



Vozili smo: RENAULT
5 CAMPUS DIESEL

STREHA NAD GLAVO

V sicer natančnem švicarskem avtomobilskem katalogu piše: ob renaultu cliu je renault 5 na voljo le še v nekaterih različicah, na primer kot campus (Francija) in kot five (izvoz). Pomota, ljubi Švicarji! Campus je naprodaj tudi v Jugoslaviji! Ali je to dobro ali slabo, pa naj presodi vsak sam.

Renault 5, kar ga je torej še ostalo, bo zdaj zdaj zaokrožil

svoje drugo desetletje. Vmes je resda doživel nekaj večjih ali manjših, uspešnejših in tudi neposrečenih sprememb, ampak še zdaj je tisto, kar je že v začetku hotel biti: majhen, prijuden, nezahteven – pa vendar avtomobil!

Ko smo pri Avto magazinu – skoraj dve leti bo tega – predlagali Revozu v Novem mestu supertest renaulta 5, je gospod Tellier, Francoz na Dolenjskem, odgovoril, ne da bi zajel sapo: renault 5 je tehnološko zastarel in zato neprimeren za takšno preskušnjo.

Mož je imel prav. Zdaj, po preskušnji dizelske različice renaulta 5 campusa je tudi nam jasno: dveh desetletij tudi ta nekdanja prodajna uspešnica ne

more prikriti. Celo krepkejša pomladitev leta 1987 je do zdaj že povsem zbledela. Campus, ki je oznaka za osnovno, torej najskopejšo zalogo opreme, pa tudi prispeva svoje. Naj živi clio! Tako pravijo tudi v Renaultu.

Passer de mode. To je to. Obzirno rečeno: rožica je rahlo ovenela; pa naj gre za dokaj oglato obliko, ki se je človek z leti navelečal, za prevelike izreze pločevine nad majhnimi kolesi, za prav nič aerodinamičen nos, ali pa za notanost, ki je campusovsko oskubljena in le malce imenitnejša kot pri renaultu 4. Ampak, lepo vas prosim, to vendar ne more biti pravo merilo.

Ključke v vratih so kot pepelniki; nagiba prednjih naslonjal sta neugodno omejena; v ročici za-

nju se zapletata varnostna pasova, katerih oprijemališči sta žal kar na tleh vozila; troblja je že leta dolgo od strani, prednji sedalni površini sta ploski kot klop v parku in volan – to stavim, kar hočete – je zanesljivo trši kot v kateremkoli tovornjaku iste znamke.

Vse je na vso moč preprosto: armaturna plošča ponuja le merilnika hitrosti in goriva ter dokaj veliko kontrolnih luči; ohišje tam okrog je oglatih, v celem pa močno zverženih potez; volanski obroč z dvema prečkama ne rabi nobenemu od priporočljivo dobrih prijemov rok, preproge so tanke in komaj še zaslužijo takšno ime, blago na sedežih pa je s kičastim vzorcem dobro le za nezahtevne okuse in veseli bodi-



Motor: del Renaultove zgodovine in sedanjosti.



Armatura plošča: kot pri »poltovornjaškem«
expressu.



Prtljažnik: špartanski, a prikladno dosegljiv.

te, če barv ne razločite najbolje. Preostala notranjost je mešanica plastike in gole pločevine, enako razmerje je tudi v prtljažniku pod dvizžno polico (ter za nedeljivo zadnjo klopio) in obe zunanji ogledali zahtevata med

nastavljanjem odprto okno in skozenj sproženo roko.

Dobre plati istega avtomobila so naslednje: veliko majhnih in večjih predalov, renaultovsko natančna in lahkotna prestavna ročica za petstopenjski menjalnik in dizel v nosu, če so vam seveda dizli nasploh všeč.

Tale je star, preskušen in povsem ugoden primer ek svoje vrste. Takšen, kot je (1,6 litra, 40 kW/55 KM, odmična gred v glavi, predkomore) je na Renaultovem »jedilniku«
že tako dolgo, da skoraj ni modela nižjega in srednjega razreda, ki bi mu ne rabil za »menu«.

To ni nič slabega, kajti prav ta dizel deluje izza volana dovolj živahno in zanesljivo, da se zdi povsem po meri renaulta 5, pa tudi dovolj uglajeno, da zmore

– zmerno tekoč – svoje naftno poreklo celo rahlo zatajiti.

Grdo ropota in se trese le ob povsem hladnem vžigu. Ko temperatura v njem zraste, steče kot sveže namazani šivalni stroj: drdraje, ampak povsem znosno za ušesa. Pretikanje blizu najvišjih še možnih vrtljajev omogoča pospešek z mesta do hitrosti 100 km na uro v 16,4 sekunde, dolgotrajnejše priganjanje v peti prestavi pa največjo hitrost 152 kilometrov na uro. Kdor zna izrabiti njegovo prožnost, se bo hvalil s porabami med 5 in 6 litri plinskega olja na 100 kilometrov, kdor je z avti nasploh grob, bo to količino privzdignil vsaj na 6,6 litra plinskega olja za vsakih 100 prevoženih kilokilometrov.

Takšno povprečno porabo smo namreč izmerili tudi med našo preskušnjo.

Tudi ko gre za vožnjo v celoti, ponuja campus kompromis. Njegovo podvozje je – kako pa drugače – uravnano na udobje. To pomeni prijazno požiranje kratkih cestnih gub in dokaj mило pokimavanje na dolgih asfaltnih valovih; pa tudi zoporno nagibanje karoserije med vijuganji in kdaj pa kdaj nič kaj prijeten prenos udarca vse do volanskega obroča. Kdor zna volan dovolj hitro dodajati – če R 5 pozna, tako ali tako ve, kaj ga čaka – bo znal tudi dizelski campus spretno in hitro voditi. Večjih presenečenj ta avtomobil ne pripravlja, le pregroba odzemanja plina sprožijo prav tako grobo spodnašanje zadka. Toda D kot dizel še nikoli ni bil D kot dirkanje!

Morate pa vedeti: campus pomeni predvsem streho nad glavo. To, da so ga Francozi namenili študentom in vsem tistim kupcem, ki se znajo z njim zabavati, pri nas na Balkanu pa ga kupujejo tudi resni družinski očetje, ni Renaultov, ampak povsem naš problem. In zato mu je treba vsaj polovico (starostnih) grehov takoj odpustiti. Kar ostane, pa sploh ni slabo!

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiristaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 78,0 x 83,5 mm – giba prostornina 1595 kubikov – kompresija 22,5:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 4800/min – največji navor 100 Nm pri 2250/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – visokotlačna črpalka (bosch) – predkomore – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 4 1/2 B x 13 – gume 155/70 TR 13 (continental)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj prečne vzvojnne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobalo letviljo, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,651 m – širina 1,584 m – višina 1,397 m – medosna razdalja 2,467 m – kolotek spredaj 1,323 m, zadaj 1,280 m – rojni krog 10,2 m – teža praznega vozila 810 kg – dovoljena skupna teža 1250 kg – prtljažnik (normina) 233/618 litrov – posoda za gorivo 43 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 150 km na uro – pospešek 0–100 km na uro 16,5 s – poraba goriva [ECE]: 3,9/5,7/5,7 litra plinskega olja na 100 km