



Renault 21 TL

Tudi to se zgodi, da Balkan ni predalec od razvite Evrope. Ali povedano drugače: da mu zna Evropa prisluhniti. Ker Jugoslovani trmoglavimo z eno od davčnih ločnic ugodno motoriziranih avtomobilov že pri 1600 kubikih gibne prostornine, se je Renault (tako kot pred njim že BMW) odzval z modelom 21, ki seže z motorjem pod to zoprno mejo. Pravzaprav se je odzval našim kupcem, bolj kot Balkanu na splošno.

PRILAGAJANJE

Različica z 1,4-litrskim motorjem, (posebej) za YU

govora o sestavljanju tega vozila v novomeški IMV. Zdaj so te govorice manj glasne, veljajo pa še vedno.

Z renaulatom 21 so pomladi 1986 zamenjali dotakratni renault 18. Da bi bila celotna hišna ponudba enakomerneje porazdeljena, so

ga nežno približali največjemu renaultu 25 in ga pri tem odmaknili od manjših renaultov 9 in 11. To odraščanje v prepričljivi srednji razred je dobro uspelo, še posebej, če se kupec odloči za eno od odločnejših motornih ponudb. Največjim renaulatom podobno pa so oblikovali tudi karoserijo. Ta je sicer povsem klasično limuzinska, s štirimi bočnimi vrati ter z ločnim prtlačnikom (skoraj 500 litrov!) v njem. Zunanji videz je rahlo varljiv: karoserija se zdi precej oglati, njen nos pa precej top, če-

Zato se ne gre čuditi, če te različice renaulta 21 ni mogoče najti v katalogih, namenjenih siceršnji Evropi. Prilagajanje vozila je bilo – kot že rečeno – strogo namensko in, upoštevaje kombinacijo R 21 kot dovolj zrele limuzine ter 1,4-litrskega motorja, sposojenega pri manjših renaulatih, tudi narahlo privlečeno za lase. Ampak za nas je to vseeno zanimiv avtomobil.

Tako se je število različic renaulta 21, ki se je še pred nekaj meseci začelo vzpenjati od 1,7-litrskega motorja dalje (vse do 2,0 litrskega turbo bencinskega in za spoznanje večjega turbo dizelskega agregata), obogatilo še za možnost z 1,4-litrskim motorjem in povečalo na celotno število šestnajst. Izmed teh različic smo že predlani (Am, 8/1987) preskusili renault 21 GTS. Torej gre tokrat le za dopolnitev z za žep dosegljivejšo možnostjo. Povrh tega je bilo pred meseci, ko smo R 21 TL (1,4 litra) od blizu spoznali, tudi precej





prav je obenem moderno klinasta in streže (v tokrat preskušani različici) z zelo ugodnim količnikom zračnega upora ($C_w=0,29$). Dokaj klasične pa so tudi ostale oblikovalske podrobnosti: po tri okna na vsakem boku, v spojlerja zavijhjen na odbijača in zajetni vzdolžni povezavi med njima.

Ampak varljivosti je konec že po nekaj sto metrih hitre vožnje. Aerodinamika ni le na papirju, ta avtomobil zares ugodno in zato tiho reže zrak. Vozniku je notranjost takoj všeč, ali pa se mora nanjo zlagoma navajati. Kajti, prednja sedežna pomika (sedeža drsita na enojnih tirnicah, da je pod njima dovolj prostora za noge potnikov na zadnji klopi) sta vpadljivo izdatna, vpadljivo nizek in blizu kolen pa je tudi volanski obroč. Tako je sedenje v tem avtu športno ergonomično, pa v isti sapi tudi



Prtljažnik: velik, z ugodno nizkim spodnjim robom

dovolj francosko udobno, da ostaja neutrudljivo tudi na nevsakdanje dolgih vožnjah. Pripravno nameščena so tudi pedala, z izjemo tistega za plin, ki je prepokončno zavijhjen in se zatika ob podplat čevlja na njem, hitro všeč pa je človeku tudi kratka in natančna prestavna ročica. Sproščeno sedenje sproži tako eno samo težavo: prisiljeno stegovanje k armaturni plošči, kadar hočete sprožiti katero od stikal na njej.

Obilja pa tamkaj (pri tej različici) tako ali tako ni. Pred voznikovimi očmi so merilnik hitrosti z dvema kilometrskima števcema, merilnik goriva, nekaj kontrolnih luči in digitalna ura. Podobno skopa je tudi ostala oprema, ki šteje: varnostne utripalke, ogrevano zadnjo šipo, zadnjo meglenko, zglavnika na prednjih sedežih, štiri avtomatske varnostne pasove ter levo zunanje



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 – PORSCHE – 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, Kamnogoriška 26, tel: (061) 579-467 do 14. ure.

