

VEČ DENARJA VEČ MUZIKE

**To je močnejša, bolje opremljena in dražja različica renault-
ta 4 TL – Ta hip je edina in vnaprej razprodana**

Ko je novomeški IMV lani ponudil kupcem renault 4 TL special in v isti sapi obljubil, da bo to le dopolnilna različica osnovnega modela, smo menili: to je dobro; kupci bodo izbirali po okusu in žepu!

Ampak obljube so splahnele – na trgu je ostala le katra special. Kdor hoče šibkejši, skromnejši in cenejši R 4 TL, ostane praznih rok. Vidite, to pa ni najbolj prav!

Na srečo smo podobnih prodajnih zvijač že navajeni: pred leti je ista tovarna po sistemu »hočeš-nočeš-moraš« ponujala austine z dodatno opremo; potem smo dobili dražjo Cimovso dyane namesto cenejšega spačka; pa dražji GS pallas namesto cenejšega cluba; in kdo ve, če ne bosta tudi zastavi 101 super in mediteran spodirnilo osnovni model?

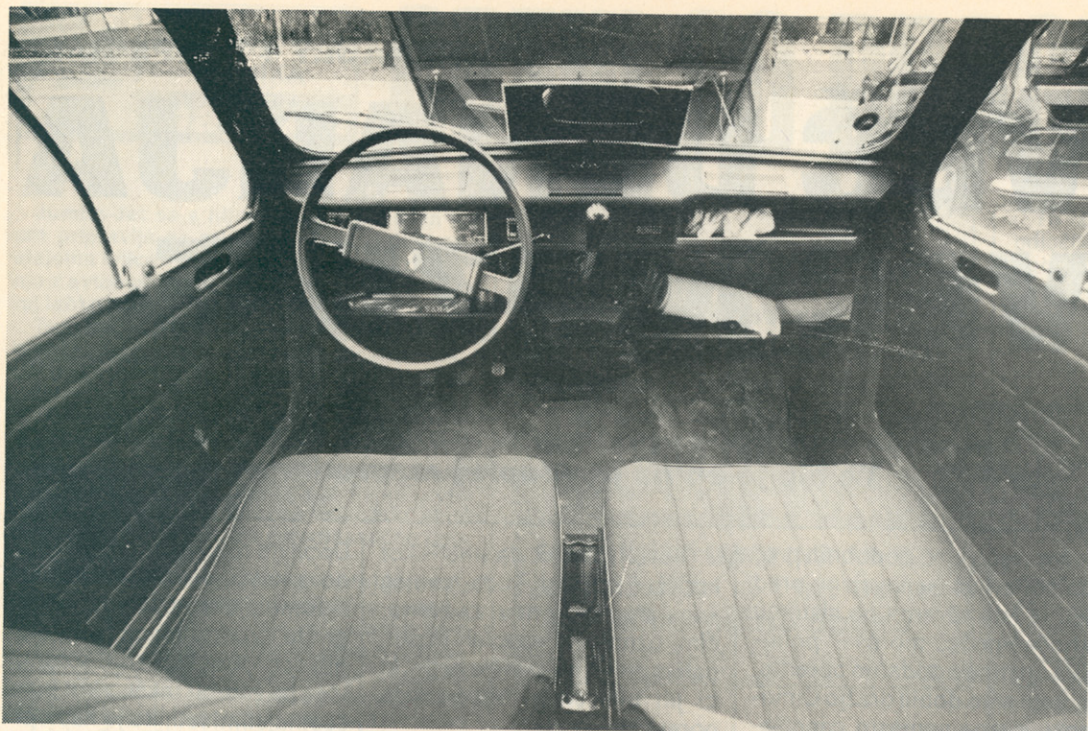
Človek bi sodil, da smo – kot kupci – izbirčni. Toda resnica je na drugem koncu: za zvenječimi oznakami special, super, pallas se skrivajo višje cene, ki bi jih bilo sicer mnogo težje opravičiti.

SPECIALNA KATRA

R 4 TL special je edina katra, ki jo je trenutno moč kupiti.

