

Test: RENAULT 25 TURBO D



LE CHARME FRANÇOIS

Povprečen Francoz se zjutraj okrepča s croissantom, popije po kosilu kozarec beaujolaisa, voli Mitteranda in se vozi z renaultom 5. Nadpovprečen Francoz prezira Saint Tropez, konča večer s curvoisierom in sedi v renaultu 25.

Zdaj pazite, da ne boste česa pomešali: ljudje, ki jih je pri nas mogoče videti v tem avtu, ponavadi niso Francozi, četudi ljubijo konjak in ne zahajajo na francosko riviero. Še do nedavna je bil renault 25 jugoslovanski pendant mercedesa; kot vozilo uradnih garnitur je bil brez zvezde in zunanega blišča manj opazen za ljudstvo. Zasebniki pa – morebiti prav zato – niso pretirano segali po njem.

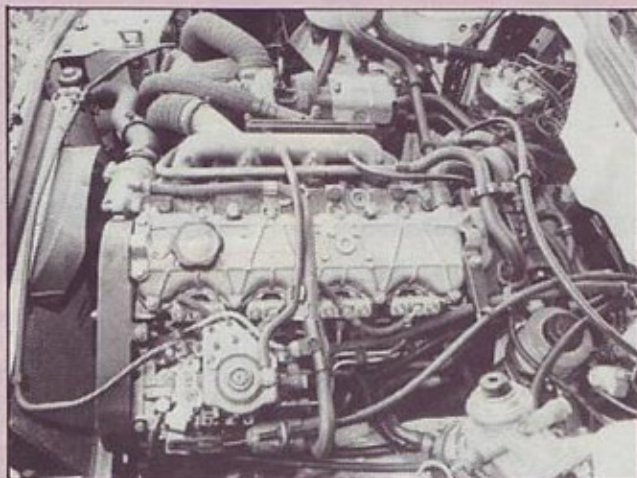
Škoda. Kajti ta največji model

francoske državne tovarne je prijeten in udoben avtomobil. Odkar so pred sedmimi leti z njim spodrinili renault 20/30, se je ob sprotnih izboljšavah nalezal tudi dovolj šarma: kot aerodinamična, skladno oblikovana, prostorna in udobna kombi-limuzina v številnih različicah – če štejejo pri tem kombinacije različnih bencinskih in dizelskih motorjev, običajnih in samodejnih menjalnikov ter različno dragih paketov opreme.

Testni renault 25 turbo D je bil torej le eden od njih. Skoraj snežno bel je prizanašal s službenim videzom in namigoval na družinsko uporabo. Hkrati pa je s svojimi merami in opremljenostjo čisto jasno segal v višji avtomobilski razred.

Pet vrat tega avtomobila je zagotovo ena izmed njegovih najhitreje opaznih odlik: bočna vrata so široka in omogočajo lahko dostopnost k sedežem, pa tudi tista na zadku so – na račun velike šipe v njih – prikladen kompromis med limuzinskim videzom in kombijevsko dosegljivostjo razmeroma velikega prtljažnika, ki se ob zložljivem zadnjem naslonjalu lahko še poveča. Prtljažnik je tudi opazno globok, ampak zaradi te globine je po rezervno kolo treba seči pod vozilo. Navkljub morebitni nesnagi





Motor: slab, ali ugledan.

okrog njega.

Značilno renavtovska ostaja tudi pri R 25 bočna linija, ki omahuje od zadaj proti nosu. Skladno z njo je zaobljen celotni prednji del avta, ki so ga z zadkom optično uravnovežili že z velikima in v spojlerju zavihanima odbijačema. Končen pečat daje gumasta letev, ki obrobja ves avto.

Zanimivo je, da je nos avtomobila kar precej režast, da sta zunanji ogledali na zajetnih pečljih, da so izrezi blatnikov še vedno izraziti in da se tudi robov vzdolž strehe oblikovalci niso odrekli, pa jim je aerodinamika s $C_w=0,28$ prav dobro uspela.

Manj posrečena – glede oblike – je najbližja voznikova okolica v avtu. Francozi spet niso mogli iz kože: hoteli so biti drugačni. In so. Armaturna plošča s sredinsko konzolo vred spominja na zmes mešalne mize v radijskem studiu in kokpita v ne preveč uglednem letalu, pri čemer je nerodno »zastrt« z nadstreškom, ki verjetno marsikateremu este-

tu naježi kožo. Osnovni instrumenti so sicer pregledni, žal včasih in ob nekaterih dnevnih svetlobah pretirano bleščeči se, a hkrati tudi dovolj popolni, saj obsegajo merilnike za hitrost vozila, motorne vrtljaje, temperaturo hladilne tekočine, gorivo, tlak turbinskega polnilnika ob motorju ter tlak in količino olja v njem. Večvrstne kontrolne luči oznanjajo tudi potrebe po servisnem pregledu vozila, stikala in nekatere druge naprave pa po zelo hitri prilagodljivosti voznika. Zračanju in gretju na primer so namenili zamotan nadzor uravnavanja z vrtljivimi stikali: stikalo za trobljo je ob volanskem drogu, stikalo za varnostne utripalke je na nepreglednem mestu in tudi nekatera druga stikala (osrednja ključavnica, brisalniki in gretje zadnje šipe) so po avtu malce razmetana. Renaultova stereo naprava zahteva od vsakega voznika tudi nekaj sposobnosti tonskega tehnika, čeprav so najpreprostejše ukaze prenesli v štrlino na desni strani volanskega droga. In zunanijma ogledaloma je mogoče ukazovati

