

Po zdravi pameti kratica z zadka tega renaulta 5 ni razložljiva. GTD! GT Diesel? Ne, športni dizel to ne more biti. Kaj pa G Turbo-Diesel? Tudi ne, saj ob motorju ni turbinskega polnilnika. Torej GTD kar tako. Pri testnem avtu je to pomenilo dizelski motor v nosu, štiri vrata za potnike in peta za prtljago.

Malce kronologije ne more škoditi: »druga, popravljena izdaja« renaulta (super) 5 – tako smo jo oznanili ob testu različice R 5 GL (am, 26/1985) – je prišla na svet septembra 1984; julija 1985 so postregli z različico na pet vrat, novembra istega leta pa so pripisali še »dizelsko poglavje«. Odtlej sta renaulta 5 TD in GTD najmanjša naftna avtomobila te znamke.

Novi renault 5 se je rojeval ob hudo rdečih denarnih številkah te francoske avtomobilске hiše in ob upanju, da bo na prodajne grafikone vplival kar se da ugodno. Zato je težko razumljivo, zakaj so z dizelsko različico oklevali toliko časa. Če dizelski renault 5 postavimo ob bok dizelskim tekmečem kot so VW golf, peugeot 205, ford fiesta, opel kadett in citroen visa, kamor nedvomno sodi, je časovna zamuda dosti preočitna, da tovarni ne bi mogla biti v škodo. Še posebej, če upoštevamo, da so motor zanj presadili iz renaultov 9, oziroma 11, kar pomeni, da so ga imeli že od prej pri roki. Načelno veljaven izgovor je lahko le tale: da so ta motor za uporabo v renaultu 5 na novo obdelali, kar pomeni nove vbrizgovalne šobe in predkomore ter posebej prilagojene bate. To je, družno s povsem novim obešanjem motorja v vozilo in s kapsulasto zvočno izolacijo motornega prostora, omogočilo finejši vtis, ki ga motor v tem novem okolju razdaja.

Motor sam po sebi je 1,6-litrski štirivaljni z lahko glavo in odmično grednjo v njej, s petkrat vlečajeno ročično gredjo, z Boschevo rotacijsko vi-



Renault 5 GTD

Dizelsko poglavje

Različica z naftnim motorjem in s petimi vrati

sokotlačno črpalko za gorivo in z največjo močjo 40 kW (55 KM) ob kompresiji 22,5:1. Izkaže se – vsakič sproti, ne glede na to, ali je hladen, ali ogret – s takojšnjim in lahkotnim vžigom ter z dovolj uglaje-

nosti v celem, da ušesom ni odveč. Hrupen in značilno dizelsko robat je le po prvem jutranjem zasuku ključa, pa tistih nekaj minut vožnje, da se ogreje. Potem postane hrup iz nosa R 5 GTD komajda še dizelski, enako ugodne pa so tudi preostale lastnosti s katerimi ta motor streže. Kajti na račun ugodnega navora je dovolj prožen, obenem pa dovolj živahen, da je z njim mogoče tekoče voziti, varno prehitovati in pretikati ob povsem zmernih vrtljajih ročične gredi. Je pa motor tudi v zgornjih območjih vrtljajev tako zelo vjudno neglasen, da sta vozniku in potnikom bolj v napoto zračni piš karoserije in bobneje gum na asfaltu, ki ju v tem

MOTORNO OLJE NA SIN-TETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO



renaultu pri večjih hitrostih ni mogoče preslišati.

Naše meritve smo opravili – kot ponavadi – z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva ter izmerili naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 11,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 17,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 30,3 sekunde. Ob tem je zlahka moč spoznati, da sta najuporabnejši prestavi za običajen promet tretja in četrta (slednja je praktično direktna), medtem ko morate na pospeševanje v peti prestavi povsem pozabiti. Vseeno: z njo varčujete gorivo na hitrejših cestah in z njo doseže ta renault tudi največjo hitrost – med našim testom 149 kilometrov na uro. Seveda se z živahno vožnjo, kakršni je ta avtomobil kot dizel brez oklevanja in zlahka kos, vabljiv normni podatek, veljaven za hitrost 90 kilometrov na uro, 3,9 litra plinskega olja na 100 kilometrov, zoprno skvari. Povprečna poraba med našo preskušnjo je znašala natanko 6,5 litra plinskega olja za vsa-



Štiri bočna vrata: udobnejši pristop, daljša notranjost

kih 100 kilometrov prevožene poti in niti decilitra manj.

