

Šli smo z majhnim letalom na dolgo pot. Najprej v Barcelono: zaradi katarskega rallyja z dolgo vrsto renaultov, tudi z lemevejovo ekipo ter s Kuzmičem in Zrnčevom za volanoma, pa zaradi španskega Renaulta in španskih renaultov nas-ploh. Potem v Pariz: zaradi Renaultove tovarne v Flinsu in zaradi renaultov samih – sredi ne-skončnih francoskih polj, na dobrih in slabih francoskih cestah.

R 5 baccara, R 21 turbo in R 25 V6 injection

# BOUTIQUE RENAULT

**Od spodaj navzgor: tri prestižne velikosti**

Pot je bila torej v znamenju Renaulta in za to so bili trije vzroki: da se v Parizu dogajajo prelomne reči, pa bo Renault vsak čas ostal brez svojega nadimka »Regie National«, kar pomeni, da bo mešano

lastniška in nič več le državna firma; da je prihodnost med Renaultom ter novomeško IMV (tudi zato) spet zanesljivejša ter jasneje začrtana; in, da so pri Renaultu v minulih mesecih ponudili precej po-

mlajениh in novih modelov, pa je veljalo sesti za volane nekaterih izmed njih.

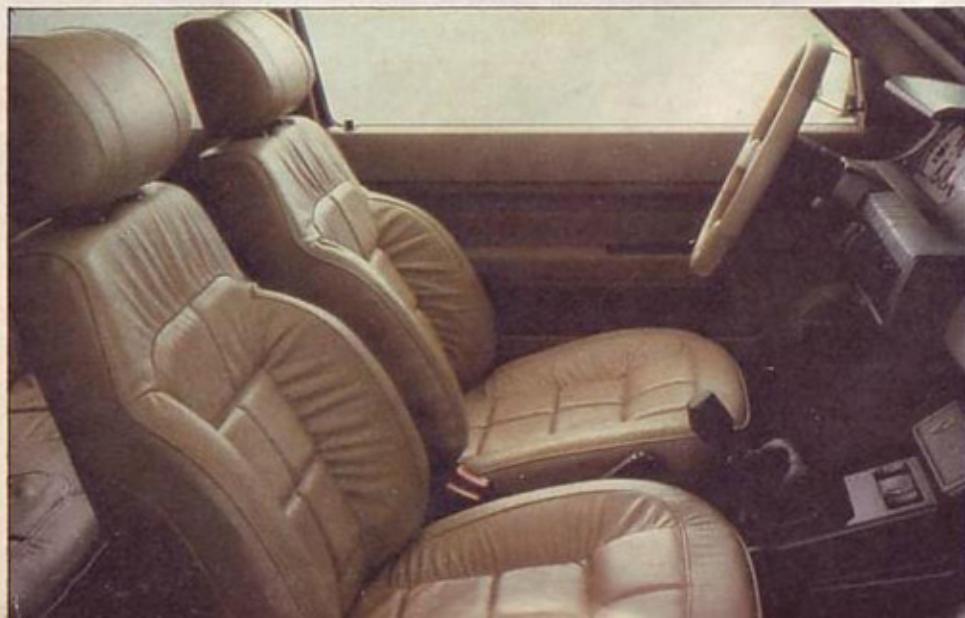
*Renault 5 baccara: enobarvnost, plastične obrobe*



Majhen, a prestižen:

## R5 baccara

Celotno vrsto renaultov 5, na primer, so na novo obdelali, pa čeprav so to – dovolj temeljito – naredili že leta 1983. Zdaj so jih optično še bolj približali ostalim hišnim modelom (nova maska na nosul), obenem pa so na zadke »petic« zapisali nove črkovne kombinacije, postregli v celem z boljšimi opremami in ponudili nove motorne prostorinice. Te so zdaj naslednje: 1108 kubikov (47 KM) za razlike fiv-

