



ŠPAROVČEK NA KOLESIH

IMV renault 4 – po prvih 10.000 km

Zdaj je se bom za večne čase zameril vsem Katram naenkrat, seveda tistim, ki kaj dajo na svoje pošteno ime. Renault 4, ki ga po domače klicemo katra, katrca — nameč ře razglasila častl, da bi jih štel za solemenjakinje.

Francozi zapisajo štirico po svoje: quatre, preberejo pa katr.

In našemu jeziku je katra bolj po volji . . . V vednosti tudi tistim, ki so pohujščivo pa napak namigovali, da je vedno nezadovolj(ejna) Katarina Velika zmešala srce tudi monsieurju Louisu Renaultu.

Trenutno ga je moč dobiti le za dinarje, ne za devize. Praktičnost in lepotu gresta le malokdaj z roko v roki in R-4 ni izjem. Navzven je škatalasto oglat, navidez bolj kombi kot limuzina. Toda štirice je avto za ljudi z nazori. In da jim uspe prepričati te boljše polovice, ki se vedno zmrdajujo nad tistim, kar ni lčno zaobljeno, so težave z videzom že mimo. Osnovne oblike se v tem 13 letih ni dosti spremnjava, razen v okrasnih detajlih. In če je bil to tedaj avto, ki je navduševal s potimi vrati in zložljivo zadnjo klopijo, mu je slava danes, razumljivo, že male splahnala — na račun vse bolj pogostih avtotv spodnjega in srednjega zrezeda, ki ponujajo za zadnjimi vrti razkošno shrambo za prtljago, poleg že drugačnih tehničnih novosti.

Vstopanje skozi štiri vrata, visoki in dobro oblaženi sedeži, drseče lipe na vseh vratih, pa pličevinsat zvok, ko se vrata zapolutnjujo — vse to sodi k francoskemu značaju. Prijetnost gre že žal tudi ne škoko varnosti, ki jo kupec danes že upravičeno pridobuje pri novem avtu: roberti pločevinasti deli so pomajljivo oblaženjeni, armaturna plošča iz trde plastike bi udarec vrnila. R-4 se je rodil pregezad, da bi dobil pri krstu še dvojni zavorni sistem ali celo varnostni volan. Varnostni pasovi so v avtu le za



Pa četudi bi zgodovina lagala in bi bil gospod Renault zares popustil pred čarli ruske carice, ji zagotovo ne bi namenil tako skromnega konjička iz svojega hleva.

Renault 4 je nastal 1961. leta iz enega samega preprostega vzroka: paljati včrtne citroenovemu späčku in biti boljši. To je bil odkrit izvir s poštanim orojem. Renault je napadel z enako zasnovo, z motorjem v nosu in s prednjim pogonom, pa s podobno zalogo preprostosti in francoskega udobja. Tisti, ki prisegajo na štirico, pravijo, da je bolj avto kot späček, tisti v späčkih pa jim prav to najbolj zamerijo. Obojim v prid je resnica, da je dandanesnji poceni vožnja vič vredna od prestižnega videza in da

za drvenje po svetu ni dovolj na bencina ne prostora. Priljubljenost R-4 je butnila čez francosko mejo, zato ni nikajujče da je avto ogrel tudi naše montažerje. Litostroy R-4 je bil bolj katrice sapce, novomeški IMV pa zdaj zagotavlja temeljitejše sodelovanje. Kogar motilo drugega imena, naj bi potolažen: katra je še zmeraj — katra.

Limuzina, ki je tovornjaček

Ceprav bi stekla pritrdili, da je R-4 pri nas poceni (kateri avto pa je?) in sodi vseeno med najcenejše automobile, ki so na voljo jugoslovanskemu kupcu,

Visoka sedežna ploskev in velik pomik prednjih sedežev prepričata voznika, da se sproščeno počuti, čeprav ga sedež ne opriime, kot bi želel, pa tudi naklona naslonjala ne more spremniti. Po končni obrač volana, ki se stiskajo pri armaturni plošči, je v prid vozniškovemu delovnemu prostoru, ki je dovolj velik tudi za dolonoge. Zadnja vrata so ožja, nerodnejša, zadnja klopa pa krajsa. Prijetja prostor je pokrit s polico, in jo je moč sneti, kadar želimo klop zagniti in v avto. Toda zato morata voznik in sopotnik premakniti sedeža za nekaj centimetrov naprej. Raven pod v avtu, ki je koristna posledica celotnega pogonskega bloka v prednjem delu avta in ravne šasije iz prešane pločevine, je enako dober za počutev potnikov kot za ravno, zelo uporabno ploskev v zadku (rezervočno vodo) pod avtom, kadar se štirica spremeni v tovornjaček. Je pa R-4, ob mehkih vzmetih in dovoljini obtežbi nekaj manj kot 400 kilogramov, bolj naklonjen lažemu, a obsežnemu tovoru kot pa težaskemu garanju.