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

ogledalo z ročnim notranjim nastavljanjem. Tako preostaja obilica »slepih« stikal, namenjenih električnim povezavam in uporabnosti v dražjih in zmogljivejših različicah, vsakič sproti pa se nam zameri še stikalo za trobljo, ki ni na sredini volanskega obroča, ampak v ročici iz leve strani njegovega droga.

Med nepripravnosti v tem avtu sodijo še glasen ventilator (sicer tristopenjski, a ne pretirano učinkovit), drsniki za zračenje in gretje ter predali, ki so pretirano »futuraistično« oblikovani, da bi bili vselej v pomoč.

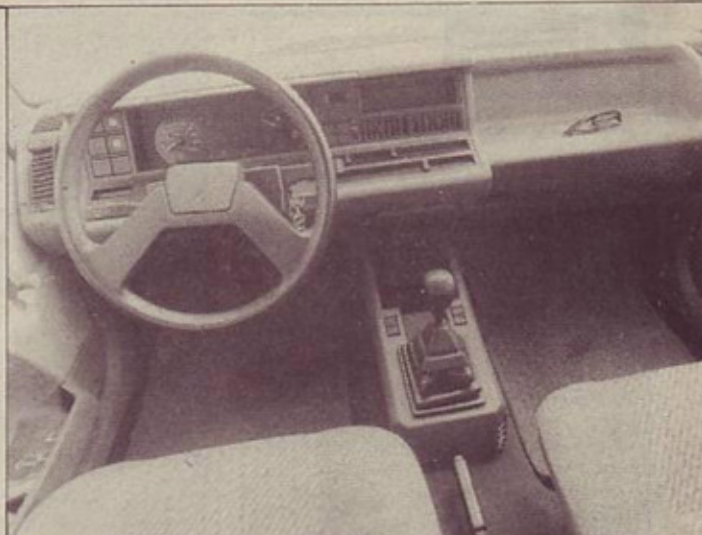
Srž te, lahko bi rekli »jugoslovanske različice« renaulta 21 je v njenem nosu. Motor v njem ni nov, je pa preskušan in še vedno povsem uporaben. To je že dolgo časa znani 1,4-litrski štirivaljni z lahko glavlo, s stransko odmično gredjo ter z verigo zanjo. Z gorivom mu streže dvojni padotočni uplinjač z ročnim čokom, ki ga je potrebno vsaj delno povleči vsakič, ko hočete motor zagnati. Pa še se vam utegne pripetiti, da boste imeli z vžigom motorja nekaj malega težav.

Motor se oglasi in teče razmeroma bučno, oddolži se pa z merno mirnim tekom ter s še ugodno prožnostjo. Petstopenjski menjalnik, ki so mu ga pritaknili, je praktično enak menjalniku v že prej preskušanim R 21 GTS, toda končno prestavno razmerje je, zaradi spremenjenega diferenciala, krajše. To naj bi prispevalo k živahnemu vtisu, ampak šibkosti motorja, glede na vozilo v celem, vseeno niso mogli prikriti. Naše meritve smo opravili z dvema osebama ter s polno posodo goriva, z mesta do posamičnih hitrosti pa smo pospeševali takole: do hitrosti 80 km na uro v 8,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 14,7 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 22,5 sekunde. Ti izmerjeni časi so še dovolj podobni tistim, ki jih je zapisala tovarna, precej manjša od obljubljenih pa je znašala pri nas izmerjena največja hitrost: 163 kilometrov na uro.

Je pa res: to hitrost doseže R 21 TL v peti prestavi, v še povsem varnem motornem območju, kar pomeni, da je moč do konca pritisniti na pedal plina daljši čas in brez skrbi za motorno zdravje.

Pa, saj smo tudi večidel testa prevozili na vso moč in pri tem izmerili povprečno žejo po bencinu 10,6 litra bencina na 100 prevoženih kilometrov. To je zajeten liter več kot med testom renaulta 21 GTS z 1,7-litrskim motorjem, kar samo potrjuje že zdavnaj veljavno spoznanje, da manjši motor (ob enako velikem in težkem vozilu) še ne pomeni manjše porabe goriva. S takšnim motorjem je potrebno tudi dosti prizanesljiveje ravnati, šele potem se – ob naporih, ki jih mora sicer premagovati – oddolži tudi z zmernejšo žejo. Ampak med našimi testi imamo za vse avtomobile enake zahteve: ostre, do skrajnosti tistega, kar zmorejo.

