



Renault 19 TS

ENERGETIKA

Nauk o osvajanju kupcev; tudi z motorjem »energy«

Pred natanko letom dni je bil renault 19 novinec in avtomobil velikega upanja. Zdaj je – na marsikaterem zahodnoevropskem tržišču – ena izmed prodajnih uspešnic. Upanje se uresničuje: »devetnajstica« poma-ga Renaultu spet na čvrsta finančna tla.

Projekt je imel hišno oznako - 53 in je veljal 1,5 milijarde francoskih frankov, če štejejo tudi tisti, ki so jih vložili v robotsko tehnologijo zanj. Novinec je imel nalogo spodriniti postarana renaulta 9 in 11 ter suvereno zapeljati v srednji avtomobilski razred. Napak pri tem ni smelo biti.

Pa je vendar bila, vsaj ena! Delovni ukaz se je namreč glasil: novi renault mora biti kombi kombi-limuzina. Češ, da je bil kombijev-ski R 11 ljudem bolj všeč kot limu-zinski R 9. Ocena je vzdržala manj kot leto dni, potem so napa-ko odpravili: renault 19 s klasič-nim zadkom ter ločenim prtljažni-kom v njem se imenuje chamade in je na voljo vzporedno z osnov-no karoserijsko obliko; kot dodat-na možnost, kajti kupcev ne gre zanemarjati.

To pri Renaultu načelno vedo. Zato je renault 19 že od samega začetka opremljen z obširno mo-torno paleto, glede na zahteve, okuse in ostale različnosti posa-mičnih trgov. Pa se je v tej množici našla atudi kombinacija za jugo-slovsanske kupce: renault 19 TS se ponaša z davčno ugodnim motor-jem ter varčno opremo. Ta avto-mobil smo zdaj temeljiteje presku-sili.

Njegova oblika je prvotna: kombi-jevsko-limuzinska, torej s petimi vrati na zadku. Ta vrata so pravza-prav velika, položna in rahlo upognjena šipa, ki sega vse do v spojler zavihanega zadnjega ro-

bu, vse skupaj pa se odpira med zajetnimi zadnjimi lučmi, od odbi-jača navzgor.

Oblika renaulta 19 – krojil jo je Italijan Giugiaro – morebiti ni pretirano vpadljiva, je pa čistih po-tez in z mnogimi privlačnimi po-drobnostmi. Na primer z zelo po-ložno prednjo šipo, ki je nežno zavihnjena v ravno streho; pa s sploščenim nosom, ki je nežno zavihnjen k odbijaču, ne da bi bil razrezan z režami za zrak (te so namestili v odbijač, pod prostor za registrsko tablico); ali pa z nežnim utopom vzdolž prednjega pokro-va; in z razmeroma širokima zad-njima strešnima opornikoma, ki sta pogledu od strani lepo dobrodošla (manj pa pogledoma nazaj, z vozniskega sedeža). In tako dalje.

Renault 19 TS je lično izdelan, karoserijsko skrbno staknjen in tako kot celotna vrsta teh vozil tudi ugodno aerodinamičen avto-mobil (količnik zračnega upora znaša 0,30). Hkrati je tudi v vseh ostalih potankostih natančno ob-delan in ličen.

Štiri bočna vrata jamčijo za do-bršno mero udobnega vstopanja, razen morebiti spredaj, kjer močno nagnjena prednja šipa človeka prisili v takojci sklonjeno držo. Ampak notranjost je prostorna in udobna: predvsem na zadnji klo-pi, kjer je v sili dovolj širine za tri potnike vstřic in, kjer glede na raz-red, ki mu R 19 pripada, tudi nad kolenskim prostorom ni upravičene-ga nerganja. Manj ugodna sta pa prednja sedeža: ker imata pre-kratki sedalni površini, ker sta nju-na zglavnika prenizka in ker tudi bočni oprjem teles ni popoln. Se-veda je zadnja klop zložljiva, to pa pomeni – ob samo dveh osebah v avtu – znatno povečan prtljažni prostor.





Vozniku bi se prilegel nastavljaljiv volanski obroč, ampak v R 19 TS ni ure, ni vžigalnika, pa tudi nastavljaljivega volana ne! Oprema je špartanska: merilniki hitrosti in goriva, dva kilometrska števec in osnovne kontrolne luči (vse skupaj dobro zasenčeno in v čednem okolju) pred voznikovimi očmi, stikala za zadnjo meglenko, gretje zadnje šipe in varnostne utripalke na obeh straneh armaturne plošče, preostanek stikal v ročicah ob volanu (vštevši sprožilo troblje, za levo roko), izdatne zračne reže in pripravi vrtljivi nastavljalniki gretja in hlajenja potniškega prostora. Ventilator je tristopenjski in precej glasen, brisalnika sta dvostopenjska in s prekinjevalnikom teka. Od v celem ugodne zasnove so tudi v tej različici ostali k sedežema pričvrščeni spodnji ter nastavljaljivi zgornji oprijemaljšči prednjih varnostnih pasov. Zadnja pasova sta navadna, brez avtomatike.