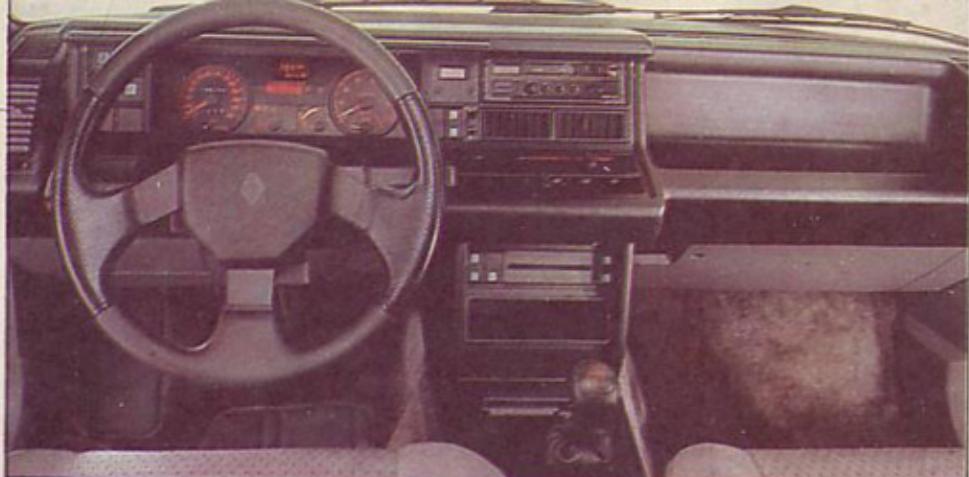


*Renault 5 baccara: usnje na sedežih*

ve, SL in TL; 1237 kubikov (55 KM) za različici TR in GTR; 1397 kubikov (68 KM) za različico GTS in kombinacijo s samodejnim menjalnikom; 1721 kubikov (90 KM) za različici GTX in baccara; 1397 kubikov s turbinskim polnilnikom (120 KM) za različico GT turbo ter 1595 (dizelskih) kubikov (55 KM) za različice SD, TD in GTD. Pri tem velja upoštevati obe dolžinski možnosti Renaulta 5: krajšo za le tri in daljšo za pet vrat na karoseriji.

Povsem nova v dolgi vrsti ter različic je baccara, namenjena tistim kupcem majhnih vozil, ki prsega na temeljito, pravzaprav že prestižno opemo in dovolj, čeravno ne dirkaško zmogljivi motor. Ta avtomobil mami kupce z enobarvno zunanjostjo, s karoserijo, ki je opremljena z dobro prilegočima se spojlerjema ter s prav tako plastičnima bočnima obroboma na obeh pragovih, z lahkimi platišči ter z nizkimi gumami na njih, s strešno radijsko anteno, z dveimi zunanjimi in na električno ubogljivimi ogledali ter s številnimi luksusnimi dodatki – od popolne armature plošče do v usnje odetih sedežev, temeljnih preprog in žepa, obešenega na polico pod zadnjimi vrti.

Karte te vrste so torej na mizi! Dovolj pestižen je tudi motor, z 1,7 litra gibne prostornine, s kompresijo 10:1, z največjo



*Renault 21 turbo: športna notranjost*

### Športna limuzina:

## R 21 2L. turbo

Vse od takrat, ko se je tovarna Renault ubadala tudi z dirlalniki formule 1, so bencinski turbomotorji njen običajni del ponudbe kupcem. Renault 21 turbo, ki je ta hip vrhunska različica svoje hišne vrste, so predstavili junija letos, na ceste pa je zapeljal pred dobrim mesecem dni.

Zanj so uporabili vrstni štirivaljnik, izdelan v celem iz lahke kovine, ter z elektronskim vbrizgavanjem goriva in siceršnjo največjo močjo 120 KM. Pred vzdolžno vgraditvijo v nos vozila so ga na novo obdelali, poskrbeli za močnejše ojnice in ročično gred, za natančnejšo obdelavo odmične gredi v glavi, temeljite doglane izpušne ventile, za nižjo kompresijo (8:1), hkrati

pa so dodali turbinski polnilnik na izpušne pline (garrett T 3), s polnilnim pritiskom 0,9 bara in z dvema hladilnikoma polnilnega zraka. Veliko vlogo so nameñovali elektroniki. Osrednji računalnik nadzoruje ne le vbrizgovanje goriva, ampak tudi vžig in zapiranje dotoka goriva ob odvezetem plinu, optimalen polnilni pritisk, prosti tek se neogretega motorja, zasilno delovanje v primeru okvare sistema in še varne najvišje vrtljaje motorja do številke 6250 na merilniku v armaturni plošči. V področje elektronike sodi tudi tipalo zoper klen-

*Renault 21 turbo: športna limuzina*





kanje, ki zmore sproti prilagajati polnilno mešanico in polnilni pritisk, kar pomeni, da je R 21 turbo enako zadovoljen z bencinom super ali pa z neosvinčenim bencinom s 95 oktani.

