

Pred dvainštiridesetimi meseci je bila samo zamisel. Ko se je sprožila, so ji nadeli interno oznako »projekt X53«. Investicija, vredna 1,5 milijarde francoskih frankov, če upoštevamo tudi tistih 800 milijonov, ki so jih odšteli za modernizacijo tovarne v Douaiju!

Zamisel je zdaj uresničena, avtomobil je nared.

Renault 19! Simbol novega Renaulta, pravi o njem glavni mož te hiše Raymond H. Lévy.

Novi renault je prvi francoški avtomobil, ki mu po barvanju karoserije, vrata spet snamejo: da niso v napoto robotom, ta čas, ko sestavljajo notranjost vozila. Vseh robotov v Douaiju je 253, to pa oznanja moderno tovarno. In, seveda, moderen izdelek.

Obliko renaulta 19 je narisal Italijan Giugiaro. Tovarniški ukaz je bil: kombi-limuzina! Tako so učile izkušnje z renaultom 11, ki je evropskim kupcem – zaradi vrat na zadku – odločno bolj všeč od limuzinske »devetice«. Pa bo renault 19 izključno kombi-limuzina. S tremi ali s petimi vrti. Ne glede na to – s petimi sedeži. Z zložljivo zadnjo klopjo. Ter s položno šipo, ki sega skoraj čez vsa zadnja vrata, dokler se ta ne zavrhnejo v spoiler, nato pa med zadnjimi lučmi navpično do odprtja. Seveda je tu tudi »obvezna« polica, obešena tako, da se dviga vzporedno z vratimi, ali pa jo je moč tudi sneti.

Renault 19 je avtomobil srednjega razreda, kar pomeni, da hoče peljati vštric, oziroma prepričljiveje od njih, z naslednjimi avtomobili: peugeotom 309, VW golfom, fordom escortom, fiatom tipom, Hondinim civicom, mazdo 323, nissanom sunnyjem, toyoto corollo in oprom kadettom. Kadett je navidez tudi kar precej podoben. Po karoserijski dolžini je renault 19 (malenkostno) najdaljši s 4,155 metra. Z medosno razdaljo (2,545 m) prav tako. Obenem sodi med širše, po notranji dolžini med izdatnejše in po



Renault 19

NOVA ŠTEVILKA

Namesto 9 in 11!

pričažniški prostornini med povprečne izmed njih.

V vetrovniku se ponaša z modernim količnikom zračnega upora $C_w=0,30$, ne da bi mu zaradi tega »skrivali« brišalnike ali posebej gladili robove zastekljenih površin. Je pa v celi skrbno oblikovan in sestavljen: s plastičnima odprtijema, ki sta nad temi zavrnjena v spojlerja, s plastičnimi obroboma na bokih, s potlačenim in gladkim nosom (ker so hladilne reže v spodnjem delu odprtja) med dvema razmeroma nizkimi in oglatima žatometoma ter s precej nagnjeno prednjo šipo. Drsenju skozi zrak po voliji so tudi zunanje ogledalo, splošene kljuge na vratih, ravnen trebuhi vozila in kolesna platišča.

Znotraj je tudi ta renault – renault! Z udobnima, more-

biti že malce premehkima prednjima sedežema, ki sta dovolj temeljita, ko gre za bočni oprijem, a prekratka, ko gre za oporo vozниковim stegnom. S prestavno ročico, ki se zdi nežna i krhka, a je v resnicni natančna, dovolj gibka in z obročasto zaporo za zadnjo prestavo. Z volanskim obročem z dvema proti kolenoma zasukanima prečkama, z vrtljitim sredinskim delom, z v celi debelo oblogo in s trobljo (že spet!) v peciju, namenjeno voznikovi levici. Z armaturno ploščo, na kateri je veliko bolj ali manj uporabnih merilnikov in kontrolnih luči ter bolj ali manj uporabnih stikal, vključno s tistimi za radijski sprejemnik, ki štrlijo iz desne strani volanskega droga. Sredinski del armaturne plošče je rahlo zasukan k vozniku, stranska sta samo s špranji-

ma ločena od skladno oblikovanih vratnih oblog. Nasprotno je notranjost novega renaulta lica in natančno oblikovana. Bogastvo opreme pa seveda zavisi od tega, katero različico ste izbrali, pravzaprav plačali.