Dobavni rok: 40 dni. To je torej nova katra, premiera lanskega avtomobilskega salona v Beogradu. Izpopolnjena je v mnogih nadrobnostih, toda v osnovi je še zmeraj takšna kot pred šestnajstimi leti, ko je nastopila kot prvi renault s pogonom na prednji kolesi in z vrati na zadku. Tedaj je bil to eden od najrazumnejših evropskih avtomobilov.





Novi sedeži, nov obroč volana in staro okolje

111 km na uro pa je do pike enaka rezultatu med prvimi meritvami renaulta 4 TL.

Supertestnemu R 4 TL je največja hitrost naraščala hkrati s številom prevoženih kilometrov, torej vzporedno z utečenostjo motorja. Verjetno bo tudi R 4 TL special – ob koncu dolgotrajnega preskusa – hitrejši.

Kljub izboljšani odmični gredi se motor nove »štirice« še zmeraj otepa previsokih vrtljajev, tako da smo tokrat pretikalili le pri malce višjih vrtljajih kot pred tremi leti. Na pretiravanje se motor odzove najprej z neznosnim hrupom, potem se

Cena (tovarniška):

54.950 dinarjev

Zvezni, republiški in občinski davek: 12.389,25 dinarjev

Transportni stroški Novo mesto – Ljubljana: 550 din

Zavarovanje:

obvezno: 848 din

kasko brez franšize: 5986 din

kasko s franšizo 4000 din: 634 din

Cestnina: 360 din

Proizvajalec in prodajalec: IMV Novo mesto, Zagrebška 18; predstavništva v republiških središčih

Renaultova »štirica« je pravna kombi-limuzina, nekakšen poltovornjaček, ki je dovolj hiter in udoben za kratke razdalje, pa dovolj majhen in okreten za mestne gneče. Kot takšen kljubuje mnogim sodobnejšim iznajdbam na področju avtomobilskih malčkov – in še zmeraj ni za staro šaro. Pri nas osvaja še z dodatnim čarom: da je za dinarje in da je – kljub (pre)visoki ceni – še zmeraj med cenejšimi avtomobili. Renault 4 TL smo temeljito preskusili že pred tremi leti (Avto 1974/5, 17; 1975/3) in mu po 50.000 prevoženih kilometrih zapeli hvalnico.

Zdaj preskušamo novo različico, zato naj sedaj, ko smo se naučili gladko in brez pomote izgovoriti novo ime »IMV renault 4 TL special«, najprej povevemo, kaj je na njej novega.

Glavna novost je v motorju: namesto pejšnjih 27 KM (DIN) pri 4700/min zmore zdaj 34 KM (DIN) pri 5000/min. Ob tem je gibna prostornina ostala nespremenjena: 845 kubikov. Večja moč gre na račun izboljšane odmične gredi (krajši časi odpiranja ventilov omogočajo višje vrtljaje), spremenjenih izgorevalnih prostorov in valjih, drugačnega uplinjača in drugega zračnega filtra.