Mali kviz za voznika

Razdelitev instrumentov in stikal je po francosko način: ročice ob volanu so neravnateljne, stikalna za levo roko so premajhna in trda. Že ugaljata volan in prestavljajo ročico. Le-ta se štrli iz armaturne plošče; sprva zahteva, da se ji voznik prividi, potem pa navduši le lahkočnostjo in priročnostjo. Ročica ročne zavore pod volanom je preprosto ukrljivana kovinska palica, ki ji najbolj zamerim, da jo je težko dosegusi. (nadaljevanje na str. 14, 15, 16)

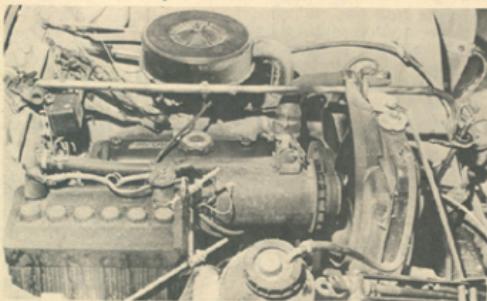


RENAULT 4

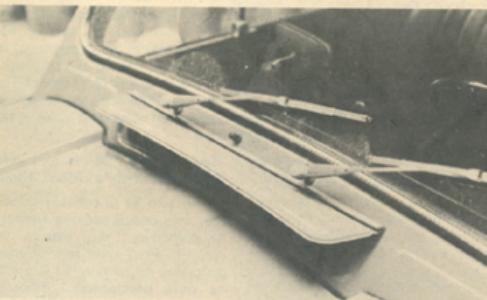
NM



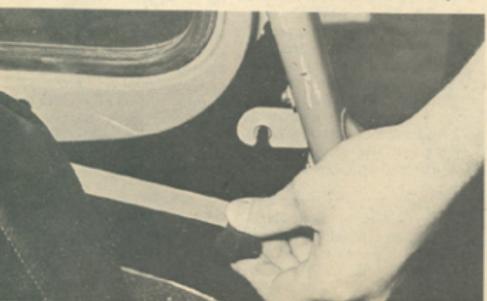
Sedeži so prevlečeni z umetnim usnjem. Potniki so zadaj na slabšem prostoru, pa više sedijo. Hvalimo: 4 vrata.



Pokrov motorja se odpira naprej, prostor za mehanike je z boka.



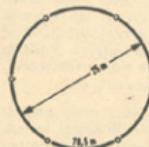
Loputa iz davnih časov. Zajame veliko zraka, odpira se od znotraj.



Preprosto, ne preveč pripravno: privrženega nje zadnje klopi.

supertest

PRESKUŠ V KROGU



čas: 9,3 sekunde
hitrost: 30,4 km
na uro



Na letališki ploščadi smo s stožci označili krog s premerom 25 metrov. Voznik je skušal zvoziti krog okoli stožev kar se da hitro, večkrat v obeh smereh. Iz srednje vrednosti najboljših časov smo izračunali hitrost. Iz opisane meritve – pravijo ji tudi „steering pad“ – je moč sklepati, kako se avto drži ceste v zelo ostrom ovinku.

SLALOM

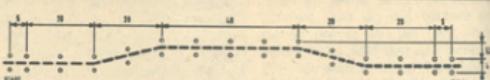


čas: 12,2 sekunde
hitrost: 29,5 km
na uro



Stožci smo razporedili v ravno črto, da so bili po deset metrov vsakebi in napravili 100 metrov dolg slalom. Vozili smo večkrat v obeh smereh in iz najboljšega časa izračunali poprečno hitrost, s katero avto prevozi stometrsko slalom-progo (z letičnim startom). Iz meritve je moč sklepati o okretnosti vozila.

