

Seveda je testni avto prišel iz novomeške tovarne in je bil že drugi IMV renault 4, ki smo ga v zadnjih letih pognali na 50.000 kilometrov dolgo pot. Zato tokratni supertest ni mineval po običajnih pravilih: izpustili smo natančne meritve med stožci pa tudi pri ostalih preskusih in beležkah nismo bili pretirano testniško strogi. Saj bi bilo odveč pričakovati, da je IMV renault 4 TL special pod kožo bistveno drugačen od svojega manj »specialnega« pretnika. Zato smo temeljiteje »prisluhnilli« njegovi zvestobi vozniku in (znova) ugotovili: kljub dol, ta avto nas ni (nikoli) pustil na cedilu!

Za tiste, ki niso brali lanske 9. številke »Avto-magazina«, na kratko ponovimo: R 4 TL special je novomeški »izum« iz leta 1976, ko so ob bolj zve-neči oznaki povečali moč 845 kubičnega motorja od 27 KM pri 4700/min na 34 KM pri 5000/min. Razlika je nastala na račun izboljšane odmične gredi (krajši časi odpiranja ventilov), spremenjenih izgo-revalnih prostorov v valjih in drugačnega zračnega filtra. Kompresije niso spreminjali, tudi pri specialu velja razmerje 8,0 : 1. Pač pa so novi moči prilagodili menjalnik in prvo prestavo. Že po 7500 prevože-nih kilometrih smo izmerili ži-vahnješe pospeške kot dve leti prej z R 4 TL in natanko enako največjo hitrost. Tudi prožnost motorja je bila ugodnejša, če-prav ne bistveno večja. In ko smo — po 50.000 prevoženih kilometrih — meritve zmogljivi-sti motorja ponovili, so se uresničila tudi naša predvide-vanja: med ostrim speljavan-jem izmerjeni časi so bili še krajši, največja hitrost pa pre-pričljivo večja. Večji utečeno-sti motorja pripisujemo še malce boljši rezultat z meritve prožnosti in skoraj zanesljivo majhno porabo olja v motorju. Poraba goriva je nihala vre-

VEČNI MLADENIČ

Navušenje po dolgotrajni preizkušnji: Renaultova »šti-rica« uspešno skriva sedemnajst minulih let — Torej ni čudno, da gre še zmeraj dobro v denar: pri nas in drugje po svetu



mentnim temperaturam in voznim pogojem primerno, to-da v poprečju smo razlike za-beležili le v stotinkah litra. Ob 8,3 litra (super) goriva na 100 kilometrov temu avtomobilu resda ni mogoče očitati po-zrešnosti.

KJE JE NAPAKA?

Pravzaprav začetek ni bil preveč obetaven: testni avto je bil eden izmed prvih novomeš-kih štiric z alternatorjem na-mesto dinama in prav na tem mestu električnega vezja nam je nagajala napaka, ki je zlepa nismo mogli razkriti; šele ko so mehaniki natančno pregle-dali regulator napetosti, je bilo dodatno polnjenje akumula-torja spet odveč, skrbi med nočnimi vožnjami so pa m'ni-le. Tik preden se je števec kilo-

metrov zasukal na številko 15.000 je nepreviden voznik tovornjaka (med vzvratno vož-njo) stiačil levi prednji blatnik, ki so ga kleparji zamenjali in pobarvali na stroške zavaro-

valnice. Kljub vestnemu delu pa je razlika v (rdeči) barvi od prej in po trčenju ostala vidna do danes.

Morda bo kdo rekel, da z renaultom 4 ni ravno težko v pičlih dveh letih prevoziti »le« 50.000 kilometrov. Po svoje je res tako. Toda velja upoštevati, da smo imeli na supertestni preizkušnji ves ta čas tudi Ci-mosovo dyane 6 (par teh dveh po ceni skoraj enakovrednih avtomobilov smo izkoristili tu-di za primerjalni test v lanski 7. številki »Avto-magazina«) in, da ta dva avtomobila ne sodita ravno med hitreješe. Vseeno smo z renaultom dostikrat za-peljali na dolge poti križem po Evropi in vselej sproti ugotovi-li, da je moč z njim — ob malce dobre volje in poklicne zagre-tosti — tudi daleč potovati. Namreč: voznik in njegov desni sopotnik v tem avtmobilu do-voji dobro sedita. Četudi sodi-ta med dolgonogeže. Sedeža