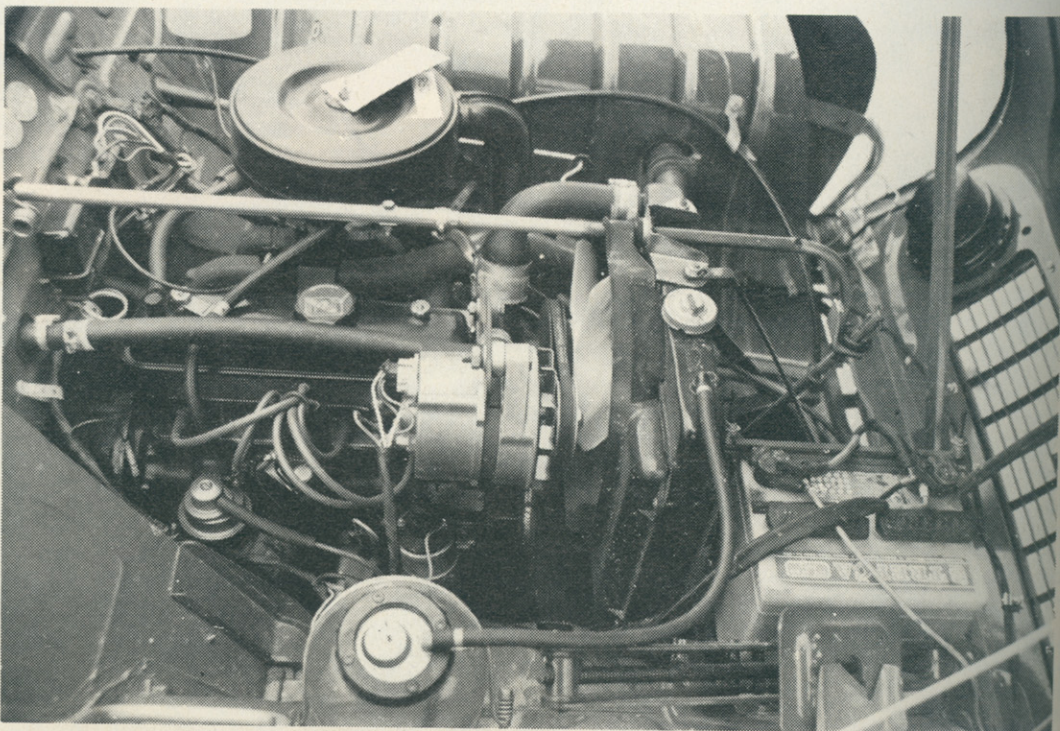
Te spremembe niso tolikšne, da bi vplivale na trpežnost, nezahtevnost in varčnost motorja. Še več! Po 7500 prevoženih

kilometrih smo izmerili povprečno porabo 8,3 litra goriva na 100 km, kar je za pol litra manj kot med prvo etapo super testa izpred treh let. In ker je tudi kompresija takšna kot prej (8,0 : 1), še zmeraj velja: če bi bil navaden bencin pri nas kvalitetnejši, nam med testom ne bi bilo treba točiti goriva super.

Hkrati s spremembami v motorju, so tovarniški mehaniki segli tudi v menjalnik: spremenili so razmerje prve prestave,

ki je zdaj za malenkost »krajša«, vseeno pa ne za toliko, da bi to bistveno vplivalo na vozne zmogljivosti.

Zmogljivosti »speciala« smo izmerili na letališki stezi s pomočjo merilnega kolesa. Zdaj vemo: R 4 TL special je živahnější od R 4 TL. Z mesta do 100 km na uro pospeši 10 sekund hitreje kot njegov prednik. Razlika pri meritvi prožnosti motorja je bila, razumljivo, manjša, največja hitrost



Drobne spremembe v motorju omogočajo večjo moč in boljše zmogljivosti



KAJ PRAVI ONA?

Avto ji je všeč, ker je pripraven, prostoren, a ni velik. Če se vrača s trga in zloži zadnji klop, ji ropotje sploh ni treba zlagati. Hvali notranjost, pravi, da je prijetnejša kot včasih. Boji pa se, da bi morala sama zamenjati kolo, ker je rezervno kolo obešeno pod prtljajnik in ga je težko sneti, še teže pa znova namestiti. Tudi ključavnic ne mara, ker se zatikajo. Če bi izbirala zase, bi se prav tako odločila za rdečo »štirico«!

ambicij. Za varno vožnjo pa ne gre pozabiti, da njene zmogljivosti ob večji obtežitvi naglo slabijo.

BOGATEJŠA OPREMA

Da je v tej katri nekaj več, oznanja navzven z večjima in oglatima prednjima utripalkama oziroma pozicijskima lučkama. Na zadku piše: »special«. In tablica z oznako re-nault 4 TL je še zmeraj malo-

marno pritrjena in jo je treba v poprečju na vsakih 300 kilometrov pritisniti na njeno mesto. Zunanje vzvratno ogledalo je po novem okroglo in trdnjše, ampak, žal, s premajhnim vidnim »žarkom«.