PREHITEVANJE



čas: 4,4 sekunde
hitrost: 98,1 km
na uro



Testnik mora kar najhitrejšo prevoziti progo s skice (z letičnim startom). Podrt stožec razveljavlji meritve. Hitrost s katero avto prevozi progo govori o tem, kako se vozilo drži ceste ter kako ga je moč voditi pri veliki hitrosti in nenadnemu spremenjanju smeri; ta preskus je del podoben izogibanju nepričakovani oviri na cesti ali reševanju iz nevarnih sklepov.“

TEHNIŠKI PODATKI

Motor:

Stroševalni — štiritekstilni — vrtlina — nameščen vzdolžno za prednjo kolo — vrtlina in gib 58 x 80 mm — globina prostoročja 75 mm — maksimalna hitrost 125 km/h — vrtlina pri 27 km/h (DIN) pri 4700 vrtljajih v minutih — največji napor 5,7 kpm (DIN) pri 2100 vrtljajih v minutih — ročilna gred v treh ležajih — struktura oddimka gred ter visečih vratil — globina prostoročja 60 mm — polni vrečki omotnični zavore — zavore 28 IF ali soles 32 EISA, z ročnim čokom — mehanična črpalko za gorivo — mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko in termoatom (zaprt sistem) — motorna voda: 1300 ml/min — vrečki: 12,5 l ali maxell CIV-N 7 — akumulator: 12 voltov, 30 amperiskih ur — dinamo 264 vatov

Prenos moči:

motor/pogon: prednji kolesa — enkoklicni, suha sklopka — štirištepeni, synchronizirani menjalnik — prestavna ročica v armaturni plošči — prestavna razmerja 3,80; 2,65; 1,364; 1,036; vzvodna 3,80 — diferencial s spremenljivim ozobljenjem, prestavna razmerje 4,125 x 1 (6/33)

Kolesa:

plastična jelena, prečnina 4 x 13 x 6 — gume 145 SR 13, plastična spredaj 1,4, zadaj 1,6, atm.

Vsi in obave:

limuzine za 4 osebe — pet vrata — karoserija na šasiji iz stjenene plesteve — vsa štiri kolesa na posamičnih obsehih — spredaj prečne nihalke, vzvodno vzemti, stabilizator, teleskopski blaziniki — zadaj vzdolžne nihalke, vzvodno vzemti, teleskopski blaziniki

Zavora:

botnična na vseh štirih kolesih — zadaj omejevalnik zavore med — manjšana ročna zavora na prednja kolesa, zavoda pod volanom

Vilan:

na zadnje letove — rajndi krog 10,0 m — 3,75 zavrtljiva vilenja od ene do druge skrajne točke

Oprena:

brisalniki z eno hitrostjo — enostopenjski ventilatori — pnevmatska naprava za pranje prednjih šiper — zložljiva ročica kipa

Mere in leže:

dolžina: 3,67 m — širina: 1,48 m — višina: 1,55 m — medosega dolžina: 2,40 m — deštni: 2,45 m — kolotski: zarezni 1,31 m, zadaj 1,24 m — najmanjša razdalja od tal: 6,17 m — prostornočna prtljagica: 210/390 litrov (uporabna prostornočna 150/370 dm³) — teža praznega vozila: 855 kg — obremenjava: 399 kg — dovoljeno skupna teža 1650 kg — dovoljena teža prikolice z zavaro: 550 kg brez zavore: 350 kg

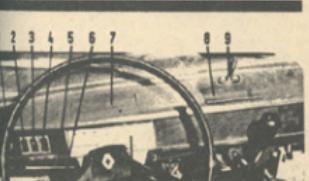
Vzdrževanje

peseva za golivo 26 litrov — kartar s filterom 2,5 litera, maziva na 100 km — menjalnik z diferencialom 1,15 litera, menjav na 10 000 km — mazalik podvozju elima — nadaljnji sistem 4,8 litra

Zmagljivosti

največja hitrost pri 1000 vrtljajih v minutih v četrti prestavni 23,8 km/h na uro — motor: funkcija pravilnosti vozila (z vozniščem) — spredaj: 110 km/h — zadaj: 110 km/h — v celoti obremenjena vozila: 25,7 km/h (DIN), na KM: 38,8 km — pospešek z mesta do 100 km na uro: približno 8,4 sekundi (tovarna) — največja hitrost 110 km na uro (tovarna) — normativna poraba goriva 8 litrov na 100 km

