



Test: RENAULT 19 CABRIOLET

PROSTO PO VETRU

Dobro leto je že minilo, odkar je Renault kupcem v paleti modela 19 ponudil še oblikovno osveženi kabriolet. Obliko so ponovno zasnovali Renaultovi oblikovalci, izdelavo in končni videz pa so prepustili nemškemu karoseristu Karmannu, ki skrbi za tovrstne avtomobile tudi pri nekaterih konkurenčnih firmah.

Renaultov kabriolet ponuja poleg francoskega šarma ter zanimive oblike tudi nekaj svojskih lastnosti, zavoljo katerih se loči od večine tekmecev v svojem razredu.

Gre za oblikovno prenovljeni kabriolet, katerega označujejo nove prednje luči z masko hladilnika, in z novim Renaultovim logom. Spredaj in zadaj sta odbijača integrirana v spojlerju, vzdolž bokov so mu namenili črni gumasti obrobi (pragovoma pa plastične obrobe), zlasti bočno linijo pa poudarja na novo zasnovani zadek. Slednji je sicer, gledano s strani,



Snemanje strehe ne zahteva pretirane vaje.

precej škatlasto oblikovan in rahlo dvignjen nad celotno bočno linijo avtomobila (krasi ga tudi Karmanov emblema), vendar so oblikovalci pokrov prtijažnika oblikovali v očen spojler, pokrovu nad prostorom za shranjevanje strehe (ki je precej večji) pa namenili dve nenavadno oblikovani izboklini, ki dajeta zadku ob odprti strehi precej futurističen videz, na katerega se morate najprej privaditi. Zadek ponuja torej nekakšno zmes oglatosti in oblosti, ki dajeta avtomobilu še poseben čar. Renault 19 cabriolet ni najlepši v svojem razredu, je pa vsekakor dovolj svojski in skladno oblikovan, da že na "drugi pogled" zbudi občudovanje med ljubitelji tovrstnih avtomobilov. Ker je šlo za šibkejšo motorno različico, je bil testni avtomobil opremljen le s plastičnimi

pokrovi na navadnih platiščih, namesto litih platišč, s katerimi pri Renaultu serijsko opremljajo močnejše gnani kabriolet.

Renaultov kabriolet nima zaščitnega loka nad glavami potnikov, vsa stranska stekla se povsem pogreznejo v vrata in boke, streho pa je moč zložiti v poseben prostor v zadku in ga nato pokriti s pokrovom, tako da je avtomobil, ko ima povsem odprto streho in spuščene šipe, ter z izboklinama za zadnjo klopjo, resnično vreden ogleda. Nosilne elemente karoserije so namestili v trebuh karoserije in v okvir prednjega stekla, ter avtomobilu tako namenili - glede na osnovno trivratno različico

- kar 100 kg dodatne teže.

Streha je sicer ročno snemljiva, vendar resnično kakovostno izdelana, na notranji strani pa elegantno in bogato odeta v pliš ter izdatno izolirana. Snemanje strehe ne zahteva pretirane vaje, saj se ga človek privadi že po dveh, treh poskusih. In kako to gre? Najprej je treba s pomočjo kljucke sprostiti obe varovalki, ki držita streho pritrjeno ob okvir prednjega stekla, nato spustiti vse bočne šipe, ter zasukati kljucko, ki se skriva v naslonu za roko na levem boku zadnjega dela potniškega prostora (ob tem izskočita pokrov prostora za shranjevanje in zadnji del strehe). Zdaj morate izstopiti in pod pokrovom stisniti še posebno varovalko, da se pokrov povsem odpre. Preostane le še, da streho z rahlim, a odločnim potegom povlečete proti zadku in jo nežno potisnete v odprtno ter čezno zaprete pokrov. Avtomobil je pripravljen za poletna križarjenja! Zapiranje strehe poteka v nasprotnem vrstnem redu: streho dvignete izpod pokrova in šele na koncu dvignete šipe. Sicer pa vam odpiranje in zapiranje strehe skupaj, po nekajkratnem preskusu ne sme vzeti več kot dobrih 30 sekund časa!

Sama notranjost avtomobila je znana že iz drugih različic modela 19, torej ponuja bogato zalozeno in všečno armaturno ploščo,



Kokpit: ličnost in bogata oprema



Odpiranje in zapiranje strehe vzame 30 sekund časa!

