

Več kot desetletje dolgo si je Renaultova »petica« krepila dobro ime in vztrajala med najbolje prodajanimi evropskimi avtomobili. Potem jo je čas prav na hitro spodnesel in jo potisnil v rdeče številke. Alarm, ki se

Renault 5 GL

Druga, popravljena izdaja

Pri nas trenutno razprodano!



je sprožil v tej francoski hiši, je nehal zvoniti lansko jesen: ko so predstavili novi renault (super) 5!

Staro za novo – smo rekli takrat in podvomili, da bo nova tudi stara slava. Zdaj se že ve: alarma pri Renaultu res še ni konec!

Seveda bi bilo krivično krivdo za vse tegobe, s katerimi se zda pri Renaultu otepajo, zvrniti ravno na novi R 5. Povsem oprostiti pa ga tudi ni mogoče: kajti, če je še tako nov, tega navzven ne pokaže. To pa kupcem dostikrat ni všeč.

A spet ne vsem kupcem po vrsti. Jugoslovanski, na primer, so ga sprejeli z razprtimi rokami. »Plod mednarodne kooperacije« med Renaultom in novomeško IMV je zapeljal na naše ceste aprila letos. Toda ta hip, ko to pišemo, je v celoti razprodan. Če bi ga radi kupili, stopite v vrsto – do prihodnjega leta!

VEČJE MERE

Tako torej: novi renault (super) 5 – oznaka »super« je bolj komercialna kot uradna – je navzven močno podoben svojemu priletnemu predniku.

Je pa vseeno precej drugačen od njega. Na novo obdelana karoserija je daljša, širša in nižja od prejšnje. Prednja šipa je položnejša in zato večja (v celem so steklene površine približno za petino večje), nos je izrazitejši in sega dlje čez prednji kolesi. Hkrati s tanjšimi okenskimi okvirji, pokritim pokrovom posode za gorivo ter nekaterimi drugimi stilističnimi popravki sta to najpomembnejša prispevka k ugodnejši aerodinamiki. Količnik zračnega upora znaša zdaj 0,35 (prej 0,38), kar sicer še zdaleč ni rekordna številka, je pa ob vsem drugem (manjša

teža, na novo obdelan motor, spretno prilagojen menjalnik) dovolj ugodna za zgledno nizke porabe goriva. In navsezadnje: Renaultovi oblikovalci so očitno menili, da je oblika, v osnovi stara že več kot trinajst let, dovolj večne sorte, da bo prepričljiva tudi po novem zaletu. Zato so glavnino preobrazbe prepustili konstruktorjem podkožnih delov.

In tako motor zdaj ni več nameščen vzdolžno za prednjo premo, ampak poprek nad njo. In to je pri novem R 5 eden od poglobitnejših dobikov. Hkrati z malce povečanimi notranjima širinoma in dolži-



no je nova namestitvev motorja omogočila predvsem izdatno večji prostor za noge s prednjih sedežev in na ta račun močno prispevala k voznikovemu delovnemu položaju. Je pa – zaradi v celem povečanih mer – več prostora za kolena tudi pred zadnjo klopjo in (za približno 20 litrov) v prtljažniku. Seveda je tudi novi R 5 kombi-limuzina z vrati na zadku in z zložljivo zadnjo klopjo. Žal pa oznaka GL še ne zadošča za dvodelno zadnje naslonjalo, ki bi omogočalo ugodno

kombinacijo med tremi potniki in zajetnejšo prtljago.

Krstno vožnjo v Chantillyju (Am, 21/1984) sem doživel v renaultu 5 TSE, v katerem sta me takojci navdušila učinkovito zasnovana prednja sedeža, ki sta brezhibno kos dobremu sedenju tudi na ostrih ovinkih. Renault 5 GL je glede tega opazno skromnejši: prednja sedeža sta dosti bolj cenena, z ravnima, obenem pa tudi prekritima sedežnima površinama in naslonjaloma, pri čemer