Dolgo gumbi



1 — gumb brizgalke, 2 — stikalo brisalnikov, 3 — stikalo ventilatorja, 4 — slepo stikalo, 5 — stikalo žarometov, 6 — ročica pozicijskih, kratkih in dolgih luči, troblja, 7 — lopata za svež zrak, 8 — pepelnik, 9 — vzdolžno ogledalo, 10 — ročica gretja, 11 — prestavna ročica, 12 — ročica gretja, 13 — stikalo vžiga, ključavica volana, 14 — ročica utripalk, 15 — merilnik hitrosti, števec kilometrov, merilnik goriva, kontrolne luči, 16 — čok, 17 — ročica ročne zavore

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozel 9800 kilometrov. Meritve z dvema osebamoma in s polno posodo za gorivo.

Največja hitrost 111,0 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritvev)

Pospesek:

0 — 40 km na uro:	5,1 sek
0 — 80 km na uro:	11,0 sek
0 — 80 km na uro:	18,9 sek
0—100 km na uro:	39,7 sek

400 m brez zaleta: 24,1 sek končna hitrost 89 km na uro)

1000 m brez zaleta: 45,2 sek (končna hitrost 103 km na uro)

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro in IV. preostavijo): **44,8 sek (končna hitrost 103 km na uro)**

Poraba goriva:

Po običajnih cestah: najmanj 6,8 litra na 100 km, (zmerino, nikoli hitreje od 90 km na uro)

največ 10,2 litera na 100 km (kar se da hitro).

Na avtomobilski cesti: 6,8 litra na 100 km (poprečna hitrost približno 90 km na uro)

Po mestu: 8,0 do 10,0 litera na 100 km

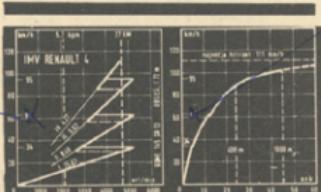
Poprečna poraba na testu po 9000 prevozenih kilometrih:

8,8 litra na 100 km

Poraba olja: 0,3 litera na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

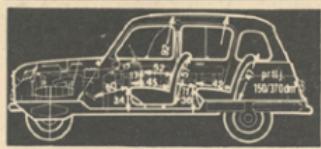
kazalec na 40, resnična hitrost 38,5 km na uro kazalec na 60, resnična hitrost 57 km na uro kazalec na 80, resnična hitrost 77 km na uro kazalec na 100, resnična hitrost 96 km na uro



Dolgo gib vrtljaj motor renaulta 4 med značilne predstavne tiste vrste motorjev, ki se odlikujejo z prožnostjo.

Rade volje potegne iz nizkega števila vrtljajev, ne da bi vrtljajni pretekli navzdol. Največji napor ima že pri 2000 vrtljajih v minutih, kar je dobro za motor, ki deluje na vrtljaj, ki je kar zelo nizki. Zato je naporni razpon boljši, kar je dobro za motor, ki deluje na vrtljaj, ki je kar zelo nizki.

Pretekel naporni razpon je dobro, ker je dobro za motor, ki deluje na vrtljaj, ki je kar zelo nizki. Zato je naporni razpon boljši, kar je dobro za motor, ki deluje na vrtljaj, ki je kar zelo nizki. Zato je naporni razpon boljši, kar je dobro za motor, ki deluje na vrtljaj, ki je kar zelo nizki.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi):

širina pri komolcih spredaj 127, zadaj 130;

širina prednjega sedeža 57, zadnje klopi 120;

notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjenja približno 146; pomik prednjih sedežev 19; odprtina vrat: širina/vilšina: spredaj 80/97, zadaj 60 x 97. Uporabna prostornina prtljažnika: 150 oziroma 370 (podrta zadnja klop) dm³.

