



test

Pavle Klinar

# RENAULT 4 - 67

Renaultova štirica je avto za ljudi z nazori.

Kdor si ne more ali pa noče privoščiti drugega avtomobila, pa se kljub temu hoče voziti udobno v vseh ozirih, ne da bi mu šlo za slepa, ampak bolj za pameten in smotrni avto — za tega je R 4.

## Pet vrat

Neki zahodnonemški tester je zapisal, da je renault 4 kopija citroenovega spacka — le da je boljša od originala, kajti pri kopiji so lahko popravili nekatere napake izvirnika. In mnogi drugi so menili, da je R 4 najrazumnejši evropski avto. To zaveda njegovo celotno konstrukcijo. Seveda pa se spozna človek z razumnostjo tega avta najprej pri njegovi karoseriji.

Da naj ima tudi v tem razredu vsak potnik svoja vrata za udobno vstopanje in izstopanje, tega se držijo samo Francozi, pa še ti ne vsi. Da se lahko tako majhen in cenen avto po potrebi spremeni (s preklopitvijo zadnjih sedežev naprej ali, če hoče kdo še več prostora, z njihovo odstranitvijo) v kombi in da ima posebna velika vrata za nakladanje prtljage, to se zdi lastnikom italijanskih in nemških avtomobilov skoraj že neverjetno. In da je pri vsem tem v karoseriji prostora za štiri potnike toliko, kot nikjer v tem razredu, da lahko spredaj iztegnete noge celo boljše kot v

mnogih precej večjih avtomobilih — to sodi že med umeteljine renaultovih inženirjev, ki pri štirici niso po nepotrebnem zapravili nobenega centimetra.

Seveda mora tudi tako udobna karoserija ostati lahka. Kljub temu je treba reči, da na videz mnogo bolj kompaktna fičkova karoserija ne škopoče po dveh letih nič manj, kot pri štirici. O francoskem načelu, da je bolj važna udobna in varna vožnja, kakor kot bunker zgrajena karoserija, je mogoče razpravljati s stališča okusa — s stališča smotrnosti pa ne, kajti preudaren človek bo dal prednost načelom, ki jih demonstrira renault (ne samo renault) s štirico (ne samo s štirico) pred mnogimi čvrstimi in (vsaj na videz) mnogo solidnejšimi karoserijami, v katerih pa se človek vozi stisnjen, mnogo manj udobno in nazadnje tudi manj varno.

## Tri prestave

Preizkušeni motor štirice brni zvesto in zanesljivo. Vzdržljiv je, dovolj elastičen, ne moti ga dolga vožnja po avtocesti s polnim plinom. Je izredno varčen, saj porabi na primer za liter na 100 km manj kakor njegov prav toliko kubični Fiatov kolega. Pri tem je razmeroma tih. Zahodnonemške primerjalne meritve jakosti hrupa v karoseriji v fonih kažejo:

prazni tek na mestu  
pri 50 km/h  
pri 80 km/h  
pri 100 km/h

fiat 850	NSU 1000	renault 4	VW 1300
55	59	51	57
70	71	70	69
78	76	77	76
83	81	81	79

Med malimi avtomobili so samo tri prestave skoraj neznane — renault 4 jih ima. Če bi imeli štiri, bi bil gotovo za dobrih 10 km/h hitrejši in tudi boljši pri pospevanju. Pa tudi tako glede na konkurenco dobro odreže. Seveda so tri prestave za vožnjo po mestu udobnejše — na dolgih rahlih klancih, ko tretja ni več dovolj močna, druga je pa prepočasna, si človek zaželi v štirici štirih prestav. To pride v poštev predvsem pri polno obremenjenem avtomobilu na avtocestah z njihovimi dolgimi in ne prestrtimi klanci, medtem ko na veliki večini naših cest štirice tri prestave niso ovira.

Če človek prestavlja pri 5500 vrtljajih motorja v minuti, seže prva do 35 km/h, druga do 72 km/h in tretja teoretično do 127 km/h, medtem ko je dejanska najvišja hitrost (kakor smo jo mi izmerili) 113,5 km/h; števe kaže pri tem dobrih 124 km na uro.

