



Test

RENAULT 5 FIVE PLUS

PLUS KATALIZATOR

Človekovo starost največkrat spreminja nemalo težav. Vitalni deli se utrudijo, obrabijo, človek ni več tako hiter in živahen kot nekoč in zlobnež bi dejal, da je že za v staro šaro. Pri avtomobilih je stvar podobna. In ker je Renault 5 že dočakal visoko avtomobilsko starost, so mu pri Revizu pred prodajno upokojitvijo namenili novo srce, le toliko, da za nekaj časa še - ujame čas!

S tem ne mislim ravno časa, ki ga pravkar živimo. V mislih imam tehnološki čas, v katerem sodobni avtomobilski tokovi narekujejo tovarnam neprestane izboljšave na področju elektronskih dodatkov, teže avtomobilov, varčnih in zmogljivih motorjev, varnosti, varovanja okolja in še bi lahko našteval. Kdor temu danes ne sledi, je jutri že pozabljen, izgubljen v reki tistih, ki niso zmogli uvideti napredka in njegovih zahtev.

Pa vendar nekatere avtomobilske tovarne po svetu še vedno izdelujejo ostarele modele, ki so z ekološkega in tehnološkega vidika že preživeli, vendar cenovno dostopni širokemu krogu uporabnikov. Renault 5 je stopil že v dvaindvajseto leto svojega "življenja", kar je za avtomobiliska merila spoštljiva starost, in matična tovarna je njegovo proizvodnjo že opustila. Sedaj ga ekskluzivno za potrebe Slovenije in še nekaterih drugih trgov izdeluje novomeški Revoz, ki je po opustitvi Renaulta 4 težo ljudskega vozila prenesel na Renault 5 campus. Lani je tako izdelal kar 45.658 primerkov tega avtomobila. V



Sloveniji je bil to tudi najbolje prodajani avtomobil v letu 1993. Ker pa čas zahteva svoj davek, so se pri Revozu odločili za nekatere prenovitvene posoge, da bi ta priljubljeni model še nekaj časa ohranili pri življenu.

Renault 5 je tako z letošnjim januarjem dobil novo ime, in sicer v osnovni različici renault 5 five (namesto campus), v izpopolnjeni (glede opremljenosti) pa renault 5 five plus. Poleg imena se od campusa razlikuje po nekaterih vidnih in očem skritih spremembah. Različico five na bokih krasijo nalepke z barvnimi krogci namesto črtic, five plus pa ima namesto nalepk plastične obrobe in krogce na sedežnem blagu. Na desni strani zadka je po novem napis "five", dodali pa so tudi varnostna pasova na zadnji klopi. Očem nevidne spremembe se skrivajo pod motornim pokrovom, kjer je po želji kupca nameščen 1,6-litrski dizelski motor z močjo 55 KM ali pa novi 1,4-litrski bencinski štirivaljnik, kakršnega je imel testni avto. Ročnega čoka (levo pod volanskim obročem) ni več, zaradi uravnavanega kata-

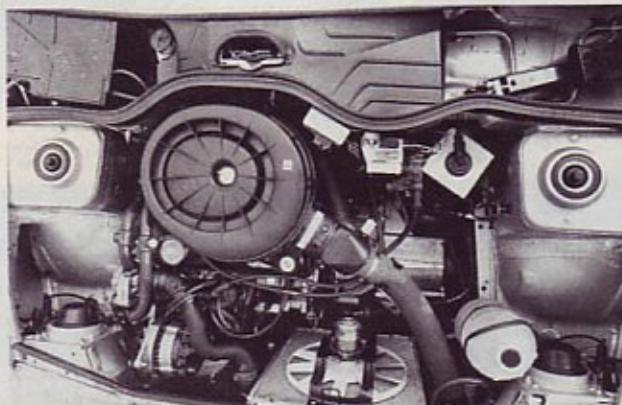
Očem nevidne spremembe se skrivajo pod motornim pokrovom.