K avtu sodijo še levo zunanje in od znotraj ročno nastavljaljivo ogledalo, pokrit prostor za radio, pepelnik, nekaj pripravnih predalov, luč na stropu in značilna, precej vsaksebi razmaknjena renaultovska pedala ter prav tko značilna – kratka in natančna – prestavna ročica. Morebitne gumarske okvare se voznik ne more veseliti: rezervno kolo je namreč pod zadkom vozila.

V veselje mu je pa motor v nosu. To je bil ob krstu tega avta povsem nov izdelek, namenjen različicam TS, GTS in TSE (razlike med njimi gredo na račun opreme). Motor nosi oznako E6J-A700, pa tudi ime »energy«, oziroma tip E. Snovati so ga začeli že leta 1984, s povsem natančno željo po izpolnjevanju evropskega standarda 15-04, kar pomeni, da zna biti ta motor zadovoljen tudi z neosvinčenim bencinom, kar sodi v poglavje o njegovi snaznosti.



Prtljažnik: velik, povečljiv in lahko dostopen

Dnevno izdelajo (v španskem Valladolidu in francoskem Cleonu) po 2500 ton agregatov na dan, njihove najvpadlivejše odlike – poleg prispevka k čistejšemu okolju – pa so: ugodne zmogljivosti, zgljedna varčnost in nezahtevno vzdrževanje.

Motor je štirivaljni s 1390 kubi in s 57,5 kW oziroma 80 KM pri 5750 vrtljajih v minuti ter s 106 Nm pri 2750 vrtljajih v minuti. Ena od njegovih prijetnosti je skoraj ravna krivulja navora v območju med 2500 in 5000 vrtljaji v minuti to pa je, tudi na račun daljših batnih gibov, jamstvo za pripravno prožnost.

Sicer pa so si pri motorju prizadevali za manjšo težo (z integracijo vodne in oljne črpalke v blok iz sive litine na primer, a tudi s prejšnjimi oblikovanimi in obdelanimi bati) ter za modernost lahke prečnotočne glave s skoraj sredinsko nameščenimi ventili in sve-



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLED RING

Naročite že danes!

Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO – AUDI – AUSTIN – BMW – CHRYSLER – CITROËN – DAIHATSU – FIAT – FORD – LADA – LANCIA – MAZDA – MERCEDES BENZ – MITSUBISHI – NISSAN – OPEL – PEUGEOT – PORSHE – RENAULT – ROVER – SAAB – SUBARU – SUZUKI – ŠKODA – TOYOTA – VOLKSWAGEN – VOLVO – ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

Cena 4 kosov za osebni avto je 720.000 din. Skupni znesek, povečan za stroške poštne, bom plačal(a) po povzetju ob prejemu pošiljke.

GLED RING, 61000 Ljubljana, Kamnogiška 26, tel. (061) 579-467 do 14. ure.

◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno oblogo kot novo – tudi pod pedali!

čicami (kar gre na račun bi-hemisferične oblike izgorovalnih prostorov). Jasno, tam je tudi odmična gred z zobatik jermenom.

Gorivo priteka skozi Webrov dvojni padotočni uplinjač nove generacije, ki pa še vedno zahteva dosledno potezanje ročnega čoka, da je vžig motorja zdrav in takojšen. Ampak vžigu botruje tudi sodobna elektronika.

Motor teče lahko in dovolj uglajeno ter postane neugodno hrupen šele v najvišjem delovnem območju. Tjakaj ga za vsakdanjo vožnjo niti ni potrebno siliti, kajti s petstopenjskim menjalnikom se dovolj dobro ujmeta, da je pretikanje lahko povsem sproščeno.

Med našimi meritvami smo ga seveda gnali na vso moč (do 6000 vrtljajev) in pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,1 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 11,9 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 17,0 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 25,8 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 174 kilometrov na uro, povprečna bencinska žejna celotnega testa pa 9,6 litra bencina super na 100 prevoženih kilometrov. Slednja številka ni vzorno majhna, vendar je po-



izza volana: dosti plastike, malo opreme, a lično vzdušje

trebno reči, da smo z avtom dosegali zelo spodobna hitrostna povprečja, ne glede na to, po kakšnih cestah smo ga gnali.