Pri pospevanju je renault 4 le malo počasnejši od naprimer VW 1300. Zelo lah-

no in precizno tekoča prestava ročica lajša prestavljanje.

Štirica je torej v vsem, kar zadeva motor, v skladu z evropskim povprečjem — glede porabe goriva pa odreše precej ugodneje kakor velika večina konkurentov. Več kot sedem litrov in pol tudi po mestu ne porabi. Pri vožnji po avtocesti s povprečno hitrostjo 90 km/h potroši slabih šest in pol, pri vožnji z nad 100 km/h nekaj manjšega nad 7 litrov na sto kilometrov. Daljši test je pokazal (pri večinoma hitri vožnji in v neugodnih razmerah) povprečno potrošnjo 6,02 litra na 100 kilometrov. Pri tem moramo povedati, da smo tankali super, kakor je treba.

### Udobno in varno

Največja odlika štirice je njeno podvozje.

Kdor bo enkrat dober spoznal udobno vožnjo v B4 in varno lego tega voza na cesti, se ne bo nikoli več dobro počutil v ogromni večini manjših evropskih voz, od nemških in italijanskih do čeških.

To ni tisto zibanje na cesti, kakor ga demonstrira spaček, ki se zdi nekaterim pretirano, ampak mehko drsenje preko vseh neravnin, kockastih ali makaadamskih.

Pogon na prednja kolesa in težišče motorja za prednjo osjo je omogočilo uporabo mehkega vzmetenja zlasti na zadnji osi, ki je za udobno počutje potnikov odlična.

Te že same po sebi za dobro lego na cesti odlične konstrukcijske lastnosti pa hkrati s posamičnim obešenjem zadnjih koles omogočajo, da štirica skoraj ni mogoče spraviti iz smeri. Cesta mora biti že presneto gladka in voznik izrazito nespreten, da bo štirico zaneslo. Nam je to, namreč, da bi voz zaneslo, uspelo šele potem, ko smo ga v najostrejšem možnem krogu gonili z najvišjo možno hitrostjo, tako, da je na prednjem zunanjem kolesu guma skoraj potegnila navznoter in jo snelo s platišča: pa še takrat je štirici začelo rahlo odnašati zadek, počasi, da je mogel voznik to zanašanje sproti kontrolirati, ne da bi zaradi tega moral zmanjšati hitrost.

Na ledenem cestišču bi se tudi s tem avtom lahko zavrteli, čeprav mnogo pozneje, kot z večino drugih. V takih okoliščinah, na snegu in ledu, ima namreč še dodatno prednost zelo dobre smerne stabilnosti, držanja smeri pri vožnji naravnost.

Indirektno prestavljen volan (štirje in pol zavrtljaji od skrajne leve do skrajne desne) zahteva malo več vrtenja krmila (za primerjavo: NSU 1000 trije zavrtljaji, fiat 850 trije in pol), je pa dovolj precizen, ne zahteva napa in se ga človek izredno hitro navadi. Ker štirica niti stranski vter niti druge težave ne spravi iz smeri, ima človek navsezadnje za krmilom malo dela.

Štirica reagira neugodno edino pri zelo ostrem nenadnem zavijanju zapored levo-desno, torej pri ostrem sialomu pri visoki hitrosti: takrat pride zaradi mehkega vzmetenja do prečnega zibanja, ker se nagib karoserije ne izravna takoj in lahko človek še zavija v nasprotno smer, ko visi voz še v nagibu iz prejšnjega ovinka.

Ker so obremenjena pogonska kolesa, je štirica tudi za vzpenjanje po snegu prav primerna. Avto ima serijsko radialne gume





široko špranje, se bo notranjost voza odlično zračila brez prepriha.

Široka odlagalna polica spredaj nudi prostor tudi za večje kose priločne priljage.

Čeprav dajejo naši kupci prednost umetnemu usnju, je bolje zahtevati z blagom prevlečene sedeže, ki so pozimi manj hladni in v poletni manj vroči.

Letošnja štirica ima v primerjavi s prejšnjimi letniki novo armaturno desko. Brznomer ni postal nič bolj pregleden, stikala pa so nameščena mnogo boljše kot prej. Letošnji model ima tudi pokrov nad prtiljajnim prostorom, da prtiljaga ni vsakomur na oči.