z vsemi potrebnimi merilniki, priročni (po višini nastavljeni) volanski obroči s tremi prečkami in s servoojačevalnikom, troblju v obvolanski ročici in stikala za odpiranje šip v ročaju vrat ter med prednjima sedežema. Ta sta francosko udobna in morda celo premeška, voznikov je ob tem izdatno ročno nastavljen, na zadnji klopi pa se bosta dovolj dobro počutili dve odrasli osebi. Voznika navduši tudi odlični petstopenjski menjalnik s kratko prestavno ročico, ki lepo leže v roko, odklikujejo pa jo zlasti lahkotnost in kratki prestavni gibi. V opremi testnega avtomobila je bila tudi osrednja ključavnica z daljinskim vodenjem, za ključavnici v vratih, tisti na pokrovih posode za gorivo ter prtijažnika pa je bilo potrebno odklepiti ročno, zoper krajo, saj voznik lahko svojega ljubljence parkira tudi z odprto streho in gre mirne duše po opravkih, svoje dragocenosti pa pred tem zaklene v prtijažnik. Električna je vodila tudi vse bočne šipe in zunanji ogledali, v opremi testnega avtomobila pa so bili še zavorni ABS (za



doplačilo), kakovosten Blaupunktov radio (z dodatnim stikalom v obvolanski ročici ter s pokrovom za pokrivanje pred nezaželenimi pogledi), in meglenske.

Celotna notranjost je bogato tapacirana, nič manj eleganten videz pa je ponujal tudi majhen prtljažnik z 255 litri prostornine. Žal je odprtina zavoljo nad njim nameščene šrambe za streho tako majhna, da je oblika prtljage omejena zgolj na skromen razpon velikosti.

Renault 19 cabriolet je na voljo z dvema motorjema, z močnejšim 1,8-litrskim 16V motorjem z močjo 137 KM in s šibkejšim, prav tako 1,8-litrskim motorjem, ki pa ima

Prednja sedeža sta francosko udobna in morda celo premeška.

le po dva ventila na valj in manjšo moč. Testni avtomobil je bil opremljen s slednjim motorjem, kar pomeni, da je zmožen ob motorni elektroniki in uravnavanem katalizatorju za izpušne pline največjo moč 70 kW/95 KM pri 5750 vrtljajih in največji navor 145 Nm pri ugodnih 2750 vrtljajih v minuti. Motor, na pogled sicer nezanimiv in zastarel, je izdelan skladno z evropskimi standardi o dovoljeni strupenosti izpušnih plinov, eno odmično gred v glavi žene zobati jermen, za vbrizgavanje goriva in vžig pa skrbi Bendix-Siemensova elektronika. Skratka, dovolj dobra reč, ki se vozniku prikupi zlasti zaradi umirjenega in zanesljivega delovanja, relativno majhne porabe in nezahtevnega vzdrževanja, manj pa zaradi zmogljivosti. Motorju se namreč dodatno breme v avtomobilu na račun ojačitev pozna zlasti pri prehitovanjih, ko ni pretirano živahen in mu bolj ustreza umirjena vožnja brez večjih zahtev do priganjanja v višje območje motornih vrtljajev. Iz motornega prostora v kabino ni slišati pretiranega hrupa, vendar pa so ob tem zmogljivosti in številke na merilniku hitrosti zmernejše, kot bi si človek v takšnem avtu morda želel. Nezadostno zalogo motorne moči je občutiti še zlasti, če je avtomobil polno obremenjen. Vendar, motor zadostuje za križarjenje z odprto streho vse do hitrosti okrog 140 km na uro, ob zaprti strehi in na hitrih cestah pa se kazalec na merilniku hitrosti povzpne tudi do številke 190 in nekaj malega čez. Seveda postane pri tem močno moteč glasen piš vetra, najbolje pa je ugasiti tudi radio, saj se slišnost zaradi hrupa zmanjša na najmanjšo mero.



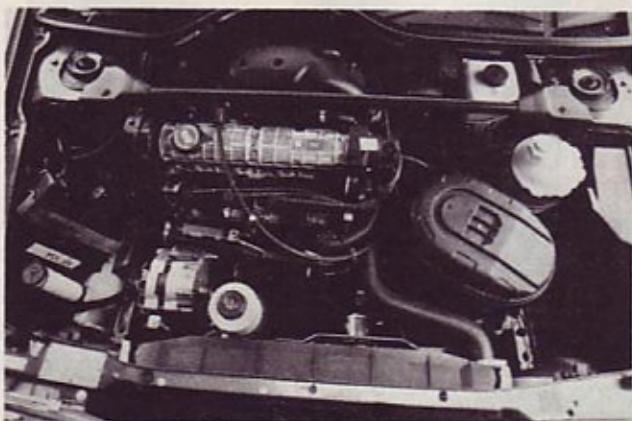
Kakšna romantika! Lasje v vetru (ure in ure dela s frizuro se v sekundi sesujejo), nežna glasba radia (z vso glasnostjo, sicer se nič ne sliši) in ptiček, ki se ti z veje pokaka na obleko. To je avto, ki si ga v hipu nesmrtno zaželiš, potem te pa strast do njega zlagoma mine.