Tako opremljeni motor zmore največjo moč 129 kW oziroma 175 KM pri 5200 vrtljajih v minuti in največji navor 270 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. S pomočjo natančnega petstopenskega menjalnika (s skoraj direktno četrtjo prestavo) in povarniških podatkih zmore ta 1190 kilogramov težki cestni dirkalnik največjo hitrosti 227 kilometrov na uro ter pospešek 0–100 km na uro v 7,4 sekunde.

To pa nista njegovih edini privlačni lastnosti. Privlačen je tudi očem, zaradi svoje zelo skladne in športno obdelane zunanjosti, pri čemer mislim na nov nos vozila, z dvojnimi oglatimi žarometi, z novim in v spoiler zaviranjem odbijačem ter z že vgrajenimi meglenkami ter zračnimi odprtinami (za hlajenje motorja ter zavor) njem. Obrobljeni so tudi blatniki in oba pragova, klasičen limuzinski zadek (tudi ta R 21 ima štiri vrata in običajen prtljažniški pokrov) pa so polepšali z zajetnim in privzetenim spojlerjem. Eno z drugim koristi tudi dobrí aerodinamiki ( $C_w = 0,31$ ), torej v celičnem ugodnejšim porabi goriva in večjim končnim hitrostnim zmogljivostim.

Nič manj temeljit je R 21 turbo, ko gre za njegovo notranjo in vozniško opremo. Sedeži so oditi v kosmato usnje, prednja dva sta dovolj čvrsta in obrobljena, da prispevata k splošnim športnim željam vozila in njegovega voznika. Zelo športna in »usnjena« sta tudi volanski obroč s tremi zajetnimi prečkami ter kratka prestavna ročica, športna pa zmore biti tudi vozniška telesna drža – glede na raddaren sedežni pomik in pravne oddaljenosti med obročem, prestavno ročico in pedali. A so z opremo zašli tudi na lukusno področje, pa se R 21 turbo ponaša s pomicno streho, z že vgrajenim radiom, z električnimi pomiki šip in zunanjih (ogrevanih) ogledal, z daljinskim ukazovanjem osrednji ključavnici in tako dalje.

Temeljito se nadaljuje pri podvozu: to je za debele tri centimetre nižje kot pri običajnem R 21, opremljeno pa s štirimi posamičnimi obesami (spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, negativni polmer vodenja, stabilizator, zadaj vzdolžna vodila, prečna dvojna vzmet, vijačni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator), s štirimi kolutnimi in spredaj posebej hlajenimi zavorami ter s trikrožnim zavornim dodatkom ABC, znamke Teves. Vzmetenje in blaženje podvoza sta naravnana na

športno ostrino, kar sicer ne pomeni, da vožnja s tem avtom ne zmore več biti udobna, temveč, da so kolesa tudi v zelo zahtevnih voznih pogojih dolgo časa in čvrsto pri tleh. Vožnja s polno sapo in v ravni črti je povsem neproblematična, takšna pa ostaja tudi na vijugastih tleh. Renault 21 turbo je zelo dolgo časa povsem nevtralen avtomobil, še na čezmerno hitro voženih ovinkih zmagajo lastnosti prednjega pogona in zahtevajo rahlo dodajanje volana. Zdravanje zadka pri odvzetem plinu

ali nežnem zaviranju je povsem nenevarno in zlahka nadzirano. V pomoč pri vsem tem pa so seveda tudi gume z merami 195/55 VR 15.

Dobre vozne lastnosti so seveda v tesni zvezi z nasprotnim dobrovoznikovim počutjem, pa tudi z dobrom počutjem njegovih sopotnikov. Je pa res: takšne avtomobile je treba ljubiti. Potem je končni rezultat na moč ugoden: ljubezen je povrnjena z vsestranskimi, visokimi zmogljivostmi. Tudi pri R 21 turbo je tako!

