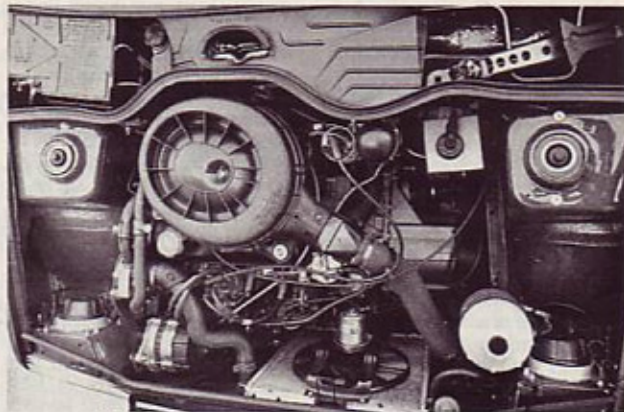




Test: RENAULT 5 CAMPUS PLUS

ODKRITI TALENT

Renault 5 campus plus je talentiran v tem, da še leta 1993 (torej 21 let po predstavitvi in 9 let po prenovi) privablja velik del slovenskih kupcev, da je vseh mladim dekletom in da so tudi družinski očetje še vedno navdušeni nad njim.



Motor: prileten, zanesljiv, varčen

To dosega kljub hudi konkurenci (tudi v lastni hiši, kljub preprosti izdelavi in kljub relativni zastarelosti. Renault 5 campus plus skriva svojo poceni izdelavo za velikimi plastičnimi bočnimi obrobami, svoje pa prispeva tudi za 5,5 cm daljša medosna razdalja pri petratni različici. Več kot "osnovna" različica pa nam campus plus ponuja še štiri plastične pokrove za kolesa in analogno uro v armaturni plošči. Pogled nanjo med vožnjo imenitno zakriva volanski obroč (ki bi bil vseeno lahko malce debelejši). Volan z zobato letvijo pa kljub temu, da ni podprt s servom, deluje lahkotno in je zasnovan predvsem za vožnjo v mestni gneči in za tesna parkiranja.

Merilnik hitrosti in kontrolne lučke ob njem razveseljujejo vse tiste, ki ne morejo pozabiti "katrce", saj je podobnost očitna. Zahtevnejši voznik pogrša natančnejšo kontrolo temperature hladilne tekočine, drugače pa je vse potrebno na kupu.

Vsa stikala so pri roki in solidno nameščena, imajo pa napa-



Nepraktično: priletan, zanesljiv, varčen



Ugodno povečljiv prtljažnik



Plus pomeni tudi pokrove koles in obrobo vozil

ko, da ponoči oziroma ob prižganih lučeh niso razsvetljena, kar od novopečenega voznika "petice" zahteva nekaj vaje pri dnevnih svetlobi. Tečna je tudi troblja, ki je (seveda) nameščena v levi obvolanski stikalni ročici. Ob trobljenju mimogrede sprožite tudi kakšno utripalko. Vzratni ogledali sta dovolj veliki za dober pregled dogajanja zadaj, tudi zglavnika na prednjih sedežih sta dobro nastavljiva. Varnostna napaka je, da sta spodnji oprjemaljšči varnostnih pasov še zmeraj pritrjeni na pod vozila in ne na sedeže. Prednja varnostna pasova si tudi močno križata poti z ročicama za nastavitve načrba prednjih sedežnih naslonjal. Ko se že dokopljete do te ročice, pa se vam bo zazdelo, da je ta nagib preveč omejen. Prednja sedeža sta preploska, da bi lahko dobro oprijela telesi, zato pa je dostop do njih, prav tako kot do zadnje klopi, ugoden.

Prtljažni prostor je obdelan špartansko - tako kot celo vozilo - vendar se zadnja vrata odpirajo

ugodno nizko in s tem olajšajo natovarjanje. Prtljažnik je moč povečati z nedeljivo, a zložljivo klopijo tudi do ugodnih 955 litrov prostornine, kar je veliko za 365 centimetrov dolg avto.

Pogled na prestavno ročico namiguje, da ste v poltovornjaku ali vsaj v kombiju. Vendar se ta

vtis kmalu spremeni, saj z njo ukazujeta dobro izračunanemu menjalniku. Škatanja ni, gibi pa so natančni in lahkotni. Enako ubogljiva in natančna je tudi ročna zavora.

Motor v nosu ima še daljšo preteklost kot cel renault 5, vendar to ne pomeni nič slabega.



Armaturna plošča: sposojena od R 4

S specifično močjo 32,5 kW na liter gibne prostornine je seveda zelo daleč od športnosti. Največjo moč 36 kW doseže ta 1,1-litrski štirivaljni motor pri 5250 vrtljajih v minuti, navor 79 Nm pa pri ugodnih 2500 vrtljajih v minuti. Je dovolj prožen, da ne zahteva pretiranega priganjanja v visoke vrtljaje, s pomočjo ročnega čoka zlahka vžiga, potem nekoliko odkevajoče steče, ogret pa se ubogljivo odziva na ukaze s pedala za plin. Povprečna poraba goriva je na testu znašala 7,41 litra bencina na 100 km, z razponom od 5,5 do 11,6 litra. Motor je torej varčen in edina zamera gre neočiščenemu izpuhu.