DNEVNIK SUPERTESTA



stanje števca pri prevzemu vozila 1100 km

17. 12. 1973 1,100 km
20. 2. 1974 10,150 km

prevozili 9050 km

poprečna poraba goriva 8,6 l na 100 km

vzdruževanje po navodilih proizvajalca 1200 km servisni pregled, menjava olja itd. 5300 km servisni pregled, menjava olja itd. 10,150 km servisni pregled, menjava olja itd.

motenje in okvare 2880 km servisni popravljeni delom udari ob skalo na cesti podvozje je na več mestih rahlo polkrovadano, vozilo vleče v levo 4100 km vzdruževanje sedež se premično vgneta ključavnica na levih vratih se zatika 5770 km

popravila: zavrnica za osvetlitev registrace številke 6880 km preporel zavrnica za osvetlitev registrace številke 6900 km zdrobljeno ohaja težave pri levem prednjem kolesu

63
popravila

3700 km popravila podvozja, nastavitev prednjih premem 5300 km popravilo vznikanega sedeža in ključavnice na prednjih levih vratih 5770 km zamenjali (sam) zavnico 6880 km zamenjali (sam) zavnico 10,100 km novi sedež na prednjem levem kolesu novi sedež na prednjem levem kolesu novi crak levega prednjega kolesa

streški med 1100 km in 10,150 km servis pri 10.000 km:
olje (shell) pri 5000 km: 48,75 din

olje (shell) delo (isto kot pri 5000 km) 48,75 din

delo (menjava olja) nastavitev vzlga, kontrola svedlo, platin, hidriline tekočine, volana in zavor 80,00 din

servis pri 10.000 km:
olje (shell) delo (isto kot pri 5000 km) 48,75 din
80,00 din

Skupaj servis: 308,25 din

Pregled povzročil, nastavitev prednjih premem 182,00 din

popravilo sedeža in ključavnice 60,00 din

dve zavrnici 5,40 din

dva letaja kolesa 163,85 din

dva krak levega kolesa 81,10 din

delo 160,00 din

Stroški skupaj: 1.695,50 din

Cena (X): 43.841,05 dinarjev

Zavarovanje:
obvezno — 758 din
kasko brez franžije — 4189 din
kasko s franžiso 4000 din — 448 din

Cestnine: 160 din

Proizvajalec: Regien Nationale des Usines Renault, Billancourt, Francija

Montažna proizvodnja in prodaja: IMV Novo mesto, Zagrebška 18; predstavnštva v republiških središčih

* — vračenjeni so vsi davki in carina (cena v Ljubljani)

Isto velja za tri vzvode, s katerimi se ravna ogrevanje in zračenje: predelje vsakebi so, preveč od rok in premalo natančni. Toda ogrevanje je učinkovito, prav tako zračenje; svež zrak prihaja v notranjost skozi zastarelo pločevinoško loputo na zunaj strani avta, potem pa skozi reži, ki se pod šipo preprosto odpira na notranjost. Brisalniki nimajo težkega dela, saj je širovina in nizka, pa vseeno poskrbijo za svojevrstno blaženost: desni brisalnik se ustavlja nekje na sredini svoje poti in zato ima sopotnika na moč tehten razlog, da sede bliže k vozniku. Če ji je le kaj do tega, da bi gledala ven ... Še to: brisalniki se povrnijo v izhodiščno lego le ob dodatnem pritisku na stikalo. In pnevmatska črpalka za briženje vode ne šipo zahteva veliko trdgeo dela.

Zoporno zlo je notranje vzvratno ogledalo. Pritisnjeno je na zgornji rob armature plošče, v njem pa gledate zadnje naslonjeno ali obrazce sopotnikov za vami. Ceste ne videpite v nobenem primeru, razen s pomočjo zunanjega ogledala. S prejedom nazaj je voznik R-4 nasploh na slabtem. Zadnja šipa se hitro umaze in veliko laže se je privaditi občutka, do koga se avto, kot pa ubiganje, kaj je za njim. Luči za vzvratno vožnjo ni, pač pa so prednji žarometi nastavljivi po višini. Dobrodobri priporoček kadar je avto zaradi tovora povšen.

Pohvalni še prostor za drobnarjenje: na treh poličah, čeprav odprtih, nam uspe zložiti vso kremo, ki jo je deležen supertestni avto. Police so nagnjene in tako ograjene, da ropotja ne leti čez rob.

Ni za dirkačel

Renault vgrajuje v štirico tri vrste motorjev: najmanjši, 782-kubični in s 27,5 KM (DIN), je le za Francoze. Najmočnejši, 846-kubični pa s 34 KM (DIN), poganja R-4 L, mi pa preskušamo navadno štirico s 845 kubičnim motorjem, ki zmore 27 KM (DIN) pri 4700 vrtljajih v minutah.