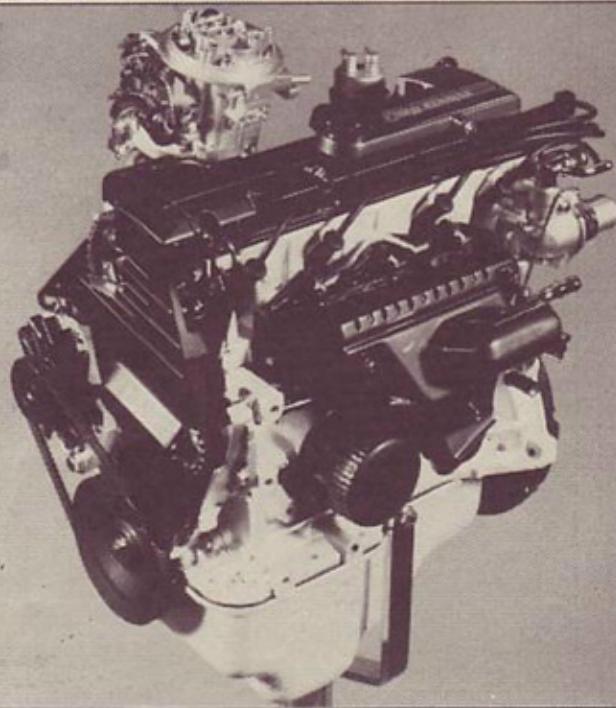
Upoštevaje tudi motorje so na voljo označe: TR, GTR, TRE, TS, GTS, TSE, GTX, TXE, TD, GTD in TDE. Glede na te oznaake in določene doplačilne želje si je hkrati z renaultom 19 moč kupiti tudi daljninsko odklepanje in zaklepanje vrat, servoojačevalnik volana, nastavljen volanski obroč, zavorni dodatek ABS (bendix, tretja generacija), klimatsko napravo, električno pomično streho ter električno vodenje šipe v vratih, merilnik vrtljajev in tako naprej.

Vozilo je namenjeno vgrajevanju motorjev od 1000 do 2000 kubikov gibne prostornine. Ker je tovarna prisluhnila željam kupcev in normam, veljavnim v posamičnih deželah znotraj in izven Evrope, je motornih možnosti znatno več kot jih je mogoče spraviti v še pregledno tehnično tabelo. Zato smo v naše »predale« zložili le osnovnih pet motornih možnosti, povzetih po to-



Novo: motor »energy« z veliko litrsko močjo

varniško zapisanih temeljnih tehničnih podatkih. Žal – svežemu sporazumu o skupnih vlaganjih IMV in Renaulta navkljub – Jugoslavije niso zapisali med dežele, ki so jih upoštevali pri končnih izvedbah posamičnih različic, pa seveda ni mogoče reči, kakšni renaulti 19 bodo naprodaj pri nas. Značilno našim davčnim razredom na ljubo bodo kupcem verjetno ugajali motorji z manjšimi gibnimi prostorninami, kakršne poznamo že iz prejšnjih renaultov. Nov med njimi pa je 1390 kubični štirivalnik, ki so mu nadeli oznako »energy« in zmore ob odmični gredi v lahki glavi ter ob kompresiji 9,5:1 odkroglih 80 KM največje moči. Ni pa v tabeli najmočnejše motorne možnosti, ki bo na voljo pozneje: motorja F7P s 1763 kubiki, vbrizgavanjem goriva, s po štirimi ventili za vsakega od štirih valjev ter z največjo močjo 101 kW oziroma 140 KM pri 6500