Toda, morebitno razočaranje je še vedno odveč: tudi takšna je poraba plinskega olja še vedno znotraj porabniških števil dizelskih tekmecev, ki smo jih našli prej.

Torej se tale, že omenjeno in na novo modificirani dizel v novi »petici« dobro znajde. Navsezadnje: renault (super) 5 morebiti resda za oči ni videti pretirano nov, v primerjavi s svojim prednikom izpred jese-

ni leta 1984. In o tem smo že nekajkrat pisali. Je pa uglajnejših potez, bodisi od zunaj ali od znotraj, aerodinamičnejši, nekako nežnejši in tehniško sodobnejši. Različica s petimi vrati je za natančnih 6 centimetrov daljša (vključno medosno razdaljo) od različice s samo tremi vrati. To pa ne pomeni le dovolj širine za zadnja vrata od obeh bokih, ampak tudi več prostora na zadnji klopi, predvsem za kolena. In tako je bil testni renault 5 GTD

skoraj že vzorno prostoren avtomobil tega razreda, za štiri do pet potnikov, s prtljago vred. Hvalili smo prednja sedeža, ki sta dovolj »školjkasto« oblikovana, da sta kos telesnim oprijemom tudi na ostrih ovinkih, pa obenem zadnje klopi, s po tretjini deljivim naslonjalom in sedežnim delom, kar pomeni ugodno prilagodljivost glede na ljudi in prtljago v vozilu. Všeč nam





je bila pregledna in dobro zasenčena armaturna plošča z merilnikom hitrosti in goriva, z dvema števcema in z dobro vidnimi ter razumljivo označenimi kontrolnimi lučmi. Tudi vse drugo v tem avtu je lično oblikovano, temeljito obdelano in dobro odmerjeno: na primer volanski obroč, pedala in dovolj natančna prestavna ročica; ali pa tipkasta stikala pred armaturno ploščo; ali pa okrogli nastavljalniki za gretje in zračenje; ali pa dovolj odlagališč za drobnarije, vključno s prostorčkom pod zavijehnjem pokrovom, pod sredinskim zračnikom. Malce vaje zahteva pretikanje ročice, ki služi brisalnikom in vodni brizgalki, in štrli k volanskemu obroču, posebej za desnico, nerazumljiva je pa troblja ob volanskem drogu, za levico. Med privlačno opremo štejem še: trpežno blago na sedežih in zglavnih, zadnji brisalnik, ogrevanje zadnje šipe, ročno nastavljivo zunanje ogledalo (žal se nam je vanj zapletla vrtljiva krtača v pralnici in nam s sunkom vdrla voznikova vrata), digitalna ura in bralna luč na stropu.

Po zasuku vžigalnega ključa je potrebno, zaradi dizla v nosu, potrpeti nekaj kratkih sekund, da lučka za predgretje ugasne. Potlej se vozniku v tem avtu kar dobro godi. Vid-



Kokpit: prijeten za oči, uporaben za vožnjo

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek nad prednjo premo vrtilno in gib 78,0x83,5 mm – gibna prostornina 1595 kubičkov – kompresija 22,5:1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 4800/min – največji navor 100 Nm (10,4 kpm) pri 2250/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – polnjenje skozi predkomore – rotacijska visokotlačna črpalka bosch – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 700 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,727; II, 2,053; III, 1,320; IV, 0,967; V, 0,794; vzvratna 3,545; diferencial 3,924 – platišča 4 1/2 B 13 – gume 155/70 SR 13 (michelin MXL)

Voz in obse: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev –

samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator, negativni polmer vodenja – zadaj prečne vzvojne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopska blažilnika, 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 3,651 m – širina 1,584 m – višina 1,397 m – medosna razdalja 2,467 m – kolotek spredaj 1,323 m, zadaj 1,280 – rajdni krog 10,2 m – teža praznega vozila 830 kg – dovoljena skupna teža 1245 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 395 kg, z zavoro 800 kg – dovoljena obtežba strehe 60 kg – posoda za gorivo 43 litrov – prtljažnik (normno) 233/618 litrov