To je že zdavnaj preskušen motor, ki je natekotkrat dokazal svoje dolgo življenje, pa se zdi kar primeren za avto, kakršen je R-4. Dolg gib, pa dovolj visok favor 5,7 kmh pri 2100 vrtljajih v minutu govorita za prožen motor, ki brez nevolje potegne pri nizkih hitrostih v visokih prestavah. Tako podpira lenobovo voznikov pri pretikanju, čeprav ob pičilih pospeških.

Motor R-4 sovraži visoke vrtljaje in prigajanje dosti četrt območje, kjer motor doseže paraječjo moč, je brez koristi. Ventili ne sledijo več ukazom s stranske odmidne gredi, moči zmanjšuje, motor postane vse glasnejši, nadzadnje neznenosen. Hrupu pomaga že izpušna cev.

Vendar, po 10 000 prevoženih kilometrov lahko povhališčni motor zaradi marljivosti in nezahtevnosti, zaradi brezihmoga vžiganja tudi v mrzlih jutrih in zaradi varčnosti, vredne tegu razreda.

Štirostopenjski menjalnik je odlično sinhroniziran in kot ustvarjen za ta avto. Trstja prestava, na primer, je enako učinkovita med vožnjo po mestu kot med prehitevanjem na odprtji cesti. Svede pod pogojem, da se voznik natančno zaveda zmogljivosti motorja in se odreže sportnemu prehitevanju. Vseč vozniški bo med pospeševanjem dosegel povsem dostojne rezultate, ne gre pa pozabiti, da zahteva premagovanje fizikalnih težav precejšnji zalogaj energije: visoka renaultova karoserija je vse prej kot aerocinamična.

Ce bi bil naš navadni bencin kvalitetnejši, z večjim številom resničnih oktanov, potlej bi vseč tudi štirici. Tako pa več čas prskaljenje vozimo z super bencinom. Popravčna poraba po prvih prevoženih tisočkah je razmeroma visoka; deloma je kriva zime, ko hladni motor pogosteže zahteva vožnjo s čokom, deloma pa tudi težje noge ali nesvinoviranje, ki se jim kar naprej mudri in jim ni noben avto dovolj hiter. Toda v celoti je R-4 redkokdaj popil več kot deset litrov goriva na 100 km, kar ga brez dvoma uvršča med verneče.

Poraba olja narašča le s prigajanjem motorja. Redkokdaj smo dolili več kot 3–4 dci olja naenkrat.



Ob pokončnem zadnjem naslonjalnu in polici je za 150 dm³ uporabnega prtljažnika; ob zloženih zadnjih klopih gre v prtljažnik za 370 dm³ kock.



Olio shell zahteva menjavo na vsakih 5000 km, oljni filter pa na vsakih 15 000 km; takrat zamenjajo olje tudi v diferencialu in menjalniku.

Naj omenim še gume: supertestni R-4 je obut v pasaste gume sava, ki smo jih le dvakrat zamenjali s Savinimi jezavkami. Toda razdalje, prevožene z zimskimi gumami, so bile tako pičle, da jih ni vredno omenjati.

S prednjim pogonom – mladenc!

Tik preden se je na stevcu kilometrov nasukala številka 10 000, smo štirico zapejali na preskušnjo, na letalitiko teste. O zmogljivostih zgornji pričajo številke v tabeli, izmerili pa smo tudi renaultove vozne lastnosti. Meritve krožne vožnje, staloma in prehitovanju so ob primerjavi z rezultati drugih avtomobilov nejzognovnejše merilo o legi vozila ne cesti in o njegovem okretnosti.

Ugotovili smo: prednji pogon je tudi pri R-4 jamstvo za dobro in varen lego na cesti. Avto zelo dobro drži smer in z ravno vožnjo dolgo ključuje stransku vetrinu, ki v tem letnem času ni vselej nezen. Motor za prednjo premo olaja vozniškemu delu, saj nos vozila nima pregešnih želja, da bi pretirano silil iz ovinka. Volan, ki se ga v zadnjih letih pri R-4 sicer izboljšeli, je še vedno preveč posreden. Prednost takšnega volana je lehkotnost, pomanjkljivost pa nenatanč-

nost in veliko dela, ki ga ima voznik z obračanjem. Vseeno je renault lahko vaditi skozi ovinek, pa tudi z okretnostjo pri stalomu nismo imeli pretiranih težav, ki se sicer rade prilepijo avtomobilom s pogonom na prednja kolesa.