Kajti, ostremu vozniku zna biti ta renault kar dobro kos. Podvožje z vzmetnima nogama za prednji kolesi in s poltogo premo (prečna vzbojna vzmet, vzdolžna vodila) pod zadkom je sicer vzmeteno v rahlo staro-francoskem stilu; mehko in naklonjeno udobju. Tako zmore R 19 TS enako

dobro »požreti« na dolgo valovito cesto ali pa zdelano in grbasto vozišče pod kolesi. Nekaj odvečnih tresljajev je moč začuti le s prednje preme, na volanskem obroču. Vendar pa nežnost vzmetenja in blaženja ni tolikšna, da bi ne bila kos ostrim in hitrim ovinikom. Tedaj se resda rado privzdigne zadnje notranje kolo, ampak takšen dogodek je povsem nenevarjen. Voznik mora pa vedeti: da zahteva R 19 kar precej dodajanja

volana, da je to moč ublažiti z odvzemanji plina ali z naglimi zaviranjmi, da pa se v takšnih primerih lahko pripeti, da se zadek noče prav hitro umiriti.

Volan ni servoojačan, je prijetno neposreden, a žal, v srednjem položaju tudi precej nenatančen. K sreči je doslednejša prednja prema sama po sebi (z negativnim polmerom vodenja), pa z ravno smerjo ni težav, vsaj dokler je vozilo neobteženo. Polna obremenitev pa mu to ravnotežje rahlo pokvari.

Zavore so celotnim zmogljivostim primerne, voznikova vidljivost pa ne: ne le, da mu zadnja strešna opornika kazita poglede nazaj, tudi luči in brisalniki niso več kos zahtevam zdajšnjega časa. Ampak, kdor to prezre, se v renaultu 19 TS lahko dobro počuti.

Energetiko, torej motor »energy« v nosu, in splošno zasnovano »devetnajstice« so pri Renaultu spretno prelili v nauk o osvajanju kupcev. Zadeva je očitno stekla in energija, vložena v projekt X 53 ni bila zaman. Investicija pa tudi ne!

MARTIN ČESENJ
Foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,8 x 77,0 mm – gibna prostornina 1390 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 57,5 kW (80 KM) pri 5750/min – največji navor 106 Nm pri 2750/min – ročni gred v 5 letjih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – dvojni padotočni uplinjač, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizira-

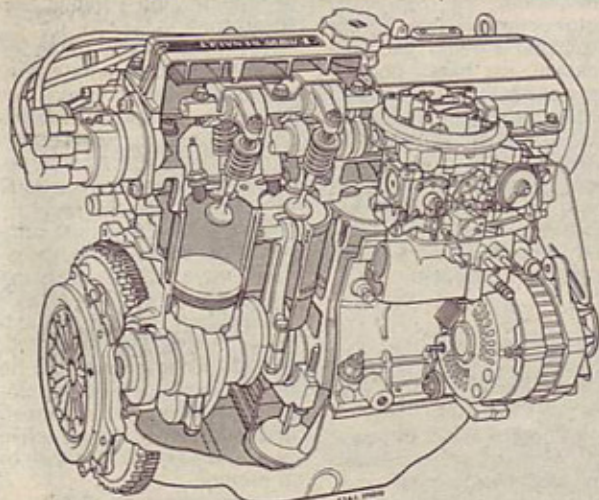
ni menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,727; II. 2,048; III. 1,321; IV. 0,967; V. 0,795; vzvratna 3,545; diferencial 4,067 – platišča 5 B x 13 – gume 165/70 R 13 T (michelin)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, pomožni nosilni okvir – zadaj poltoga prema, enojna prečna vzmet, vzdolžna vodila, stabilizator, teleskopaski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema)

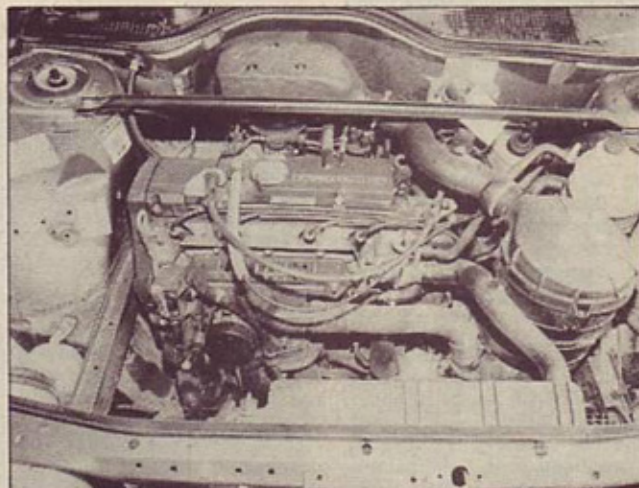
– volan z zobato letvijo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke (prestava 21,7)

Mere in teže: dolžina 4,155 m – širina 1,676 m – višina 1,416 m – medosna razdalja 2,545 m – kolotek spredaj 1,418 m, zadaj 1,417 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 940 kg – dovoljena skupna teža 1400 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 470 kg – prtljažnik (normno) 386/865 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 173 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,2 s – poraba goriva (ECE): 5,1/6,6/7,9 litra bencina super na 100 km



Tip E: motor, tudi za prihajajoče čase



Motor: nov, lahek in čist