Cena (tovarniška):
65097 dinarjev

Zvezni, republiški in ob-činski davki: 12586,65 din

Zavarovanje:
obvezno: 1409 din
kasko brez franšize: 8443 din

kasko s franšizo 4000 din: 1045 din

Cestnina: 600 din

Proizvajalec in pro-dajalec: IMV Novo mesto, Zagrebška 18; pred-stavnostiša v republiških središčih



in zadnja klop so preoblečeni z blagom, torej prizanašajo z zoprnim poletnim potenjem pa tudi dovolj na debelo so oblaženi, da sedenje ne postane utrdujivo. Zoprna je zadnja klop, ki ponuja premalo prostora za kolena in zahteva, da sedita potnika (v sili je zadaj prostor tudi za tri) precej višje kot na prednjih sedežih. Renault 4 je okreten, a tudi precej majhen avto. To pa pomeni, da pri njem ne morete pričakovati udobnega vstopanja in izstopanja skozi zadnja stranska vrata. Pač pa se z nekaj gibi spremeni v pripraven poltovornjaček, ki ponuja vrata na zadku (ta se odpirajo od vrha do tal) in zložljivo zadnjo klop (ki zganjena ne dovoli, da bi bila prednja sedeža povsem v zadnji legi).

Kadar je prtljajni prostor »štirice« polno obremenjen, velja pravilo: vozita previdneje! Obtežba zadka namreč povzroči njegovo zanašanje, ki zahteva sprotne popravke na volanu, saj mu mehke vzmeti niso v celoti kos. Pojav prestraši nevedčega voznika, a tudi ta kmalu spozna, da je — ob razumno veliki hitrosti — strah odveč. Zavoram ne moremo očitati neučinkovitosti, čeprav je res, da smo morali med preskušnjo zahtevati poseben pregled zavornega mehanizma in oblog, saj sta zadnji kolesi preradi blokiral. Z

menjavno oblog so težave izginile.

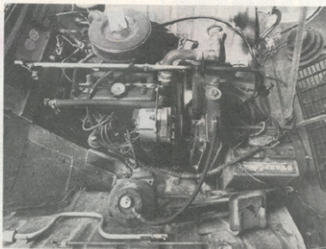
Z ostalimi deli podvozja nismo imeli skrbi. Gume (znamko Sava) smo zamenjali pri 30.000 kilometrih, torej malce nad polovico celotne super-testne poti. Torej je povsem razumljivo, da tuči zdaj, ob koncu supertesta, niso več v najboljšem stanju. Ne prej ne zdaj ne morejo prikriti, da z avtomobilom nismo preveč nežno ravnali, posledice ostrih speljavanj pa so bile vsakič dobro vidne na obutvi prednjih, torej pogonskih koles.

Z gumami smo tudi nasploh imeli dosti sreče; saj smo mo-

rali med celotno preskušnjo le dvakrat zakrpati zračnico; k sreči se je to obakrat zgodilo na prvi polovici testa, preden so nam (kdo ve kdo in kje) rezervno kolo zamenjali z izrabljeno zimsko gumo na obtočenem in rjastem platišču. Spretnega tatiča nismo nikdar našli.

RJA UDARI NA DAN

Približno ob letu je lak prvokrat popustil. Pri tem ne mislimo na drobne praske, ki jih je



Motor: zgled ubogljivosti, trpežnosti in nezahtevnosti

HVALIMO

- trpežen, varčen in dovolj zmogljiv motor
- dobra, varna lega na cesti
- pet vrat
- prostore prtljajnik
- udobna (prednja) sedeža
- lahkotno vodenje
- udobno vzmetenje
- dobra končna obdelava
- ne pretirani vzdrževalni stroški
- nobenih večjih okvar med supertestom

GRAJAMO

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

avto skupil na parkiriščih, niti na vdrtno, ki je nastala, ko nam je iz rok zdrsil majken čoln — ko smo ga želeli naložiti na strešni prtljajnik. Mislimo pa na okenske robove in na obrobo strešnega žleba, kjer je rja neusmiljeno odluščila lak, kar se je — po naši sodbi — zgodilo dosti prezgodaj. Enako neusmiljena je bila rja še ob peti vzvratnega ogledala

NAŠE MERITVE (PO 50.000 KM)