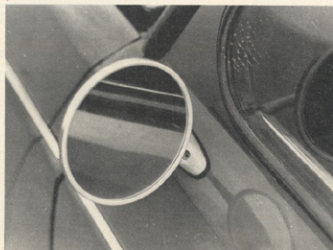
Več uporabnejših novosti je v prostoru za potnike. Sedeži so zdaj prevlečeni z blagom, naklona prednjih naslonjal je moč brezstopenjsko izbirati. Z drugimi besedami: v katri se zdaj udobneje sedi, prednja sedeža pa še zmeraj preslabo

oprimeta telesi, kar med hitrim vijuganjem moti predvsem voznika. Voznik in sopotnik dobita tudi tritočkovna varnostna pasova – tako kot zahteva zakon.

Volan je nov: presadili so ga iz renaulta 5, in ima manjši premer, ravni prečki in oblažinjnen srednji del; izdelan je iz motno črne plastike.

Na armaturni plošči je vse po starem. Novi sta le stikali za kontrolo zavornega kroga (če je vse v redu, zagori ob pritisku nanj rdeča lučka) in varnostnih mestu, pred voznikovo levico. In še drobno veselje: brisalnika se, ko ju voznik izklopi, samodejno vrmeta v izhodiščni položaj. Včasih je bilo treba za to tiščati gumb stikala.

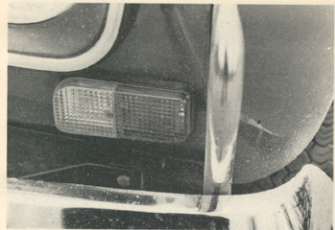
Počutje v »specialu« je prijetnejše kot v prejšnji katri. Čeprav je prestavno razmerje v volanskem mehanizmu nespremenjeno, zahteva manjši obroč volana krajše gibe rok. Pač pa so v tovarni »pozabili« za enako mero skrajšati ročiči ob volanu, v katere se zdaj roki zapletata in ju po nepotrebnem pretikata. In če bi imeli pri sestavljanju »štirice« kaj bese-



Zunanje vzvratno ogledalo je na trdnem podstavku, a s premajhnim vidnim poljem

»zmedejo« ventili. To pomeni, da doseže motor »speciala« največjo moč sicer v višjem območju vrtiljav, je pa zato rezervna moči manjša kot prej.

Toda ker je motor že po zasnovi naklonjen prožnosti, je pretiravanje z vrtiljaji povsem odveč – če se voznik zaveda, kaj lahko pričakuje od posamezne prestave. Tudi katra special je bolj naklonjena zmerni vožnji, brez dirkaških



Novi in oglasta prednja utripalka s pozicijsko lučjo

de, bi ukazali prestavitelj notranje zunanje ogledalo nad zgornji rob šipe. Enkrat za vselej!

banje je le za strah – renault 4 ima za svoj avtomobilski razred zelo dobro lego na cesti.

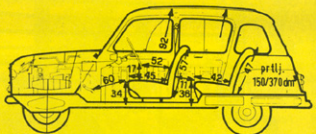
Pretrano rad privzdigne le notranje pogonsko kolo, ki rado spodrsne in med vijuganjem po nepotrebnem zapravlja moč motorja. Sicer pa avtomobilu zmerno spodnaša zadek – da postrže za nekaj športnega drsenja, a ga je vedno moč pravi čas ujeti.

Z renaultom 4 TL special še nismo imeli težav: motor uobjugivo vžiga, le zelo vroča zahteva zvijačo: vžigamo ga brez pritiska na plin in šele po nekajkratnih zasukih, pohodimo pedal. Potem vse brez oklevanja.

Nagajajo pa nam zavore: dočler se zavorne obloge od zadnjih kolesih ne segrejejo, prijema grobo, da zadek kar počepne. Meniki napake niso odpravili, vsi skupaj dolžimo nekvalitetni material iz katerega so obloge narejene.