In podvozje renaulta 21 TL zmore dosti več kot njegov motor. To je razumljivo, saj se ponša z enako zasnovano kot pri različicah z znatno številnejšimi konjskimi



Notranost: prostorna, a špartansko opremljena

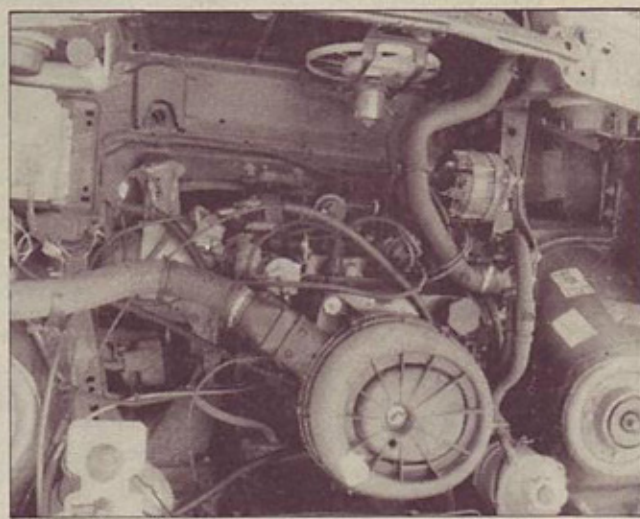
močmi v nosu. Vsa štiri kolesa so posamično obešana, ter oprta spredaj na vzmetni nogi ter prečna vodila, zadaj pa na vzdolžna vodila in prečne vzvojnne vzmeti. Podvozje je (v nasprotju s tovarni-

škimi oznanjanji) še vedno bolj francosko udobno kot pa italijansko ali nemško športno, ampak v celem jamči za oboje: za dovoljšnjo mero mehкости, ne glede na vrsto vozišča pod kolesi (kvečjemu zelo kratke in zelo ostre cestne gube pridejo »skozi volan« do voznikovih rok) pa tudi za dovoljšnjo mero zanesljivosti, če je voznik pripravljen pravočasno dodajati volan in na prehitrih ovinkih v kratkih presledkih odvzeti plin. Seveda mora vedeti, da si v sili z motorno močjo ne bo dosti pomagal, je pa obenem tudi res, da so vsa štiri kolesa tako čvrsta pri tleh, da je samozaviralni učinek vozila na ostrih ovinkih največkrat prepričljivejši od centrifugalnih nevarnosti, ki mu grozijo.

Torej se s tem renaultom 21 ne boste dirkaško vozili, ampak na njegovo potrebo varnosti se lahko zanesete. Pri tem so motornim zmogljivostim dovolj po volji tudi zavore, nezahtevne glede težačkosti pa je tudi volan: s štirimi zavrtljaji od ene do druge strani je oboje hkrati – dovolj neposreden za vijuganje in še sprejemljivo lahkon za počasne manevre.

Malce se vse te lastnosti skazijo, če je vozilo polno obremenjeno. Tedaj je slabotnost motorja izrazitejša, vzmetenje oziroma blaženje koles pa malce manj uravnoteženo. Ampak, prvo je pač v skladu z bojem zoper višje datjave ob nakupu avta, drugo pa s tem, da je avto francoski.

In tako je renault 21 TL z 1,4-litrskim motorjem natanko to, kar je moral postati: plod prilaganja našim, torej jugoslovanskim avtomobilistično-življenjskim okoliščinam. Zal pa tudi to ne pomeni, da je dosegljiv za vsakogar. Balkan je kljub vsemu še vedno daleč od Evrope.



Motor: podhranjen zavoljo naših davčnih pravil

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 76,0×77,0 mm – gibna prostornina 1397 kubikov – kompresija 9,25:1 – največja moč 50,5 kW (68 KM) pri 5250/min – največji navor 104 Nm pri 3000/min – ročnična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava iz lahke kovine – dvojni padotočni uplinjač, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha

sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,727; II. 2,047; III. 1,321; IV. 0,966; V. 0,794; vzvratna 3,545; diferencial 4,066 – platišča 5B×13 – gume 165 SR 13

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, negativni polimer vođenja – zadaj prečne vzvojnne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo- krožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema)

– volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,462 m – širina 1,706 m – višina 1,414 m – medosna razdalja 2,659 m – kolotek spredaj 1,429 m, zadaj 1,402 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 940 kg – dovoljena skupna teža 1380 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavoro 470 kg – dovoljena obtežba strehe 60 kg – prtljažnik (normno) 490 litrov – posoda za gorivo 66 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 168 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 14,5 s – poraba goriva (ECE): 5,3/6,7/8,9 litra bencina super na 100 km