Mehko pozibevanje vozilu se zdi potnikom udobno, vozniku pa postane zoporno, kadar se avto na gladkih spremembah smeri zazibe prečno, nevzkrži s trenutno amero vožnje.

V ostrih ovinkih zahteva štirica zmerno dodajanje volana, zadek pa red zagrozji s spodnjanjem. Voznik se mora navaditi še spodravljana prednjega notranjega kolesa, ki smo ga vsajelo zelo kmalu občutili na makademske tleh. Volan dostikrat prepozno odgovori na drugačno smer – pravimo, da zamuja – kar spet zahteva malo veje. Čeprav je bila zima dostej skupa s snegom in ledom, lahko zatrdirimo, da je R-4 ubogljiv tudi na gladih tleh. Preskusili smo ga tako na slatčarem snegu kot na komaj spluženi gorski cesti.

Borbaste zavore na vseh štirih kolesih povsem ustrezajo teži in zmogljivostim avta. Omejevalnik zavorne poti uspešno preprečuje blokiranje zadnjih koles. Škoda, da prijemanje ročne zavore na prednja kolesa! Voznik je prikrajian za številne zvijače, ki jih, te posebej na zimskih tleh, omogoča zavora na zadnjih kolesa, pa do prednjem pogonu.

Udobje na dva načina

Lepo bi bilo, če bi bili Francozi vselej tako odkritosčno preprosti, ko so bili tedaj, ko so izumili francosko posteljo. Toda, kot so francoski avti polni presenečenj za voznika, celo za testnika, ki se kar naprej preseda iz avta v avto, pa pri „francozih“ še vedno naletiti na kak del opreme, ki se ga mora na novo navaditi, tako je pri renaultu tudi z udobjem za potnike.

Po njihovi pameti je avto udoben, če se tudi na najslabših cestah zbilje kot jogi, če imata visoko in sproščeno, če imata dovolj prostora za prtljago in drobnarjenje, zvezen pa vam piha pod noge in prenata neznenosno hrup motorja. Očitno je prepuščen za štirico sicer pretiran, toda res je, da je z notranje plati vrat po vsakem pranju polno milne pene, ki jo si poslužujejo slabe zatemnjene okna. Torej je isto pot odprtje tudi za hled in prah. Tudi zadnja vrata zapiramo le v veliko dobro volju in z močno roko. Je pa R-4 v splošnem dovolj natančno in skrbno izdelan. To dokazuje s prvimi deset tisoč kilometrov, ko okvar skoraj ni bilo. Vzgrevnjen fotoreporter, poškodb na podvozju je kriva skale, ki jo je naš testnik srcaš na poti po Bosni. Mekaniki pa menijo, da je ta udarec v prednjo krovni trudki za zdroljenje ležaj, ki nam je presenetil med meritvami na letalitiko. Že zdaj smo zamenjali osni krak levega kolesa, vendar bo treba celotno podvozje še enkrat natančno pregledati. Poletno moramo priznati, da vseh teh okvar ni krv avto, ampak zunanje okoliščnosti, zatorj so dejanski stroški, ki gredo na račun štirice, precej manjši od končnega števila naših last. Dovolj velik razlog, da smo mu pritaknili ime „sparovček“.

Sicer pa, naš supertest je komej na začetku. Svoje dobre in slabe plati bo štirica pokazala v naslednjih mesecih na tisočih kilometrih lepini in glidkih cest. Povrhu bo prenovila pod cestnimi svetilkami, podle površju ljudiljanškega „zmoga“, in čokala, da se ji tlaka izteče.

Za zdaj pa: renault: 4 je odgovor na Citroenov 2 CV. Je kopija spačka, ki je boljša od originala. Jo avto, ki se je ves čas uspešno prebijal med kupce in ga tudi zdej se ne sme biti izram zapejati v bok z najnovnejšimi modeli malih, priročnih in poceni avtomobilov. Čeprav ga čas počasi prehiteta, renault 4 – ne more skrati, da je bil nekodaj eden izmed najrazumnejših evropskih avtomobilov.