**Motor: novo srce
prinaša nove
zmogljivosti**

lizatorja in neosvinčenega benzina pa je odprtina za točenje goriva manjša. Z vsem drugim je to še vedno dobrí starí renault 5, kot smo ga poznali tudi v različici campus. Testni avtomobil je nosil oznako "five plus", kar pomeni nekoliko boljšo serijsko opremo v celiem, med drugim tudi "polni" naslonjali za glavo na prednjih sedežih, od znotraj nastavljeni zunanjí ogledali, plastične kolesne okrasne pokrove, analogno uro, vžigalnik (skrit pod robom armaturne plošče nad radiom) ter zaščitni bočni

plastični letvi; kot dodatek pa tudi radiokasetofon.

Notranjost ponuja mešanico plastike in blaga: armaturna plošča in plastika v vratih na pogled nista preveč kakovostni, pri merilnikih so snovalci očitno menili, da je nadzor temperature motorja le nepotrebna razvada in so ga kratko in malo pozabili dodati, še najmanj pa me je prepričal prevelik in tanek volanski obroč, ki je za dober vozníški občutek tudi previsoko nameščen, poleg vsega pa se ob zavijanju pri manjših hitrostih le stežka sam hitro vrne in prejšnjo lego. Zamora gre tudi dejству, da stikala ob prižganih lučeh niso osvetljena, in med vožnjo je sprva potreben kar nekaj vaje, da jih najdemo, pa čeprav so dokaj logično nameščena v bližini volanskega obroča. Obvolanski ročici sta znani že iz modela R4, voznik lahko s stikalom levo pod volanskim obročem nastavlja tudi višino snopa žarometov, navdušil pa me je (sicer glasen) dvostopenjski ventilator, ki temeljito opravlja svoje delo. Šipe v vratih je moč odpirati le ročno, pogresal pa sem višinsko nastavitev prednjih varnostnih pa-



Test

sov.

Počutje med vožnjo je seveda v skladu z zasnovno tega avtomobila. Renault 5 five plus nima volanskega servojočevalnika, vseeno pa vođenje gnanih koles tudi ob parkiranju ni težko opravilo, natančna in lakovita prestavna ročica je dobra, kot v vseh renaultih, premehka prednja sedeža pa žal ne ponujata telesoma dobrega bočnega oprijema, pač pa temeljiti vz dolžni pomik (primeren tudi višeraščenim potnikom). Pri hitro voženih ovinkih sta opazna bočno nagibanje karoserije in odnašanje zadka, vendar je avtomobil ves čas dovolj obvladljiv in nezahteven za vožnjo.

Bistvo novinca pa je seveda novo srce. Zaradi ekoloških in tehnoloških zahtev so renaultu 5 five namenili nov bencinski motor. To je sicer že od prej znani 1,4-litrski štirivaljnik s stransko odmično gredjo, z verigo zanjo ter s po dvema ventiloma na valj. Motorju so dodali elektronski enotočkovni sistem za vbrizganjanje goriva in vžig, samodejni čok ter uravnvanji katalizator za izpušne pline, ki zadovoljuje evropske predpise EU 93. Tako vsaj glede tega motor sledi sodobnim ekološkim zahtevam. In ker zmore največji navor 100 Nm pri ugodnih 3000 vrtljajih/min in največjo moč 44 kW (60 KM) pri 4750/min, je



Notranjost: le nekoliko spremenjena in pomanjkljivo opremljena

Pet vrat in povečljiv prtljažni prostor



Počutje med vožnjo je seveda v skladu z zasnovno tega avtomobila.

seveda avtomobilu temeljito izboljšal tudi hitrostne zmogljivosti. Renault 5 five je s tem motorjem namreč suveren in okreten tekmeč v tem razredu, saj se kazalec na merilniku hitrosti zlahka povzgne tudi čez številko 160, če le avtomobil ni preveč obtežen. Edina zamora gre na račun samodejnega čoka, saj tudi ogret motor včasih v prostem teku ohrani previsoke motorne vrtljaje. Tedaj mora voznik le na kratko pohoditi pedal za plin in motorji vrtljaji "omahnejo". Motor ni glasen, odlikuje pa se z zadovoljivo prožnostjo in s še ugodno porabo goriva. Ob slednjem kaže dodati, da je motor prirejen tudi za navadni neosvinčeni bencin (91 ROZ), voznik pa seveda lahko toči neosvinčeni bencin super (95 ROZ). Važno je le, da je "zelen", torej okolju prijenzen!

