



## Vozili smo: RENAULT 21 NEVADA SYMPHONIE

*Renaultove modele že nekaj časa označujejo s številkami. Če je zraven še ime, gre za izjemen primerek. Če sta imeni dve, je imenitnost pač dvojna. Tako torej: nevada je kombijevska različica limuzinskega renaulta 21; symphonie pa pomeni več muzike za (nekaj več) denarja.*

krat enako oblikovan – z opazno daljšo (za 15 cm) medosno razdaljo kot pri limuzini, s podaljšano in skoraj povsem ravno streho, z zadnjima bočnima steklenima, ki se upogibata okrog vogalov in z vrati, ki so dovolj elegantno prepognjena, da izničijo vtis mrliškega avtomobila. Nevada hoče biti »voyager,« potovalnik za družinske potrebe z opaznim ter vselej uporabnim prtljajnikom. Tega je že v osnovi za zajetnih 674 litrov, ob postopoma in po tretjini zglobljivi zadnji klopi pa prostornina v njem naraste do polnih 1710 litrov seveda so v tem primeru uporabni samo še prednji sedeži.

Tam spredaj ostaja počutje v vsakem primeru povsem limuzinsko. Sedeža sta prijetna, dovolj nastavljiva in odeta v nedrseče sintetično blago, hkrati pa opremljena z nastavljivima avtomatskima pasovoma in obdana z razumnim razmerjem med ceno in plastiko in spodobno notranjo opremo; tako ostane renaultovski stil tega avtomobilskega razreda – kombijevskim

# NEVADA GRANDE

Nevado so predstavili v Parizu, že leta 1986, le sedem mesecev po krstu limuzinske R 21. Kjer je ime te ameriške države zaščiteno, se nevada ponekod imenuje savanna. Ampak to naj vas ne moti: avtomobil je oba-





okolščinam navkljub – nepri-  
zadet.

Značilno renaultovski (lopata-  
sti, s širokimi zarezi) v gumas-  
tih oblogah) so tudi pedalji, vol-  
lanski obroč (z zajetnima in nap-  
pak upognjenima prečkama ter



s trobljo od strani) in prestavna  
ročica (lahkotna, natančna in  
z obročkasto zaporo za vzratno  
prestavo).

Merilniki, pravzaprav vsi, ki jih  
običajna vožnja priporoča ali  
zahteva, so zloženi v oglati ohiš-  
je, ki se na desni strani »spušča«  
v zajetno limuzinsko sredinsko  
konzolo. V njej je tudi hi-fi nap-  
rava, opremljena z »daljinskim  
vođenjem« z desne strani volan-  
skega droga. Oznaka symphonie  
zadeva opremo, v tem primeru  
tudi quadrofonsko ozvočenje hi-  
fi naprave, pa elektrifikacijo  
oken v prednjih vratih, osrednjo  
ključavnico z infrardečim sproži-  
lom, zatemnjena stekla, servo-  
ojačevalnik volana, kovinski od-  
tenek karoserijske barve in (za  
precej evropskih kupcev) davč-  
novarčevalni dvolitrski motor  
z uravnanim katalizatorjem iz-  
pušnih plinov ter s 77 kW oziro-  
ma 105 KM.

Motor pri tej hiši ni novinec,  
je pa na novo uravnan, oprem-  
ljen z elektronskim vbrizgava-  
njem goriva ter z že od prej lah-  
kima glavo in blokom. Njegove  
najprej opazne lastnosti so ubog-  
ljiv vžig, spontanost pri ukazih  
s pedala za plin, prijetna prož-

nost, nežno upiranje previsokim  
vrtljajem – in, s tem v zvezi,  
včasih tudi malce preveč surov  
trušč. V kombinaciji z varčeval-  
no izračunanim petstopenjskim  
menjalnikom s takim motorjem  
opremljena neveda brez okleva-  
nja izpolni tovarniške obljube:  
pri nas izmerjena največja hitrost  
194 kilometrov na uro je bila  
celo večja od uradne, pospešek  
z mesta do hitrosti 100 km na uro  
v 11,1 sekunde pa natanko tak-  
šen, kot piše v prospektu. Pri  
tem je povprečna poraba goriva  
– in nevedo smo nekajkrat vozili  
tudi polno obremenjeno – zna-  
šala 10,7 litra neosvinčenega  
bencina na 100 kilometrov,  
z obetom, da bi bila ob zmernej-  
ših voznjah kar precej nižja.

Če renault neveda – lično iz-  
pisanemu vzdevku symphonie  
navkljub – po petih letih ne mo-  
re več biti vzorno sodoben, pa je  
še vedno ličen, predvsem pa pro-  
storsko zelo privlačen avtomob-  
il. Za top in v teh časih že kar  
okoren nos se oddolži z rezerv-  
nim kolesom v podu prtljažnika  
(ne z obešenim pod avto, kot je  
pri »francozih« največkrat nava-  
da), za občasn timeri trušč pa  
z zanesljivo lego na cesti. Ta je  
med vodenjem (predvsem zaradi  
podaljšane medosne razdalje)  
celo prijetnejša kot pri limuzini,  
pa tudi tako lahkotna, ko gre za  
počasne in tesne vozniske mane-  
vre, da povečane dolžine vozila  
izza volana ni mogoče opaziti.

Neveda zahteva zmerna doda-  
janja volana na ovinkih in dovo-  
ljuje tudi ostrejša zaviranja med  
vijuganji, ne da bi zadek nevarno  
opletal. Manj prijetna je na gro-  
bih tleh: takrat se tresljaji s koles  
prenašajo vse do volanskega  
obročja z armaturno ploščo vred,  
hkrtati z vibracijami pa se sproži  
tudi marsikateri črček pod plo-  
čevino in v notranjosti vozila.

Ampak to je treba prišteti k ena-  
kim značilnostim, kot sta tovar-  
niško nasajena prtljažniška rob-  
nika na strehi pa tudi k veljavi,  
ki jo neveda že nekaj časa ima:  
da je predvsem zelo uporaben  
renault.



Spredaj: limuzina



Zadaj: kombi



V nosu: Renaultova prilagojena klasika

## Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj vzdolžno  
– vrtna in gib 88,0 x 82,0 mm – gibna prostornina 1995 kubikov – kompre-  
sija 9,2:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5200/min – največji navor  
165 Nm pri 4000/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi  
(zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje  
goriva – vodna hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 840  
W – uravnani izpušni katalizator

**Premos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha  
sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh)  
– platišča 51/2 J x 14 – gume 185/65 HR 14

**Voz in obese:** kombi – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa  
štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna  
vodila, stabilizator – zadaj prečna vzgojna vzmet, vzdolžna vodila, tele-  
skopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj  
bobnate, servo omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na  
zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo

**Mere in teže:** dolžina 4,693 m – širina 1,970 m – višina 1,427  
m – medosna razdalja 2,750 m – kolotek spredaj 1,454 m, zadaj 1,400  
m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1100 kg – dovoljena skupa  
teža 1700 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 550 kg  
– prtljažnik (normna) 674/1710 litrov – posoda za gorivo 66 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 192 km na uro – pospešek  
0–100 km na uro: 11,1 s – poraba goriva (ECE): 6,7/8,1/11,3 litra neosvin-  
čenega bencina na 100 km.

*Neveda grande, pra-  
vim. Ne le zaradi pro-  
stornosti, tudi zaradi nje-  
nih obteženih zmogljivi-  
vosti. Pa tudi zato, ker je  
po polnih petih letih še  
vedno »in«. To pomeni,  
da gre dobro v denar in  
tega tudi ob testu ni mo-  
goče prezreti.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*