Podvozje je francosko udobno, kar pomeni, da vzmetenje skoraj neopazno vsrkava kratke cestne gube, se pa karoserija zato v hitrih ovinkih precej nagiba. Renault 5 campus plus je ob pravšnjem dodajanju volana vseeno stabilno vozilo tudi pri večjih hitrostih, le odvzemanja plina v ovinkih lahko zadek vzbudijo k spodnašanju. Podvozje je glasno, vendar le v skrajnih okoliščinah, če je podlaga zelo slaba. Podvozje si boste ogledali vsakič, ko boste snemali rezervno kolo, ki je nameščeno pod prtljažnikom vozila. Zato je pametno imeti v renaultu 5 campus kak kvadratni meter nepremočljive folije, ki jo pogmete na primer na blatno cesto, ko menjate kolo.

Testni renault 5 campus plus je bil izdelan dovolj kakovostno, da ob največji hitrosti ni bilo slišati močnejšega žvižganja zraka ob vozilu. Tudi v armaturni plošči nismo slišali nobenega "črička". Renault 5 campus plus je namreč solidno izdelan avtomobil.

Da pa vam bo campus zares všeč, se morate navaditi tudi na kombinacijo gole pločevine in plastike v notranjosti, na nekatere muhaste malenkosti in na avtomobilska zrela leta ki jih je doslej naštel.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 70x72 mm - gibna prostornina 1108 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 36 kW (49 KM) pri 5250/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 32,5 kW/liter (44,2 KM/liter) - največji navor 79 Nm pri 2500/min - ročni gred v petih ležajih - stranska odmična gred (veriga) - 2 ventila na vsak valj - glava iz lahke kovine - enojni podatočni uplinjač z ročnim čokom - elektronski vžig - vodno hlajenje 5,9 litrov - materno olje 3,25 litra - akumulator 12 V, 35 Ah - alternator 700 W.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,727, II. 2,048, III. 1,321, IV. 0,967, V. 0,795, vzvratna 3,545, diferencial 3,438 - plošča 4,5x13 - gume 155/70R 13 (sava exact), katalni obseg 1,718 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 37,7 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x=0,35$ - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, vzmetni nagli, trikotna prečna vodila, negativni polmer vodenja - zadaj prečne vzvojnne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolotne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, prestava 21,7:1, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 3591 mm - širina 1548 mm - višina 1394 mm - medosna razdalja 2407 mm - kolotek spredaj 1323 mm, zadaj 1292 mm - rajdni krog 10,2 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (kolokol) spredaj 1370 mm, zadaj 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 840-1000 mm, zadnja klopa 645-840 mm - prtljajnik (normno) 233/618/955 - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 43 l.

Teže: prazno vozilo 760 kg - dovoljena skupna teža 1195 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 650 kg - brez zavore 350 kg - dovoljena obremenitev strehe 60 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 143 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,0 s - poraba goriva (ECE): 4,1/5,6/5,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

145 km/h (IV.)

Pospeški:

0 - 60 km/h 6,8 s

0 - 80 km/h 10,9 s

0 - 100 km/h 18 s

0 - 120 km/h 30,3 s

1000 m z mesta:

39,1 s (126 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)

43,3 s (117 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.)

47,3 s (108 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 52,2 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 57,4 km/h

80 76,5 km/h

100 97,9 km/h

120 115,9 km/h

Poraba goriva:

tesno povprečje:

7,41 l na 100 km

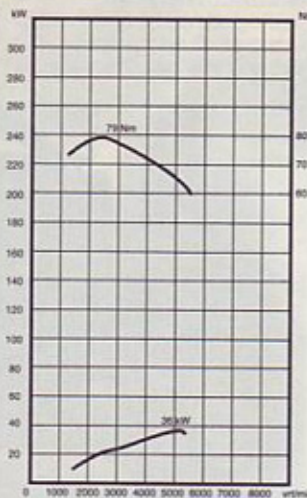


DIAGRAM MOTORJA

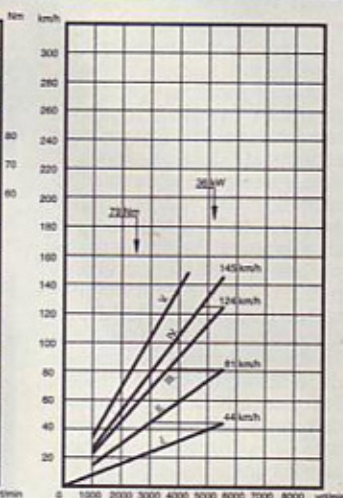


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- varčen motor
- prostornost glede na razred
- vsečnost
- visoka tržna vrednost rabljenega vozila (slovenski trg)

Grajam

- špartanska oprema
- prednja sedeža
- varnostna pasova
- del armature plošče ponoči je nerazsvetljen

Cena

SIT 1.030.000
(Revoz Novo mesto)

Končna ocena

Renault 5 campus plus utegne še dolgo voziti po slovenskih cestah, vendar se tudi njemu približuje čas, ko se bodo križala čustva, računica in napredek, takrat pa bo seveda tudi konec tega zelo uspešnega renaulta.