Lovljene časa je torej uspel. Revoz je s spremembami dovolj prenovil priljubljeno "petko", da bo še nekaj časa slovenska prodajna uspešnica in "paradni konj" domače avtomobilske industrije. Eko-loška sprejemljivost in novo srce jo delata veliko mlajšo, kot je v resnici. Mladost pa je gonilo tega sveta. Plus katalizator: za bolj zdravo dihanje.

Tekst: BORIS SAMBOLEC

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Tehnični podatki

Motor: 3litraljni - 3litaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,8 x 77,0 mm - gibna prostornina 1390 kubikov - kompresija 9,0:1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 4750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,1 m/s - specifična moč 31,7 kW/liter (43,2 KM/liter) - največji navor 100 Nm pri 3000/min - ročična gred v 5 ležajih - stranska odmična gred (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vibrizgavanje goriva (enotočkovno) - in vzig - vodno hlajenje 6,7 litra - motorno olje 3,5 litra - akumulator 12V, 50 Ah - alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,730; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,790; vzvratna 3,545; diferencial 3,440 - platična 4,5J x 13 - gume 155/70 R13 (semiperit top grip), katalni obseg 1,66 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 36,6 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - $C_x=0,35$ - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, negativni polmer vodenja - zadaj prečne vzvojne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolunite, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 3,7 zavrtljiva odene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 3651 mm - širina 1564 mm - višina 1387 mm - medosna razdalja 2467 mm - kolotek spredaj 1330, zadaj 1290 mm - rajdnji krog 10,0 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalja) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1370 mm, zadaj 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 900 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 840-1000 mm, zadnja klop 840-845 mm - prtljažnik (normalno) 233/957 litrov - premjer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 43 litrov.

Teža: prazno vozilo 775 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 158 km/h - pospešek 0-100 km/h: 14,0 s - poraba goriva (ECE): 5,2/6,8/8,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

**Naše meritve****Največja hitrost:**

161 km/h (V.)

Pospeški:

0 - 60 km/h	5,7 s
0 - 80 km/h	8,9 s
0 - 100 km/h	14,3 s
0 - 120 km/h	22,4 s

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.)	41,1 s (129 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	44,5 s (114 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 51,3 m

Natančnost**merilnika hitrosti:**

kazalec	na resnično
60	57,9 km/h
80	76,7 km/h
100	97,4 km/h
120	116,2 km/h

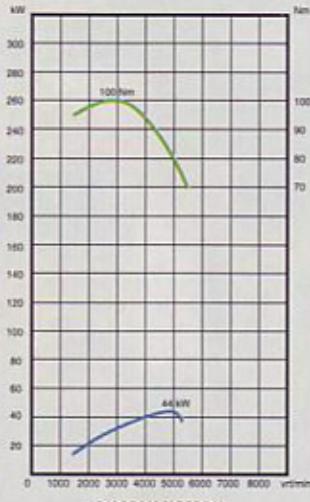
Poraba goriva:testno povprečje
9,6 l/100 km

DIAGRAM MOTORJA

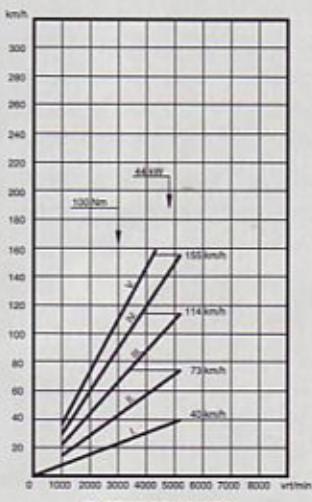


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- zmogljiv motor
- menjalnik
- lahkotno vodenje
- katalizator

Grajamo

- neosvetljena stikala
- previsoko nameščen volanski obroč
- ni merilnika temperature motorja
- rezervno kolo je pod zadkom
- preveč plastike v notranjosti

Cena1.219.508 SIT
(Revoz d.d., Novo Mesto)**Končna ocena**

Renault 5 five plus je v različici z novim bencinskim motorjem vsekakor dobrodošla zamenjava za tehnično ostareli campus. Okolju prijaznejši in zmogljivejši vsekakor veča konkurenčnost v svojem avtomobilskem razredu ter se navkljub letom še upira nekaterim tekmcem.