Preskušeno: kombi-limuzina, zastekljena zadnja vrata

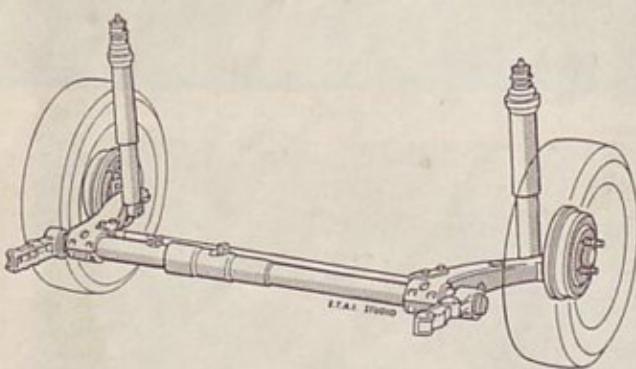
vrtljajih v minuti. Motorji zapisani v naši tabeli ustrezajo normam ECE 15-04, njihove razlike pa so prilagojene tudi normam ECE 15-05 in US

83, kar pomeni razlike zahodnosti glede čistoče izpušnih plinov.

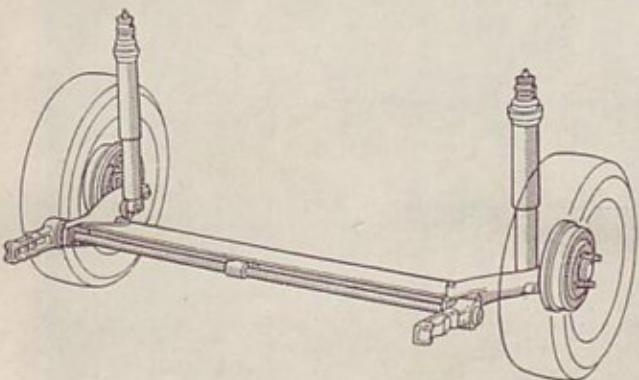
Menjalniki so – glede na razlike – štiristopenjski ali pet-

stopenjski, motornim močem pa so prilagojene tudi kolesne mere z gumami vred.

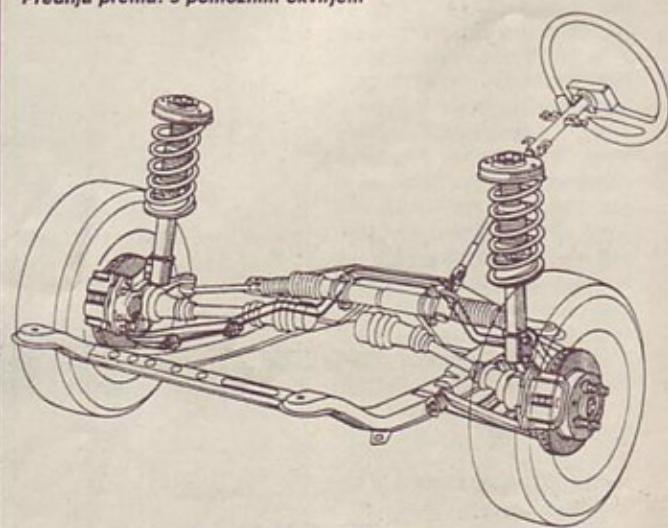
Motorji so – ne glede na vrsto in velikost – nameščeni v nosu, prečno in za 12 stopinj nagnjeni nazaj. Poganjajo prednja kolesa. To so – preko trikotnih prečnih vodil in skupaj z volanskim mehanizmom pričvrščene na pomožni okvir, ki je obenem tudi opora motorju, menjalniku in diferencialu. Zadnja prema je poltoga in – spet odvisno od motorne moči – vzmetena z enojno ali dvojno prečno ležečo vzvojno



Zadnja prema: z enojno ali dvojno vzvojno vzmetjo



Prednja prema: s pomožnim okvirjem



vzmetjo, kar obenem z vzdolžnimi vodili močno spominja na zasnova pri renaultu 21.