sta zglavnika komajda še kos nalogi. Ampak vse drugo, kar dobi voznik v tem avtu, je pregledno, lično in pripravno pri rokah. Armaturna plošča je moderno oblikovana (podobno kot pri znatno večjem in dražjem R 25), dovolj dobro zasenčena in streže v tem paketu opreme z merilnikom hitrosti in goriva, z dvema kilometrskima števcema ter z vsemi potrebnimi kontrolnimi lučmi. Pregledna in natančno uporabna sta tudi okrogla nastavljalnika gretja in zračenja,

navaditi se je potrebno na štrleče ročice za brisalnice in vodo na šipo, ker se zdi sprva preblizu volanskega obroča. Ta je prijetno majhen in oprijemu po volji zajeten – predvsem pa zelo lahkoten za sukanje, kar velja pripisati tehnični podrobnosti: iglastemu vlečajenu volanskega droga. Lahkotna in za francoske razmere še dovolj natančna pa je tudi prestavna ročica z močno odebeljenim ročajem.

Sitnarim nad trobljo: ta se oglasi še vedno na vzdolžni pritisk ročice utripalk, medtem ko je sredina volanskega obroča toga in neizrabljena. Če drugega ne: vsakič, preden sem zatrobil, sem se moral tiste ročice posebej domisliti, obenem pa se je vedno – ob takšnem pritisku – zmaknila vstran in sprožila utripalke.

Nič manj nerodne niso kljuke na vratih s ključavnicami vred (s prsti morate seči za pločevino, da si zagotovo polomite nohte), spričkana z modernimi časi pa sta tudi zaklopa prednjih varnostnih pasov: namesto da bi bila togo speta s sedežema (in tako z njima vred pomična) so ju nataknila na dolga pecelja in ju speli z gumastim trakom. Škoda traku!



Pred prednjima sedežema: moderna prostornost





Prijetno razporejene so vtisnjene police za drobnarije in celo za štiri kasete – za primer, če si v sredinsko konzolo dokupite radio s kasetofonom. In ker je sedež mogoče odriniti dovolj daleč nazaj, postanejo tudi razdalje volan-pedalaprestavna ročica lahko nastavljive. Novi R 5 se pohvali še z navzdol povečanimi okenskimi izrezi, eno z drugim (tudi na račun temeljitih brisalnikov in učinkovitih žarometov) pa prispeva k dobri vidljivosti – z izjemo skozi zadnjo šipo, ki je sicer ogrevana, a brez brisalnika, čeprav se maže.

TRŠE NOGE

Med povsem novimi deli vozila so oznanili tudi podvoze, ki je novo samo pri renaultu 5, ne pa nasploh, saj so si ga sposodili (in ga ukrojili po zahtevanih merah) pri renaultih 9, oziroma 11. Gre za posamično obešena vsa štiri kolesa, spredaj z vzmetnima nogama (ob negativnem polmeru vodenja) in prečnimi vodili, zadaj pa z vzvojnima vzmetema v isti osi (tako, da je medosna razdalja na obeh straneh enaka) in vzdolžnimi vodili. Volan na zobato letev in s 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke je spretno preračunan in zasnovan tako za vožnjo v mestni gneči in tesna parkiranja kot tudi za hitra vijuganja po športnih vzorcih. Ob primerjavi s starim renaultom 5 ni mogoče prezreti: da je preč-

