



**vozili smo**

**Pavle Klinar**

Ko smo maja letos testirali štiričrno letnik 1967, smo med drugim zapisali: »Med malimi avtomobili so samo tri prestave skoraj neznane — renault 4 jih ima. Če bi imel štiri, bi bil gotovo za dobrih 10 km/h hitrejši in tudi boljši pri pospeševanju. Pa tudi tako glede na konkurenco dobro odreže. Seveda so tri prestave za vožnjo po mestu udobnejše — vendar ni

## RENAULT 4 S ŠTIRIMI PRESTAVAMI

dolgih rahlih klancih, ko tretja ni več dovolj močna, druga je pa prepočasna, si človek zaželi v štiri štirih prestav. To pride v poštev predvsem pri polno obremenjenem avtomobilu na avtocestah z njihovimi dolgimi in ne prestrmimi klanci, medtem ko na veliki večini naših cest štiričrne tri prestave niso ovira.«

Zdaj smo imeli priložnost za kratko

vožnjo s štiričrno letnika 1968, ki ima štiri prestave.

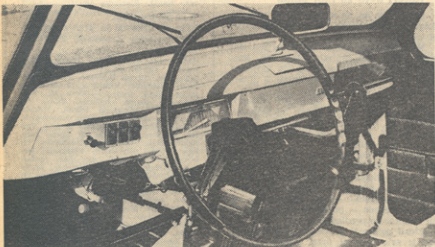
Ceprav ima štiriča z letnikom 1968 še nekaj drugih izboljšav in sprememb, je namreč edina bistvena prav ta.

Kdor se vozi samo po mestu in kvečjemu še na krajših progah po gosto naseljenih krajih, novosti ne bo tako močno opazil.

Močno pa jo bo občutil, kadar gre na daljšo pot po odprti cesti, ki dovoljuje višje hitrosti: tam bo ob manjšem hru-pu v vozilu lahko v povprečju za 10 km/h hitrejši. Kljub nespremenjeni najvišji hitrosti.

Ceprav so nam dali nov, neuvožen avto, pri katerem — kajpada — tudi v nižjih prestavah nismo pritisnili plina do konca, lahko rečemo, da je seveda mnogo bolj pomembna kot višja potovalna hitrost — za naše razmere, kjer ni dolgih avtocest — možnost hitrejšega in torej varnejšega prehittevanja.

To povedo že številke. Dosedanja najvišja prestava, tretja, je imela prestavno razmerje 1,038:1 — sedanja četrta ima za neopazno malenkost razmerje 1,035:1. Vendar pa je imela dosedanja druga prestava 1,842:1, sedanja tretja pa ima 1,364:1. To pomeni, da je posledaj moč voziti v sprehitelvalni tretji mnogo hitreje, kot je doslej zmogla sprehitelvalna druga. Pri 5000 vrtljajih je doslej segla druga prestava do 65 km/h, zdaj pa seže tretja pri istem številu obratov do 88 km/h, to pa je tisto, kar potrebujemo za prehittevanje na pri-



Prestavna ročica na armaturni plošči v novem renaultu 4 ne ravna več samo tri, ampak štiri prestave. To je seveda veliko pomembnejša sprememba, kot da so nekateri spremenili gumb na ročici.

mer kamionov, kadar vozijo malo bolj naglo.

Seveda je hkrati postala druga prestava »močnejša« in je s tem mnogo bolj uporabna za počasno vožnjo v kolonah in podobno, pri čemer je bilo doslej včasih treba prestavljati nazaj v prvo, zdaj pa te potrebe ne bo več.

## Prestavna ročica še prav tako ugodna

Ponovimo vse številke v zvezi s starim in novim menjalnikom. Tri prestave: 3,8:1, 1,842:1, 1,038:1. Štiri prestave: 3,8:1, 2,059:1, 1,364:1, 1,036:1. Pri pet tisoč vrtljajih v minuti je bilo treba prej prestavljati iz prve v drugo pri 32 km/h in iz druge v tretjo pri 65 km/h. Zdaj je treba pri istem številu vrtljajev prestavljati pri 32 km/h, 58 km/h in 88 km/h.

Ugodnost, ki jo v mestu pri pretikanju predstavne ročice — »kijuke« na armaturni plošči predstavljata nasproti stoječi si druga in tretja prestava, je ostala ista kakor prej. Četrta, ki je dodana, namreč zahteva zasuk ročice na desno in potisk navznoter oziroma naprej, druga in tretja sta ostali v istem položju, kot sta bili prej. Lahko celo rečemo, da je novi štiričin menjalnik za mestno vožnjo ugodnejši, ker je druga močnejša kot prej, tretja pa seže do 90 km/h in je hkrati mnogo močnejša od prejšnje direktne tretje: to pomeni, da bomo pri vožnji po mestu uporabljali prvo samo za speljavanje, potlej pa samo drugo in tretjo, pri čemer se bo motor v obeh prestavah manj mučil kot se je prej, ko ga je marsikdo uporabljal po mestu v direktni predstavi.

Četrta, ki je pri štirici (kot pri spačku) v nasprotju z običajno razporeditvijo (ponavadi sta prva in druga v isti ravnini, tretja in četrta pa spet v isti) sama zase, je torej že zaradi svojega položaja neka-ko vnaprej določena samo za vožnjo po ravni in odprti cesti, v mestu je človek ne bo poiskal. In to je dobro.

Se to: menjalnik teče prav tako lepo kot prej, ročico je moč ravnati mehko in lahko.

Kaj več kot to o novi štirici letnika 1968 ne bi mogli povedati: sicer pa smo opisali njeno bistveno novost, vse drugo je razen manjših izboljšav ostalo pri starem in velja še zmerom vse, kar smo o Renaultovi štirici zapisali ob testu v naši 10. letošnji številki. ■



V renaultu 4, ki ga prodajajo pri nas, sta prednja sedeža ločena, če pa želite, lahko dobite avto, ki ima spredaj klop.

**SUPERTEST**