestavljanju zlasti med mestno vožnjo tudi lenobnost pri pretikanju.

Pravo veselje v tem avtomobilu vozniku zbuja motor. Gre

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – vrtna in gib 82,7 x 83,5 mm – gibna prostornina 1794 cm³ – kompresija 9,7:1 – največja moč 68,5 kW (95 KM) pri 5750/min – največji navor 142 Nm pri 2750/min – ročna gred v 5 letjih – 1 odmična gred v glavi – 2 ventila za vsak valj – elektronska vbrizgovanje goriva in vžig (bendix-siemens) – vodno hlajenje – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski menjalnik – platišča 5J x 13 – gume 175/70 R 13 (michelin MXL) Voz in obesa: limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili, stabilizator – zadaj prečna in vzdolžna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo – volan z zobato letvijo, servo

Mere in teže: dolžina 4250 mm – širina 1700 mm – višina 1410 mm – medosna razdalja 2545 mm – teža praznega vozila 1045 kg – dovoljena skupna teža 1530 kg – prtljažnik (normno) 386/1310 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 176 km/h – pospešek 0-100 km/h: 11,9 s – poraba goriva (ECE): 5,6/7,3/10,2 litra neosvinčenega bencina na 100 km



za 1,8-litrski vrstni štirivaljnik z direktnim vbrizgavanjem goriva z močjo 68,5 kW/95 KM pri 5750 vrtljajih v minuti. Ponaša se tudi z ugodnim največjim navorom, ki znaša 142 Nm pri 2750 vrtljajih v minuti, pri tem pa velja, da motor resnično oživi že nekje pri 2600 vrtljajih v minuti in nato vleče vse do 5800 vrtljajev v minuti, ko nadaljnje priganjanje prekine elektronika. Motor je opremljen tudi z uravnavanim izpušnim katalizatorjem.

Ob tem je treba dodati še to, da po novem novomeški Revoz prodaja limuzinsko različico renaulta 19 z močnejšim 1,8-litrskim motorjem, ki zmore največjo moč 81 kW/113 KM pri 5500 vrtljajih v minuti in ki je ravno tako opremljen s sistemom za vbrizgavanje goriva in katalizatorjem kot testni avtomobil s šibkejšim motorjem. V obeh primerih pa gre za sodobno konstrukcijsko zasnovo z uporabo lahkih litin, vendar žal le s po dvema ventiloma na vsak valj.

Motor je presenetil predvsem z nepričakovano elastičnostjo, ter glede na to, da je bil testni avtomobil limuzina, tudi z dobrimi zmogljivostmi v celem. Če ga namreč primerjam z močnejšim 1,8-litrskim motorjem s po štirimi ventili na valj, mi je celo bolj pri srcu, saj po-

nuja dovolj, ne da bi bilo treba motor pretirano priganjati v najvišje območje motornih vrtljajev. Odlikuje ga tudi kultivirano delovanje v vseh območjih motornih vrtljajev, saj tudi ob priganjanju hrup motorja ni moteč za potnike. Zaradi krajših prestavnih prenosov je prepričljiv tako med pospeševanjem, kot tudi med prehitevanjem pri večjih hitrostih, pri tem pa tudi ni pretirano »požrešen«, saj je na primer povprečna poraba na celotnem preskusu znašala 10,4 litra na sto prevoženih kilometrov, ob tem pa smo motor večidel priganjali in avtomobil preskušali na hitrih cestah. Ob tem je mo-

tor na 4300-kilometrski preskušnji porabil dobra dva litra motornega olja. Prav poraba olja zahteva od športno naravnanega voznika pogostejše pregledovanje merilne palice, kajti sprotno dolivanje porabljenega olja je vsekakor zanamrljiv strošek v primerjavi s siceršnjim popravilom okvarjenega motorja.

Limuzinski renault 19 se izkaže tudi z relativno nevtralno lego na cesti. Podvožje tvori spredaj posamično obešeni vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili in stabilizatorjem, zadaj pa so Renaultovci teleskopskim blažilnikom dodali še vzdolžna in prečna vodila ter

stabilizator. Podvožje med vožnjo deluje uglaseno, to pa pomeni da je renault 19 med vožnjo skozi dolge in hitro vožene zavoje dolgo časa povsem nevtralen, nato pa prične z nosom siliti iz zavoja, to pa zahteva od voznika le rahlo popuščanje plina in po potrebi dodajanje volana. Pri krajših in ostrejših ovinkih postanejo reakcije avtomobila za volanom občutnejše, pri pretiravanju pa postane zo-prno hiter zadek avtomobila, ki začne uhajati iz zavoja vsakokrat, ko voznik za trenutek popusti plin. V celem pa je podvožje dovolj prepričljivo tako pri umirjenih potovanjih, kjer šteje predvsem udobje in požiranje neravnin, kot tudi pri hitreje voženih odsekih, kjer si voznik želi trdoto in čim manjše zvijanje vozila v zavojih. Malce moti le občutljivost avtomobila za bočni veter.

Dovolj zanesljive za zahteve tega renaulta in voznika v njem so tudi zavore, ki omogočajo zanesljivo in relativno hitro zadrževanje avtomobila tudi pri večjih hitrostih, saj tudi po večkratnem zaporednem zaviranju le deloma oslabijo.

Sicer pa – avtomobili so kot ženske: make-up jim vedno dobro dene.



Zadek: povečljiva klasika

BORIS SAMBOLEC
Foto: SRĐAN ŽIVULOVIC