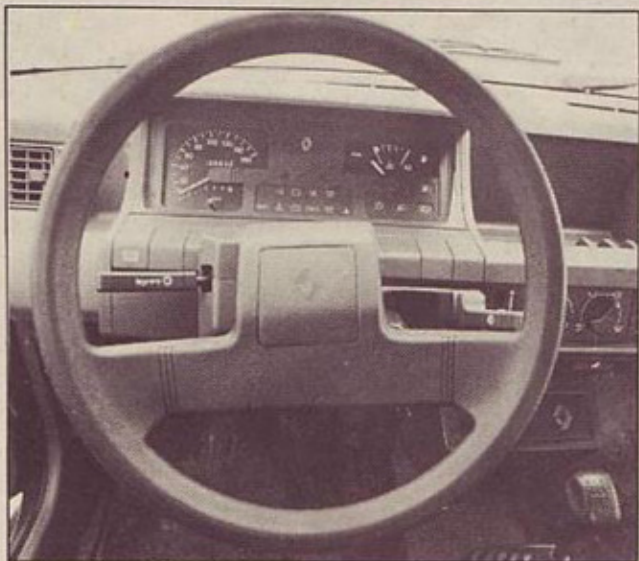
na stabilizacija karoserije zdaj dosti odločnejša, kar pomeni, da je nagibanje vozila na ovinkih manj strašljivo, da pa je obenem in prav zaradi tega vzmetenje rahlo trše. Ne pa do te mere, da bi se francosko udobje, s kakršnim je renault 5 stregel polnih trinajst let, povsem razblinilo. Le manj pokimava, če je cesta valovita, in malce bolj se stresa, če je na kratko gubasta. V celem pa ponuja povsem varno in dovolj temeljito lego na cesti. Tudi na zelo ostrih ovinkih ne sili več tako zelo naravnost, volan je potrebno le še zmerno dodajati, reakcija tega novinca na naglo odvzemanje plina, ali celo na voznikove popravke z zavorami, pa so spontane, brez nevarnosti, da bi se zas-

kal v napačno smer. Tako se je moč z njim prav igrivo voziti, seveda, če ste takšne vrste voznik ali voznica. In ker so dovolj nepopustljive tudi zavore – spredaj kolutne, zadaj bobnaste, s servoojačevalnikom in omejevalnikom moči, glede na obtežbo zadka – je voznja, motornim zmogljivostim po meri, lahko tudi hitra in ostra. Le polno obtežen renault 5 zgubi nekaj od pravkar pohvaljenih lastnosti. Zadek mu pretirano počepne in tudi volanski stik z voziščem postane za voznika malenkostno zahtevnejši. Prav pa je, da se tega, predvsem na spolzkih tleh, zaveda. Močno všečna je pri tem avtu ročna zavora: z njo si je mogoče dirkaško pomagati, saj je prijemanje na

zadnji kolesi s kratkim gibom ročice mogoče zelo natančno uravnovati. Seveda, z nekaj malega vaje pred tem.

TRPEŽEN MOTOR

So stvari na svetu, ki jih zob časa noče načeti. Na primer motor, kakršen poganja renault 5 GL. To je približno dvajset let star izdelek te hiše: z blokom iz sive litine in z lahko glavo, pa s stransko odmično gredjo in z verigo zanj. Po velikosti je natanko takšen kot v renault 5 GTL, torej s 1108 kubiki gibne prostornine v štiri valjih in s kompresijo 9,5:1. Pač pa zmore v »petici« večjo moč (34 kW/47 KM) pri višjih vrtljajih (5250/min); in nadvse ugoden največji navor: 79 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti. Ker so ga za novi nastop le zelo blago obdelali, je podedoval nekaj svojih veteranskih lastnosti. Prvo od njih smo zaznali že ob prvem jutru: motor tega avtomobila, navkljub izvlačenemu ročnemu čoku, hladen še vedno težko vžge. Ko vžge, teče razmeroma mirno, a glasno. In čim višji so vrtljaji, tem večji je trušč, ki ga morajo prenašati ušesa. To je za motor po svoje dobro: saj je trušča toliko, da človek – med običajno vožnjo – pretakne navgor najkasneje pri približno 4500 vrtljajih, kar pomeni nehoteno prizanašanje motornim delom. In ker je renault 5 GL opremljen s petstopenj-



Za voznika: lična preglednost

skim menjalnikom, pri katerem je peta prestava varčevalna za gorivo in motor, je jasno, da človeku dobro dene. Navsezadnje je prožnost motorja dovolj izrazita, da ga ni potrebno gnjaviti z vrtljaji.

Seveda: med meritvami pospeškov smo bili temeljiti in smo pretikali pri okroglih 6000 vrtljajih v minuti, kar pomeni v prvi prestavi resnično hitrost 46, v drugi 84 in v tretji 131 kilometrov na uro. Največjo hitrost smo dosegli v četrti prestavi: 144 kilometrov na uro. Peta prestava je za to hitrost prešibka, ob njej kazalec na merilniku – kljub polnemu plinu – omahne za dva ali tri kilometrske črtice.

