

Renault 30 TS

Višji razred

Največji renaud je posebnost zaradi šestvaljnika ob prednjem pogonu, je pa tudi najdražji avto, ki ga je moč kupiti za dinarje



Ko so renaud 30 TS pred štiri leti prvič predstavili občinstvu, se je to zgodilo ob pravem ali ob nepravem času — kakor se vzame! Ob pravem zato, ker je tedanja bencinska kriza ravno minila, pa so se ljudje znova ozirali za večjimi avtomobili; ob nepravem pa zato, ker sodi ta renaud k trojki (Peugeot-Renault-Volvo), ki jo združujejo enaki motorji. In ker so tedaj pri Renaultu s »tridesetico« precej pohiteli (in skoraj prehiteli partnerja), zlobneži namigujejo, da je prav zaradi naglice, ki jo je izzvala ta predstavitev, peugeot 604 zadaj tako nespretno »odsekane«.

Tako se je renaud 30 TS z močnim motorjem v nosu in z navidezno veliko karoserijo postavil ob bok tekmečem iz višjega razreda: beamveju 525, Fordovi granadi, mercedesom, pa seveda peugeotu 604 in volvu 264 GL. Pri vsem tem je ostal renaud od strehe do tal: tovarna pri zasnovi ni popustila niti za las, zato je tudi ta renaud limuzina s prednjim pogonom, prisekanim zadkom in s petimi vrati — tako kot večina avtomobilov iz iste hiše.

OPREMA ZA UGODJE

Največji renaud je — gledano z vseh strani — prikupen avto. Skladne obline skrjuje celo precej štrleč nos, ki pa z motno črno masko in štiri kroglimi (halogenskimi) žarometi oznanja, da avto ni pohleven jagnje in da se mu je vredno umakniti. Preostali kos vozila je zamišljen tako, da bi bilo potnikom čim prijetneje. Konec koncev nosi avto oznako »made in France«! To pa pomeni, da se je na udobje v njem že moč zanesti.

Tako volik, kot je videti, pa renaud 30 TS vseeno ni! Celih deset centimetrov je krajši od BMW 525 in skoraj dvakrat toliko od peugeota 604. »Prihranek« pri dožinji se mašuje dolgonogežu, ki bi rad za (ve-

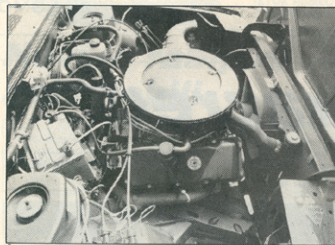
likim) voznikom sedel na zadnjo klopo. Pa tudi prtjažnik v svoji osnovni ponudbi ni ravno bahaški za to kategorijo vozila. Res pa je, da so pri Renaultu znova uporabili recept o »raztegljivi« prostornini — pa je moč prostor za prtjažgo povečati na tri načine. Vsaklič na račun zelo gibljivih sedežev.

Znotraj bi bil ta avto lahko uglednejše izdelan, kot sicer je. Tisto, kar dobi voznik, je — z obročem volana vred — zavito v razmeroma ceneno umetno prevleko, pri čemer je razporeditev stikal in ročic prav po francoasko neurejena. Od štiri

okroglih instrumentov, ki so razvrščeni v ravno vrsto pod ravno palico, je ves čas moč videti le srednja dva — merilnika hitrosti in vrtljajev; kontrolne lučke in uro pa skrjuje volan. Oblikovalci se očitno niso mogli odločiti za eno vrsto stikal — pa je zdaj tisto za prižiganje luči drugačne sorte od ostalih. Pa tudi to ni prijetno, da se morate za (električno) odpiranje oken stegovati daleč naprej, mimo volanskega obroča, tu da imate za avto štiri ključke. Se pa v tem avtomobilu zelo dobro sedi. Sedeži so sicer mehko obloženi, ampak prednja dva odlično oprijema-

ta telesi, vozniku, celo dolgi- nu, pa ni težko najti najugodnejše lege telesa. Tudi volan, pedala in prestavna ročica so v skrbno umerjenih razdaljah in omogočajo sproščeno in lahkотно držo. Nasploh je prestavna ročica med privlačnejšimi voznikovimi pripomočki, ne le zato, ker je pripravno kratka in gladko preskakuje iz enega v drug položaj, temveč tudi zato, ker ji menjalnik ubogljivo sledi — pa je pretikanje v tem avtomobilu resničen užitek.