Zmogljivosti (tovarna): 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

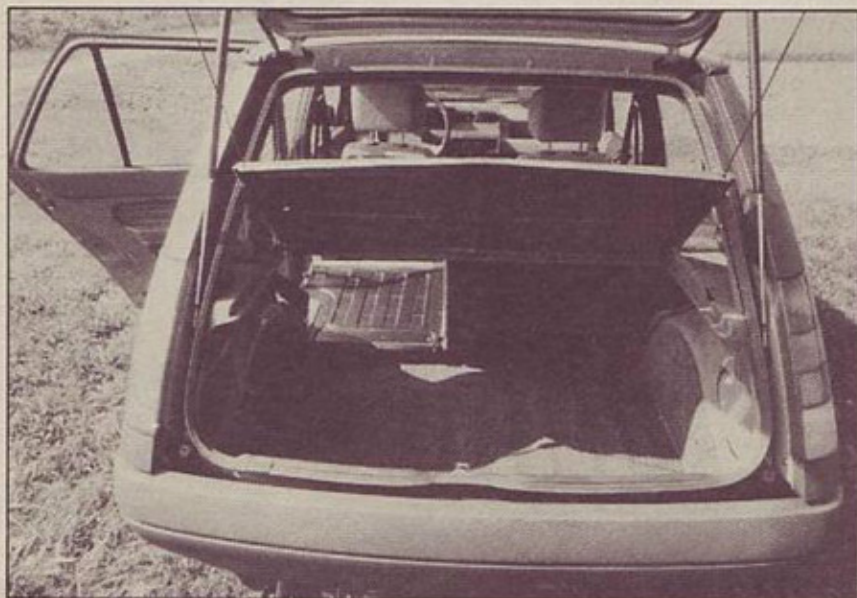
ljivost je, tudi na račun luči in brisalnikov ugodna, sedenje za volanom je sproščeno. Manj prijeten je volan, seveda zaradi občutno večje teže v nosu vozila. Zato zahteva močni roki – ne glede na to, ali gre za počasne mestne ali nagle ovinkaste vožnje. Saj vem: servoojačevalnik je draga, bi bila pa zelo blagodejna naprava.

A je v celem tudi ta različica renaulta 5 dovolj dobro kos dobri cestni ligi, seveda, če voznik upošteva lastnosti prednjega pogona in tisto dizelsko slabost, da si s takšnim pogonskim agregatom sredi prehitrega ovinka ne da kaj prida pomagati. Toda, ker se zadetek na pojemanje moči spontano odziva, ta nevarnost ne pretirano očitna. Pa je mogoče tudi s tem renaultom hitro in varno voziti.

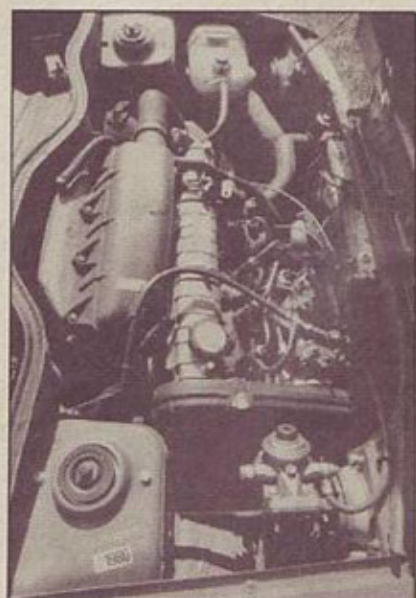


»Dizelsko poglavje« ima torej srečen konec, izvzemši ceno. Pri nas stane renault 5 GTD namreč okroglih 6 (novih) dinarskih milijonov in to je celo za dobre živce rahlo preveč. A bi tega denarja, četudi bi to trmasto hoteli, zdajle in za ta avto ne mogli napraviti: teh renaultov namreč ta hip ni mogoče dobiti. In čas za razmislek je tu!

MARTIN ČESENJ
foto: SRDAN ŽIVULOVIĆ



Prtljažnik: deljiva zadnja klop



Motor: modificiran hlāni dizel