Pospeševal pa je renault 5 GL (ob dveh osebah v avtu in s polno posodo goriva) takole: z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 9,8 sekunde, do



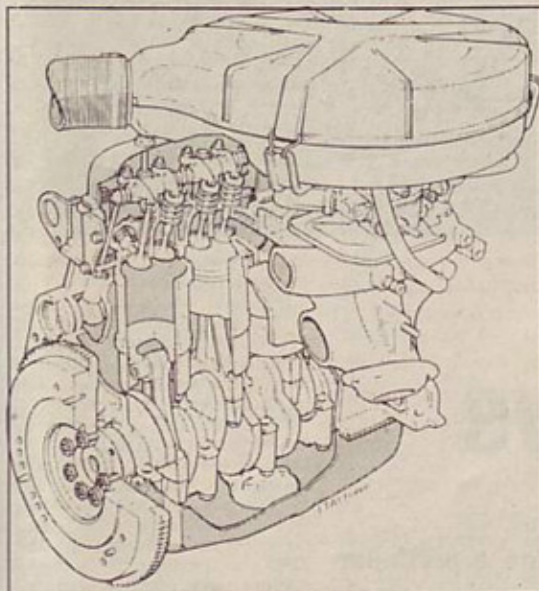
Zadnja vrata: kombi-limuzina

hitrosti 100 kilometrov na uro v 15,8 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na uro v 23,4 sekunde. Ugoden zmogljivosti torej, ob katerih pa ne gre prezreti tudi zelo zmerne porabe goriva. Celotno preskušnjo smo prevozili ostro in brez prizanašanj, na koncu izračunano povprečje vseh voženj pa je znašalo 6,9 litra na 100 prevoženih kilometrov. Do decilitra enako povprečje smo izmerili tudi na eni zahtevnejših poti: ko smo 1400 kilometrov prevozili v enem dnevu in s povprečno hitrostjo 109 kilometrov na uro.

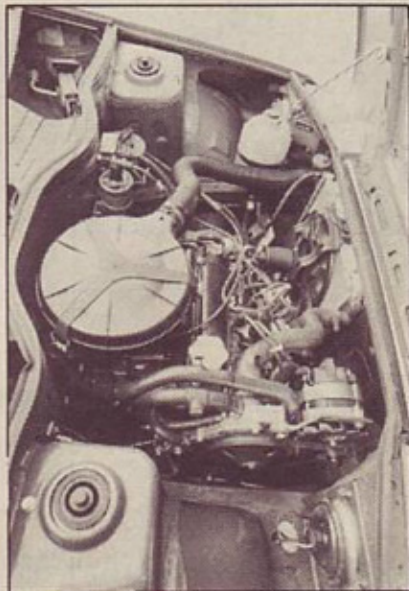


Tako se izkaže, da zna biti renault 5 GL ugoden avtomobil: ne le zato, ker sodi v dinarsko ponudbo, ampak tudi zaradi svoje prostornosti, zaradi zmogljivosti in, ob vsem tem, zaradi vabljive varčnosti.

Popravljen izdaja je torej vseeno uspela. Pri nas stane R 5 GL skoraj 2,5 milijona dinarjev. Drago? Seveda je, ampak povejte mi nekaj, kar je pri nas poceni!



Motor: prileten, trpežen in zmogljiv



V nosu: poprek nameščen motor

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 70,0x72,0 mm – gibna prostornina 1108 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 34 kW (47 KM) pri 5250/min – največji navor 79 Nm (8,2 kpm) pri 2500/min – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – glava iz lahke kovine – enojni padotočni uplinjač, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 700 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 B 13 – gume 145/70 SR 13

Voz in obese: kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – 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 kolutne, 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 in teže: dolžina 3,591 m – širina 1,584 m – višina 1,394 m – medosna razdalja 2,407 m – kolotok spredaj 1,323 m, zadaj 1,292 m – rajdni krog 10,2 m – teža praznega vozila 705 kg – dovoljena skupna teža 1110 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 350 kg, z zavoro 650 kg – dovoljena obtežba strehe 60 kg – posoda za gorivo 43 litrov – prtljažnik (normno) 233/618 litrov

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