### Višji razred:

## Renault 25 V6 injection

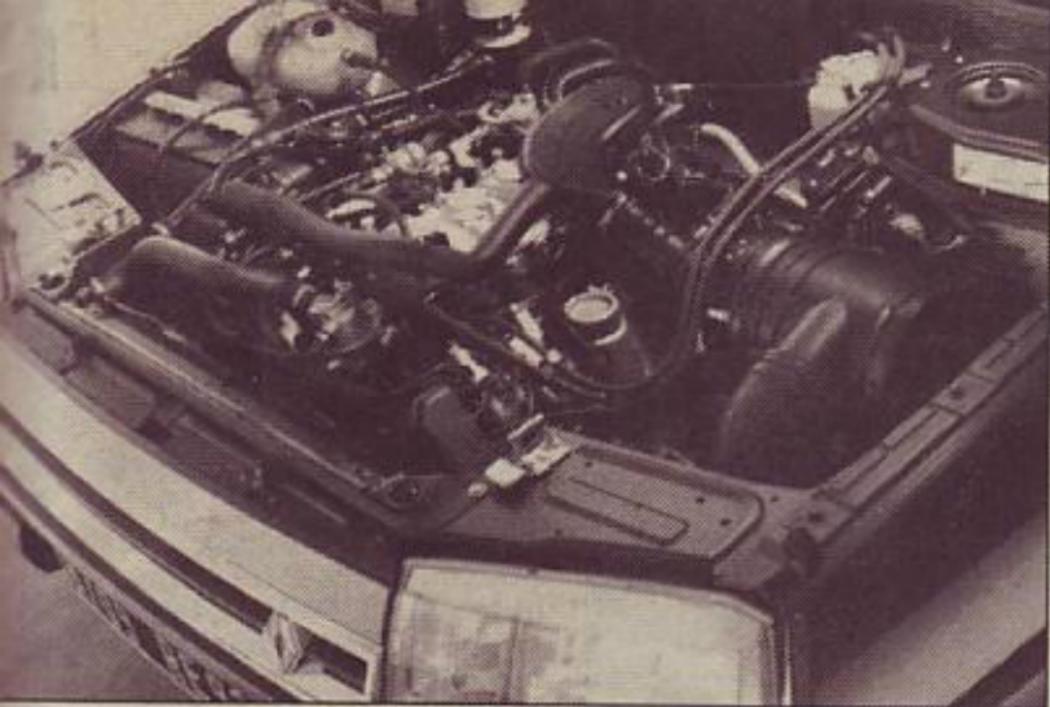
Avtomobil z Renaultovega limuzinskega vrha, po oblikah pa limuzina (s kratkim stopničastim zadkom, ki je obenem kombi-limuzinsko zaobljen z veliko zadnjo šipo), ki je všeč tudi mnogim in načelu razvajenim državljanškim okusom, so sveže opremljeni s povečanim šestvaljnikom V-obilike. Namesto prejšnjih 2664 kubikov ima motor zdaj 2849 kubikov gibne prostornine (slednja številka je prej veljala le za katalizatorsko različico), namesto prejšnjih 144 KM (različica kat: 139 KM) pa zmore

zdaj največjo moč 160 KM oziroma 115 kW pri 5400 vrtljajih v minuti. Razlika je nastala s povečano vrtino (po vzoru turbomotorja, 2,5 litra, V6) ob nespremenjenem batnem gibu, nespremenjeno pa so tudi ostale značilnosti: lahka kovina za blok in glavo, po ena odmična gred v vsaki glavi, veriga za njun pogon in štirje ležaji ročične gredi. Višja je kompresija (zdaj 9,5:1), večji pa je tudi motorni navor: 230 Nm pri ugodnih 2500 vrtljajih v minuti.

Tudi temu motorju izdatno

*Renault 25 V6 Injection: višji razred*





*Renault 25 V6 injection: večji motor*

pomaga elektronika – od polnjenja z gorivom, da vžiga in nadziranja vseh poznejših ter

sprotnih procesov. Pa so v celiem znatno ugodnejše tudi zmogljivosti vozila. Tovarna oz-

nanja največjo hitrost 215 kilometrov na uro in pospešek 0–100 km na uro v 9,2 sekunde, obenem pa opazno nižje porabe goriva (po ECE: 7,1/9,0/13,9 litra bencina super na 100 km).

Vse drugo že vemo: da je Renault 25 limuzina, ki se ponaša z udobnimi notranjima širino ter dolžino in opremo v celiem. Vozniku so v pomoč elektronizirane naprave, družno z dobrim sedeñjem in dobro vidljivostjo na vse strani. Tudi vozne lastnosti tega avtomobila se zelo prepričljive, seveda z razumevanjem njegovih izrazito limuzinskih lastno-

sti. Takšna so pač pravila igre. In kupci jih znajo ceniti.

Botique Renault je torej spet obilno založen. Vsakomur po njegovem okusu in zmožnostih! Takšna je sveta zapoved v razvitem (avtomobilskem in drugačnem) svetu. In, ker smo rekli, da se časi pri Renaultovi jugoslovanski »podružnici« vnovič bistrijo, bo morebiti tudi naša domača butika bolj na široko odprta. Po naših, jugoslovenskih zmožnostih pač!

MARTIN ČESENJ