Prtljažnik: omejena prostornost in lična izdelava



Motor: lahko bi bil odločnejši



Legat tega avtomobila je na prvi pogled precej nezanesljiva. Ob odločnejši vožnji je namreč zelo občutno vzdolžno zvižanje podvozja in karoserije, zaradi zasnovane "vse spredaj" pa nos avtomobila kmalu silni iz ovinka. Če voznik ob tem popusti plin ali zavira, hitro in včasih tudi nepredvidljivo odnese zadek, in če je hitrost ob tem še prevelika, bo avtomobil težko obdržati v želeni smeri.

Dovolj zanesljive so zavore, spredaj kolturne in zadaj bobnaste, ki v vseh okoliščinah zadostijo potrebam avtomobila, zavoljo zavornega dodatka ABS pa se je ta renault dobro odrezal tudi na mokrem cestišču. Naj živi kabriolet! - je torej moto vsakega poletja. In blagor tistim, ki si ga lahko kupijo kot drugi ali tretji avtomobil pri hiši. Kdor se bo odločil za renault 19 cabriolet, mu bo zavoljo njegovih lastnosti zlahka odpustil, da postane notranjost kmalu vsa prašna, da ima streha za dober pregled nazaj prevelike mrtve kote in da bi bila lahko lega avtomobila tudi boljša.

Nekateri pravijo, da se občutki med vožnjo s kabrioletom približajo tistim med vožnjo z motociklom ali letalom. Moram jim pritrditi. Nič ni namreč lepšega kot odpreti streho in se prepustiti vetru.

**Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: MATEJ DRUŽNIK**

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 x 83,5 mm - gibna prostornina 1794 kubikov - kompresija 9,7:1 - največja moč 70 kW (95 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,0 m/s - specifična moč 39 kW/liter (53 KM/liter) - največji navor 145 Nm pri 2750/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke litine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bendix-siemens) - vodno hlajenje 6,6 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,091; II. 1,864; III. 1,321; IV. 0,976; V. 0,756; vzvratna 3,545; diferencial 4,214 - platišča 5,5 J x 14 - gume 175/65 R 14 T (michelin MX1), kotalni obseg 1,83 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 33,1 km/h

Voz in obese: kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosa karoserija - Cx = 0,33 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj teleskopska blažilnika, vzdolžna vodila, prečna vzvojnica vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, servo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4160 mm - širina 1690 mm - višina 1410 mm - medosna razdalja 2545 mm - kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1415 mm - rajdni krog 11 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (kramolci) spredaj 1425 mm, zadaj 1290 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940-900 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1100 mm, zadnja klopa 880-620 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljajnik normno 255 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

Teža: prazno vozilo 1125 kg - dovoljena skupna teža 1495 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 560 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,9 s - poraba goriva (ECE): 6,2/7,9/10,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
174 km/h (V. prestava)

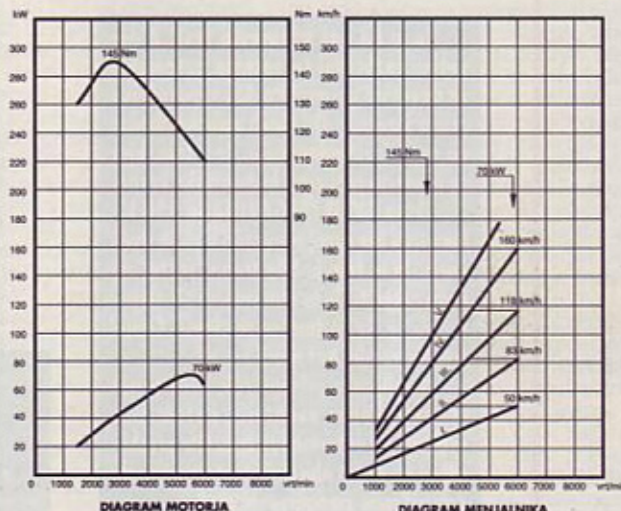
Pospeški:
0 - 60 km/h 5,4 s
0 - 80 km/h 8,6 s
0 - 100 km/h 12,7 s
0 - 120 km/h 19,8 s
0 - 140 km/h 29,1 s
1000 m z mesta:
35,1 s (146 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
36,8 s (142 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
41,7 s (130 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h: 108 m
od 100 km/h: 47,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:
kazalec na: resnično:
60 km/h 57,4 km/h
80 km/h 78,5 km/h
100 km/h 97,9 km/h
120 km/h 115,7 km/h
140 km/h 135,3 km/h

Poraba goriva:
Testno povprečje:
11,3 litra/100 km



Hvalimo

- oblika
- kakovost strehe
- oprema
- kultiviran motor

Grajamo

- slaboten motor
- vidljivost nazaj
- lega na cesti

Cena

ATS 286.000,-
(Renault, Austria)

Končna ocena

Renault 19 cabriolet je oblikovan malce svojsko, a všečno. Bogato opremljen in kakovostno izdelan je izdelovalcu in lastnikom lahko v ponos. Plemenitita ga Karmannov podpis in francoski značaj, katerega tudi v tej različici ne želi skriti. Odločnejši vozniki bodo morda raje segli po močnejše motorizirani različici.