Tole je dobro vedeti: ta avto na zahodnoevropskih trgih še zdaleč ni najdražji v svojem



Šestvaljnik V-oblike je nameščen tik pred prednjo premo. Zato je potrebno volan v ovinkih odločno dodajati

razredu, ponuja pa krepak za lagaj opreme, ki je pri marsikaterem njegovem tekmeču že redkost ali pa je potrebno za njeno posebej doplačati. K osnovni ceni renaulta 30 TS sodijo: električno pomikanje šip v prednjih vratih (tovarši na zadnji klopi morajo to početi z lastnimi rokami), ogrevana zadnja šipa, avtomatski pasovi za vse štiri sedeže, vzglavnika na prednjih sedelih in togo povišani zadnji naslonjali, samodejno zaklepanje vseh štirih vrat, halogenski žarometi, nastavljanje višine

žarometov (z gumbom ob volanu), štirikrat kolotne zavore (spredaj z notranjim hlajenjem), servojačevalnik volana, zatemnjena stekla in ojačevalnik zavorne moči, ki se sproti prilagaja obtežbi vozila. Eno z drugim: če prištemem še bogato oblažinjene sedeže in razkošne preproge, je počutje v tem vozilu – pa naj gre pri tem za voznika ali za sopotnike – na moč ugodno. Konec koncev to niti ne sme biti čudno, saj je to največji in najdražji renault, ki naj bi bil enako dober kot službeno vozilo



Velika zadnja vrata: prostor pod njimi naj bi odtehal tudi morebitni prtijažnik na strehi, ki je brez stranskih robov in zahteva od tistih, ki bi radi kaj prevažali na njej, malce več volje in nakup posebnega prtijažnika.

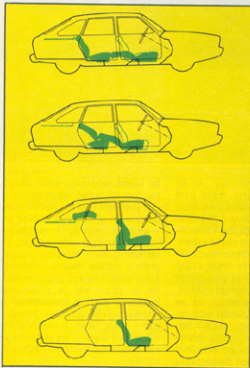
ali pa kot (pri nas malce težko dosegljiva) udobna limuzina za družinske izlete.

ŠESTVALJNIK ZA PREDNJI POGON

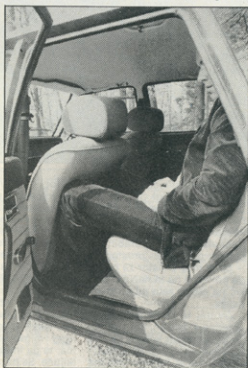
Žal smo imeli ta avto prekratke čas v rokah, da bi ga lahko do obisti preskusili in zapisali ob njem prav vse, kar zmore. V nekaj pičlih urah ni bilo časa niti za daljše in zahtevnejše vožnje niti za natančne meritve, ki bi dokazale, koliko zaleže motor. Je pa motor ugleden

kcs tehnike, dovolj sodoben, da mu po tej plati ni moč ničesar očitati. Nastal je s skupnimi inženirskimi prizadevanji in denarnimi vlaganji Peugeotov, Renaulta in Volva, s tem, da je Volvojeva različica tega motorja opremljena z vbrizgavanjem goriva (in zato močnejša), pri Renaultu, deloma pa tudi pri Peugeotu, pa so se zadovoljili z dvojnimi uplinjačem, kar je pravzaprav škoda. Motor z vbrizgavanjem goriva bi tekel mirneje pa tudi odločneje, saj zmore pri volvu polnih 148 KM. Kajti to je moderen motor, z glavama in blokom iz lahke litine, s po eno odmično gredjo v vsaki glavi in s kratkim gibom, ki je v korist vrtljajem. Zato je izbira uplinjača precej težko razumljiva, čeprav je res, da renault 30 TS kljub temu postreže s 128 KM. To je pa dovolj, da je moč s to, 1320 kg težko limuzino moč tudi hitro speljati in hitro voziti.

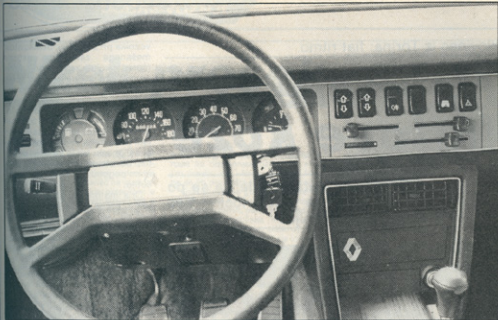
Za porabo goriva, ki jo objavlja tovarna (glej Tehniške podatke!) ne damo roke v ogenj, ker je nismo izmerili. Znabit, da porabi motor malce več bencina, kot piše v prospektu. Pa tudi vse druge zgovornejše zmogljivosti smo izmerili «na roko», brez natančnih naprav in na navadni cesti. Pa bo kar res, da je renault 30 TS pri pospeševanju od 0 do 100 km na uro hiter za pičlih 11 sekund in da zmore več kot 180 km na uro, kadar se vozniku zahoče drevi. Pri tem je motor spodobno tih, s hrupom se oglašajo šele ob najvišjih vrtljajih, se pa skoraj ni moč ogniti cviljenju gum, kadar je noga na plinu ob speljanju trmasta.