Renault 4 TL special je priletnosti navkljub še zmeraj razumen avtomobil. Zaradi dodatne opreme je prijetnejši. In zaradi cene je našim kupcem razmeroma dostopen. Bojimo se le, da vsi ljubitelji »štric-vendarle niso hleplei po močnejšem motorju in udobnejših sedežih. In bi za nižjo ceno raje segli po »navadni« katri. To pa zdaj ni več mogoče.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Notrane mere (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kromskih spredaj 137,2a) 112; širina prednje sedeža 56, zadnja klopa 120; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala priol 146, pomik prednjih sedežev 19,0;optirna višina (širina x višina) spreda: 60 x 97,zadaja 60 x 97; uporabna prostornina prtljavnika 150;ciroma 370 dm³ (ob zlozični zadnji klopi)

TEHNIŠKI PODATKI

216/290 litrov (uporabna prostornina 150/370 dm³) – teža praznega vozila 555 kg – obtežba 395 kg – dovoljena skupna teža 1050 kg – dovoljena teža priklovice z zavoro 550 kg, brez zavore 252 kg

Vadrajave: posoda za gorivo 34 litrov – karter s filtrom 2,5 litra, menjava nad 5000 km – menjalnik in diferencial 1,15 litra, menjava na 15.000 km – hladilni sistem z grelecem 4,8 litra

Zmogljivost: teorična hitrost v četrni prestavi pri 1000/min: 22,3 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 19,3 kg/kW (26,2 kg/kW); pomno obremenjeno vozilo 30,8 kg/kW (42 kg/kW) – največja hitrost: preko 110 km na uro (tovarnaj) – normalna poraba goriva: približno 6 litrov na 100 km (DIN)

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 7500 km. Meritve v dvema s obama in s polno posodo goriva

Največja hitrost: 111 km na uro (zalo 3 pret.)
poprečna (šestih meritvah)

Pospelek:

0 – 40 km na uro:	5,0 s
0 – 50 km na uro:	9,5 s
0 – 60 km na uro:	17,9 s
0 – 100 km na uro:	30,2 s

400 m brez zavor: 23,5 s (končna hitrost 94 km na uro)

1000 m brez zavor: 61,6 s (končna hitrost 107 km na uro)

Preživetje: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 42,2 s (končna hitrost 104 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km): na navadnih cestah 6,5 (zmerna vožnja: do 80 km na uro), avtocesta 10,8 (zavo cesta vožnja)

Na avtomobilskih testih: 7,4 (poprečno 80 km na uro), avtocesta 9,3 (poprečno 100 km na uro) v mestu: 7,4 do 9,8

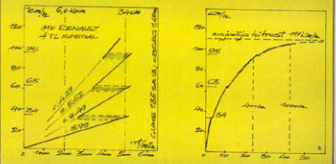
Poprečna poraba na testu: 8,3 litra super benčina na 100 km

Poraba olja: 62 litra na 1000 km

Nastanek in poraba merilnih hitrosti:

Kazalci: na 60, resnična hitrost 56 km/h; kazalci na 100, resnična hitrost 92 km/h

Dolg bob motorja, ki poganja renault 4, govori za preživetje. Motor »speciala« zmore ugodnejši navor pri nižjih vrtilnih krogih »navadne« katre. Med tokratnimi meritvami smo ga silili do 5300/min, potem se motor upre. Zmogljivosti se znatno boljše, le največja hitrost je enaka kot pri R 4 T. Motor je doseže pri 4900/min in je lažko dolgastran. Med meritvami smo prešli pri naslednjih resničnih hitrostih: 34, 63 in 95 km na uro. Hitrosti, ki jih je kazal merilna s puha, so bile mnogo večje, saj je merilnik zelo nenatančen. Vozilomno svetujemo: objabite se pretiravajavi s prevpiksimi vrtilji; renaultov motor je naktorenji zmernejši vrtilji.



MLADENIČ S PREDNJIM POGONOM

Ker podvozja niso spremeni-
njali, renaulta special nismo
vozili med stožci. Saj vem: to
je okreten in dovolj varen avto,
da ga je moč brez skrbi za
varnost priganjati skozi ovinke.
Ker je motor nameščen za
prednjoremo, nos ni prete-
žak in na vijugah ne sil čez
zunanje robove. Prečno nagi-

HVALIMO

- trpežen, varčen in do-
volj zmogljiv motor
- dobra in varna lega
na cesti
- pet vrat
- prostoren prtljajnik
(prilagodljiv)
- udobne sedeže
- priročna volan in pre-
stavnna ročica
- udobno vzmetenje
- dobra končna obde-
lava

GRAJAMO

- zastarela oblika
- slabotno zračenje
- slaba vidljivost naprej
in nazaj
- glasen motor
- (pre)visoka cena