Kljuke na vratih so preproste, ampak učinkovite — razen na zadnjih vratih: imel sem v rokah štiri različne štirice, pa se zadnja priljajna vrata pri nobeni niso zapirala voljno in rahlo, brez luputanja. Očitno bo moral Renault prej ko slej izdati še nekaj frankov in opremiti priljajna vrata z boljšo ključavnico.

Brisalca šipe obsežeta zadostno polje, prevč razkošno pa ne.

Vzratno ogledalo je nameščeno na francoski način spodaj nad armaturno desko. Bojda delajo to Francozi iz varnostnih razlogov, kajti že marsikdo si je tudi pri nedolžnih trčenjih razbil glavo na vzratnem ogledalu pod stropom. Vendar tisto snevarno vzratno ogledalo opravlja svojo nalogo dobro, medtem ko je to francosko ne. Če gre za varnost: skoraj nič dražja od navadnih niso danes vzratna ogledala, ki pri močnejšem sunku popustijo pred še tako mehko sovražniško glavo — to je prav tako varna pa mnogo bolj funkcionalna rešitev.

Cena: 888,20 dolarja  
in 7.670 Ndin

Zavarovalnina:

Jamstvo 158,12 Ndin  
kasko 542,10 Ndin  
(Zavarovalnica Ljubljana)  
Cestnina: 80 Ndin

Barve: bela, svetlo in temnosiva, svetlo in temnoplava, svetlo in temnordeča, krem.

Prodajalec: »Cosmos«, Ljubljana

Električna oprema je preprosta in zasneljiva, reflektorji dovolj učinkoviti in opremljeni z ročicami za uravnavanje višine, da pri polno obremenjenem začku ne svetliš nasproti prihajajočim v oči.

### Ljudsko vozilo

Če je kdo kdaj izdelal kako resnično ljudsko vozilo, potem ga je Renault s štirico. Premišljena in vsestransko uporabna karoserija, zanesljiv motor, udobno in varno podvozje, v tem razredu in še za razred višje nedoseženo izven Francije — to so odlike snajrazumnejšega evropskega avtomobila. Prava škoda za kupce je, da ga pri nas ni mogoče kupiti že direktno pri trgovcu za dinarje — čeprav lahko zato trimeje spijo tisti, ki prodajajo približno enako drage uvožene in poluvožene avtomobile direktno za dinarje.

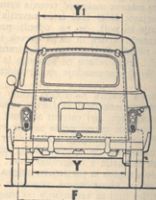
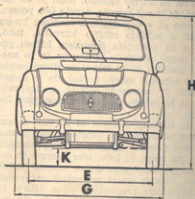
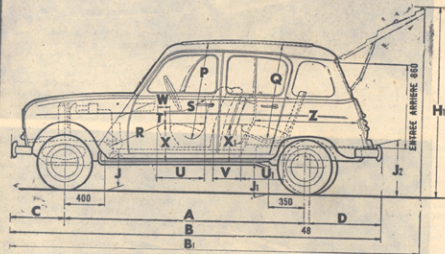
in posebne zimske gume zato niso potrebne.

Posebej je treba omeniti regulator zavorne moči, ki preprečuje blokiranje zadnjih koles pri zaviranju. Zavore so v celoti zadostne, primejo dovolj mehko, avta tudi pri naglem ostrem zaviranju ne zaneše iz smeri.

### Tudi oprema: udobna

Prostornost in udobnost karoserije smo že omenili, dodati je še treba, da je tudi njena notranja oprema usmerjena v udobnost.