Štiri možnosti pregibanja sedežev in zadnje klopi so v prid predvsem povečanju prtijažnega prostora



Tudi v višjem razredu se lahko slabesedi. Kadar je prednji sedež v zadnji legi, in klopi zmanjka prostora za (dolge) noge



Preprosto armaturno ploščo deloma zakriva pripraven in tapeciran obroč volana. Tudi vse drugo v tem avtu je zelo skrbno obloženo

Spodrsavanje koles postane zares zoprn v ostrem ovinku – ne le zaradi cviljenja – temveč tudi zato, ker je posledica spodrsavanja notranjega kolesa drsenje nosu proti zunanjemu robu ceste, pa je hitro vožnjo moč rešiti edinole z ostrim dodajanjem volana ali pa z večkratnim zaporednim odvzemanjem plina – da se avto sam postavi »v ovinek«. Te vrste težave bi se verjetno še stopnjevale na spolzkem cestišču, teža motorja in njegova namestitve povsem v nosu vozila pa sta poglavita krivca za to. Ampak, vedeti morate, da tega avtomobila niso naredili za divjake in da je tudi pri nas napredaj za tiste, ki bi se radi hitro in uglasno vozili. Kajti ta avtomobil zelo dobro drži

smer, odlično kljubuje bočnemu vetru, izvrstno zavira, pri tem pa omogoča, da potniki niti ne vedo, kako hitro se peljejo. Prednji pogon je takoj po tistem, ko vam je uspelo spejlati, ne da bi šla moč s koles cvileče v zrak, ampak na cesto, zelo dobra rešitev – v korist gladki in varni vožnji. In renault 30 TS zasluži glede tega vso hvalo.

Pri tem bo užival tudi voznik, ki mu je tovarna dodelila skrbno uglaseno servo napravo volana, pa je celo ob lahkotnem sukanju obroča vselej »v stiku« s cestiščem. Čeprav športna limuzina ta renault ni.

Saj je tudi povozje ustrojeno tako, da je potnikom prijetno, ni pa za dirke.

Renault 30 TS sodi po novem v dopolnilni program nove meške tovarne IMV, ki je svoje poslovanje s tujino in z licenčnim partnerjem Renaultom uredila tako, da lahko letno prodaja tudi določeno število teh vozil. Avtomobil je torej moč dobiti za dinarje: za družbeni sektor velja cena, ki je za las nižja od 500 tisočakov, za zasebnike pa cena, ki seže malce čez to številko. Torej tudi renault 30 TS ni izjema: pri nas je skoraj trikrat dražji kot tam, kjer je doma. Gre pa vseeno krasno v denar!

M. ČESENJ
foto: M. ZAPLATIL

Tehniški podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V oblike (90°) – nameščen vzdolžno pred prednjo premo – vrtilna in gib 88 x 73 mm – gibna prostornina 2664 kubikey – kompresija 9,2:1 – največja moč 128 KM (94 kW) pri 5500/min-DIN – največji navor 21 kpm (206 Nm) pri 2500/min – ročna gred v 4 ležajih – po ena odmerna gred v vsaki glavi (veriga) – glava in blok iz lahke litine – dvojni padatočni uplinječi weber – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 50 Ah; alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – šlinatopenkajski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 51/2 J x 14 – gume 175 HR 14 (michelin XAS)

Voz in obesa: limuzina za pet oseb – pet vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj trikotna in enojna prečna vodila, nalezne opore vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj prečna vodila, določne opore, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvo- krožno kolutne zavore ob vseh štirih kolesih, servo, omejevalnik moči zadaj, ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvico, servo

Mere in teže: dolžina 4,520 m – širina 1,732 m – višina 1,431 – meosna razdalja 2,671 m – kolotek spredaj 1,444 m, zadaj 1,438 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 1320 kg – dovoljena skupna teža 1740 kg – prtljajnik 395 oziroma 1145 litrov (tovarja)

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost 183 km na uro – poraba goriva pri 90 km na uro: 8,5, pri 120 km na uro: 11,0 litra na 100 km