Testni avto je pred meritvami prevozil 49.950 km. Meritve z dvema osebama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 114 km na uro (zalet 3 km, poprečno je štiri meritve)

Pospeški:

0-40 km na uro: 4,9 s
0-60 km na uro: 9,5 s
0-80 km na uro: 17,6 s
0-100 km na uro: 29,6 s
400 m brez zaleta: 23,5 s
(končna hitrost 94 km na uro)

1000 m brez zaleta: 41,1 s
(končna hitrost 106 km na uro)

Prožnost kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četiri prestavi: 42,0 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), oziroma 9,9 (zelo ostra vožnja);

na avtomobilski cesti 7,2
(poprečno 80 km na uro), oziroma 9,4 (poprečno 100 km na uro);

v mestu: 7,0 do 9,6

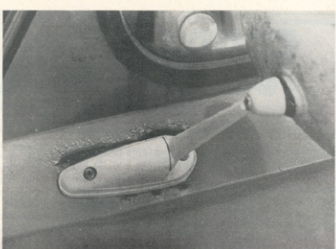
Poprečna poraba na testu: 8,3 litra super bencina

Poraba olja: 0,1 litra na 1000 km

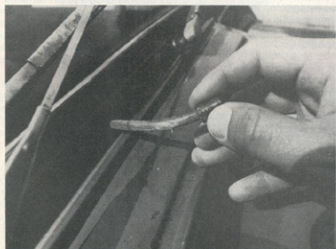
Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 92 km/h



Pločevina: prezgodnje »cvetenje« na nekaterih mestih



Oprema: brizgalica je omahnila, čiščenje šipe je otežkočeno

(tega smo med testom zamenjali in namesto majhnega okroglega, s preozkim vidnim poljem, pričvrstili večjega, pravokotne oblike) in ob kljuki zadnjih vrat, kjer se je lak odluščil zaradi tresljajev ob loputanju.

K zoprnim okvaram prištejemo še zlomljeno oporo prednje lopute za dotok svežega zraka (namestitve nove je mehanikom vzela le nekaj minut časa) in počen nosilec šobe za brizganje vode na prednjo šipo – zaradi česar vodnih curkov ni bilo več moč natančno usmeriti, pa je postalo čiščenje šipe težavnejše.

Struženje v menjalniku, ki smo ga v testnem dnevniku rdeče podčrtali je prenehalo, ko so mehaniki nalili novo olje; prejšnje je počasi izteklo skozi premalo privit vijak. In tik pred koncem supertesta je volan narahlo silil v desno. Okvare do konca preskušnje nismo ukazali odpraviti, vzrok zanjo pa vidimo edinole ob pregrobum (in premalo previndnem) »pristanku« ob pločniku.

Tako: spisek okvar je izčrpan. Seveda smo na vsakih 5000 prevoženih kilometrov zaupali vozilo pooblaščenim servisnim delavnicam in mu tako zagotovili vso potrebno nego. Res pa je, da avto ves ta čas ni videl notranjini garaje in da tudi s pranjem in notranjim čiščenjem nismo bili tako zelo marljivji, da bi bili lahko za zgled ostalim voznikom.

Stroški popravil in vzdrževanja niso bili nikoli tako visoki, da bi nam zaradi začudenja pobralo sapo. Hočem reči, da je supertest renaulta 4 TL special minil brez finančnih pretresov – torej v okvirih cen, ki so ta čas na tem področju običajne.

Dosti manj razveseljive so tele vrstice: od 3. maja lani, ko smo supertestni R 4 special prvič opisali v naši reviji, pa do danes, ko se od njega poslavljamo, je cena novega IMV renaulta 4 TL special narasla za skoraj 10.000 dinarjev, skoraj podvojeni pa so zdaj tudi stroški zavarovanja in cestnina.

ln če zdaj, za konec, zatrdimo, da je renault 4 večni mladenič, potrpežljiv in zvest vozniku, moramo še isti hip dodati, da je s ceno daleč nad še pametno mero. Kaže pa tudi, da to kupcev ne moti preveč – saj je štirica kljub sedemnajstim letom na plečih, vnaprej razprodana. Je pač še zmeraj med najcenejšimi avtomobili pri nas.

MARTIN ČESENJ

·KATRCA·
←300 m→

RENAULT 4 TL

YU NH-344-04