Zračenje je zelo dobro, kurjava učinkovita. Tudi pri največji vročini ostanejo lahko prednja okna zaprta, kajti skozi preararčevalne špranje pod prednjo šipo prihaja dovolj svežega zraka; če pustimo zadnja okna odprta za prst ali še manj



A = 2395	D = 691	H = 1550	P = 960	T = 130	W = 125	Y1 = 875
B = 3681	E = 1250	H1 = 1990	Q = 950	U = 470	X = 370	Z = 1090
B1 = 4060	F = 1244	H1 = 1990	R = 940 <sup>-121</sup>	U1 = 430	X1 = 345	J1 = 340
C = 527	G = 1485	J = 285	S = 250 <sup>-121</sup>	V = 300 <sup>-121</sup>	Y = 950	J2 = 520



## MERITVE

(prvi testni avtomobil je prevozil 6500 kilometrov, drugi 17.000 kilometrov)

Največja hitrost: 113,5 km na uro

Kilometer brez zaleta: 45,8 sekunde

Pospeški:

0-40 km/h: 5,1 sek

0-60 km/h: 10,1 sek

0-90 km/h: 19,8 sek

0-100 km/h: 34,8 sek

Poraba goriva:

po avtocesti z 90 km/h — 6,4 l/100 km;

po avtocesti s 105 km/h — 7,2 l/100 km;

po mestu približno 7,5 l/100 km;

povprečna poraba med testom 6,02 l/100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

Po števcu 40 je v resnici 37,9 km/h.

Po števcu 60 je v resnici 55,3 km/h.

Po števcu 80 je v resnici 78,9 km/h.

Po števcu 100 je v resnici 94,7 km/h.

## TEHNIČNI PODATKI

**MOTOR:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — vrtna/gib — 58/80 mm — gibna prostornina 845 ccm — kompresijsko razmerje 8,0:1 — moč 26,5 DIN oz. 32 SAE KM pri 4700 vrtljajih v minuti — največji navor 5,5 mkg (DIN) pri 2300 v/min — stranska odmična gred (zobata kolesa) — vodno hlajenje (zapečateno) — tekočine v hladilniku 5 litrov — olja v motorju 2,5 l uplinjač Zenith 28 IF — suhi zračni filter — mehanična črpalka za gorivo — akumulator 6 V 75 Ah — dinamo 200 W — posoda za gorivo zadržaj 26 litrov.

**PRENOS MOČI:** motor spredaj — pogonja prednji kolesi — enoploščna suha sklopka — tri prestave, sinhronizirane, 1, 3,80, 2, 1,842, 3, 1,038, R, 3,80, prestava na osi 4,125.

**VOZ:** limuzina za štiri osebe — pet vrat — ploščadni okvir z vzdolžnimi nosilci, zvarjen s karoserijo — prednja kolesa posamično obena, vzdolžni torzijski vzmeti — zadnja kolesa posamično obena, prečni torzijski vzmeti — hidravlični teleskopski amortizerji — štiri ploščne zavore, na zadnjih kolesih regulator zavorne moči, ročna zavora mehanična na prednji kolesi — pnevmatike 135 x 330 radialne (na testnih vozilih Michelin X), 1,3 in 1,5 atu.

**MERE IN TEŽE:** dolžina 365 cm, širina 149 cm, višina 145 cm — notranja širina spredaj 1250 mm, zadaj 1185 cm — višina nad sedem spredaj 960, zadaj 950 mm — višina zadnje prtljajne odprtine 860 mm — rajdni krog 9,7 m — teža s polnim tankom 632 kg dopustna skupna teža 850 kg, obremenitev 298 kg — razdelitev teže: na prednji osi 55,8 odstotka na zadnji 44,2 odstotka.

## TEST: RENAULT 4 - LETNIK 67

Videz	7	Svojevstvene oblike, ne slepa ne ugrda
Prostornost	10	V tem razredu nedosežena
Upravljanje	8	Indirekten volan, deloma nesmotrno nameščena stikala (tupa in luč na istem vzvodu)
Instrumenti	7	Skromni. Nepregleden merilec hitrosti.
Vidljivost	8	Dobra na vse strani, zadnje okno se zamaže
Vzdrževanje	9	Preprosto
Največja hitrost	8	V povprečju tega razreda
Pospeški	7	Še v povprečju tega razreda
Poraba goriva	10	Zelo varčen avto
Legla na cesti	9	Popolnoma nevtralen avto, v izjemnih okoliščinah zanaša zadek
Udobnost	10	Zelo ugodno vzmetenje, dobro zračenje in gretje
Motor	8	Zanesljiv, dovolj prožen
Zavore	8	Zadostne, poseben plus regulator zavorne moči

vse foto: Marjan Zuplatil