Renault 19 je – tudi ko gre za vožnjo – čistokrvni renault. Voznik, če ni prevelik, udobno in sproščeno sedi. Pri dražjih različicah so mu na voljo pregrabi z glavniki in nastavljiva ledvena opora. Ne glede na dvoja ali štiri vrata sta zadnja strešna opornika tega novinca tolikanj široka, da vidljivosti v tistih dveh smereh zagotovo nista v korist. Ampak vozilo v celiem deluje ubogljivo. Motorji, vsi po vrsti, radi vžigajo in se dovolj voljno vrtijo. Od dizla seveda ne gre zahtevati čudežev, pa tudi bencinski motorji na cesti niso ravno tiste sorte, za kakršne pravimo, da jih razganja od moči. To velja tudi v primeru, če zna človek pravilno oceniti njihove zapisane zmogljivosti. Podvozje pa je kompromis, ki služi hkrati dovolj mehkemu udobju in še dovolj čvrsti legi na različno kakovostnih cestah. Trde in nenadne udarce požira slabše od dolgih in zglašenih cestnih valov. Na ostrih ovinkih sili vozilo navzven najprej z nosom, a uboga odvzemjanje plina in pri tem pomiga z zadkom. To pomeni, da mora tudi voznik najti svojo srednjo mero tistega, čemur je še kos. Ampak, ker gre za moderno zasnovano vozilo je moderna tudi vožnja z njim: v pov-

prečju dovolj hitra, v celiem udobna in, če sodim le po krstno voženih kilometrih ter po približni porabi goriva na njih, tudi ne pretirano draga. K udobju prišteje še dobro zvočno izolacijo karoserije, k varčnosti pa precej njenih vroče cinkanih delov zoper rjo!

• • •

Nova renaultova številka pomeni ta hip velikansko Renaultovo upanje v uspeh. Že sredi tega leta bo proizvodnja teh vozila stekla tudi v Španiji, jeseni pa na Portugalskem. Prihodnje leto bo na ceste vsak dan zapeljalo 2500 novih renaultov 19. Tako bo iz številke nastalo število. Iz investicije pa, upajo, dobiček.

MARTIN ČESENJ



Moderno: skladno obla in aerodinamična karoserija

Tehnični podatki

Renault 19	TR 1,2 GTR 1,2 TRE 1,2 TR	TR GTR	TS GTS TSE	GTX TXE	TD GTD TDE
motor	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1237	1397	1390	1721	1870
vrtina in gib (mm)	71,5×77,0	76,0×77,0	75,8×77,0	81,0×83,5	80,0×93,0
največja moč kW (KM) pri 1/min	40 (55) pri 5000	43 (60) pri 5250	58 (80) pri 5750	67 (92) pri 5750	47 (65) pri 4500
kompresija	9,2 : 1	9,25 : 1	9,5 : 1	9,5 : 1	21,5 : 1
največji navor (Nm pri 1/min)	88 pri 3000	101 pri 2750	106 pri 2750	135 pri 3000	118 pri 2250
odmična gred (pogon)	1, stranska (veriga)		1, v glavi (zobati jermen)		
polnjenje z gorivom	enojni uplinjač		dvojni uplinjač		visokotlačna črpalka
menjalnik (št. prestav)	4 ali 5	4 ali 5	4 ali 5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, pomožni nosilni okvir				
zadnja prema	poltoga prema, enojna ali dvojna vzvojna vzmet, vzdolžna vodila, teleskop. blažilniki				
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne, servo (GTX in TXE: posebej hujene)				
zavore zadaj	dvokrožne, bobnaste, servo, mehanska ročna zavora				
volan	z zobato letvijo, prestava 21,7:1			z zobato letvijo, servo, prestava 19,5:1	
platišča	5 B 13	5 B 13	5 B 13	5,5 B 13	5 B 13
gume	145/80 x 13 S	145/80 x 13 S	165/70 R 13 T	175/70 R 13 T	165/70 R 13 T
teža praznega vozila (kg), v oklepajih 5 vrat	900 (920)	900 (920)	920 (940)	945 (965)	985 (1005)
dovoljena skupna teža (kg)	1370	1370	1400	1445	1480
medošna razdalja (m)	2,545	2,545	2,545	2,545	2,545
dolžina x širina x višina (m)			4,155 x 1,676 (1,694) x 1,416		
0–100 km na uro (s)	16,1/16,0	15,0	12,8/12,2	10,7/11,0	15,7
največja hitrost (km/h)	155	160	173	183/181	161
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,2/6,9/7,6 (5,0/6,6/7,6)	5,1/6,7/7,8 (4,8/6,4/7,8)	5,1/6,6/7,6 (5,1/6,6/7,9)	5,5/7,2/9,8 (5,3/6,9/9,6)	4,6/6,2/7,3