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtna in gib $86,0 \times 89,0$ mm – gibna prostornina 2068 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 63 kW (85 KM) pri 4250/min – največjiavor 181 Nm pri 2000/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahke kovine – predkornore – rotacijska visokotlačna črpalka (bosch) – turbinski polnilnik za izpušne pline (garrett T3), s hladilnikom polnilnega zraka, polnilni tlak 0,6 bara – vodno hlajenje – akumulator 12V, 65 Ah – alternator 840W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na fleh) – prestavna razmerja: I, 4,091; II, 2,176; III, 1,409; IV, 0,971; V, 0,784; vzvratna 3,545; diferencial 3,556 – platišča 6 Jx15 – gume 195/60 HR 15 (michelin MXV)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vijajne vzmeti, spredaj trikotna, zgoraj enojna prečna vodila, vzdolžne opore, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj vijajne vzmeti, prečna vodila, vzdolžne opore, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,4:1, 2,9 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,713 m – širina 1,806 m – višina 1,415 m – medosna razdalja 2,723 m – kolotek spredaj 1,496 m, zadaj 1,474 m – rajdni krog 10,8 m – teža praznega vozila 1270 kg – dovoljena skupna teža 1715 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1170 kg, brez zavore 625 kg – prilajžnik (normal) 442/1238 litrov – posoda za gorivo 72 litrov

Zmogljivosti (I tovarna): največja hitrost 172 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 13,1 s – poraba goriva (ECE): 5,2/6,9/8,5 litra plinskega olja na 100 km

le ročno, s silno občutljivima ročicama. Šipe se pomikajo električno, sedeža pa ne. Njena vzdolžna pomika sta majčkeno prekratka (to je vselej dobra zvižaja, da ostane več prostora za koleno potnikov na zadnji klopi), ampak to je tudi njuna edina napaka. Zasnovana sta temeljito in namenjena predvsem udobju. Zato sta obrobjena tudi s kromlčnimi naslonjali, ki se na vratih odprejo v pripravna predala.

Volanski obroč je po višini nastavljiv, prestavna ročica je predolga, a zelo lahkotna, pedali so pravilno razporejeni (z oporo za levo nogo vred) in vse v tem avtu deluje mehko in ugodno. Tudi končna obdelava potniškega prostora, da, lahko rečem kar celega avta, je skoraj že nemško natančna.

AIŠ





Komolčnik: s predalom in pretikali

Z motorjem vred. Ta bi vas utegnil sprva razočarati. V turbo D je pač turbo-dizelski motor, natanko takšen, kakršnega je mogoče najti tudi v nosu manjšega in lažjega renaulta 21 z enako oznako. In v tem je bistvo: motorju samemu ne manjka nič le renault 25 je zanj pretežak. V celem iz lahke kovine izdelani štiralnik z zobatim jermenom za odmično gred v glavi ter z nekaj več kot dvema litri gibne prostornine (to nekatere davščine seve-

«luknjo», ki je pri turbo-motorjih razmeroma pogosta. Ampak zgani 1270 kilogramov piazne ali, še huje, več kot 1700 kilogramov »polne« teže tega renaulta vseeno ni preprosto. Menjalnik so prilagodili kolikor toliko logično: z razmeroma kratko prvo ter daljšimi preostalimi prestavami – motorna uglajenost, še zmeremu motornemu trušču in dovolj velikim potovalnim hitrostim v prid.

Med našimi meritvami z dve-

goriva za limuzinski prevoz te vrste ugodna, pa tudi hitrostna povprečja, predvsem na avtomobilski cesti, utegnejo biti ob dosledno zahtevnem vozniku dovolj visoka.

Navsezadnje je ta renault v celem ustvarjen za to vrsto potovanj. Štiri posamično obešana kolesa s prečnimi vodili in vijaknimi vzmetmi so sicer kos tudi ostrim vijuganjem, ampak mehko vzmetenje in temu prilagojena stabilizatorja so bolj naklonjeni civiliziranim cestnim okoljem.

»Civilizirani« pa so tudi drugi deli podvozja: zavore s spredaj posebej hlajenima kolutoma in ABS ter volanom s samo 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, a z zelo dobro prilagojenim servoojačevalnikom, ki zmore – od vsega v tem avtu – najbolje ustreči vozniku: najsi bo na zaporednih ovinkih, na ravnini ali v mestni gneči.

K dobrim lastnostim renaulta 25 pa štejeta tudi dobra vidljivost (upoštevaje velike steklene površine, veliki zunanji ogledali, brisalnika in luči) in neobčutljivost na sunke bočnega vetra.



Kokpit: zapleten, a z vsem potrebnim



Priljažnik: velik, toda z rezervnim kolesom pod dnom

da zviša) zmore v osnovni ponudbi 51 kW oziroma 70 KM, v turbo-dizelski različici, kakršna je bil testni avtomobil, pa streže z največjo močjo 63 kW (85 KM) pri ugodnih 4250 vrtljajih v minuti ter z največjim navo-rom pri še ugodnejših 2000 vrtljajih v minuti. Garrettov turbinski polnilnik (opremljen s hladilnikom polnilnega zraka) »prijemlje« dovolj zgodaj in dovolj spontano, da se vozniku ni treba pretirano ubadati s pospeševalno

ma osebama v avtu in s polno posodo goriva je renault 25 turbo D pospeševal takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 5,4 sekunde, do 80 km na uro v 9,0 sekunde, do 100 km na uro v 12,9 sekunde, do 120 km na uro v 20,1 sekunde in do 140 km na uro, povprečna poraba med celotnim testom pa 9,1 litra plinskega olja na 100 prevoženih km

Priznati je treba, da je poraba

Renault 25 turbo D je natanko to, za kar so ga naredili: malce lenobna, dovolj varčna, predvsem pa dozorela in udobna (kombi-)limuzina. In to je to: le charme français! Francoski šarm.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdjan Živulović*