



TEKST IN FOTO:
Tom Pleterski



RENAULT 5 LS

MAJČKEN
PA
POPOPAN ...

Kadar kak avtomobil ugaja, si lahko tovarna z njim privoščiti karkoli. In če je ta avto renault 5, najuspešnejši model največje francoske tovarne, potem res ni zadržkov za sicer že običajno kombinacijo osnovnega modela z močnejšim motorjem. R 5 L s

preprostim 750-kubičnim motorjem in R 5 TL z 950-kubičnim in konstrukcijsko nekoliko sodobnejšim motorjem (test: Avto 12/1973) je tovarna dodala še R 5 LS, v katerega je vtaknila 1300-kubični pogonski agregat renaulta 12 TS. Ker so si vsi

Renaultovi motorji na zunaj podobni skoraj kot jajce jajcu — tudi po velikosti — z vgradnjo v malčkov nos ni bilo nobenih težav. Povrh je taisti motor, ki ima v „12 TS“ 60 KM (DIN) zaradi električnega ventilatorja in bolj neposrednega sistema izpušnih cevi pridobil še dodatne štiri konjske moči. Razmerje teže vozila in moči je torej z 12 kg na konjsko moč že kar blizu športnim limuzinam sorte „volk v ovčji koži“.

Tovarna avtu obeta največjo hitrost 155 km na uro, medtem ko

je pri naših približnih meritvah na avtomobilski cesti in na avtodromu v Monthleryju zmozel „samo“ 152 km na uro. No, veliko pomembnejši so poskočni pospeški: z mesta na 100 km na uro je štoparica pokazala 14 sekund. V komaj 3,5 metra dolgem malčku je taka poskočnost ne samo zabavna, ampak nadvse uporabna, še zlasti v velikomestni, razmeroma hitri gneči, kakršna je pariška. Obenem ima 1300 kubičlov glibne prostornine razmeroma dolgogibega motorja tudi zelo ugodno krivuljo navora in „LS“ je poskočen tudi iz zelo nizkih vrtljajev. Inženirji so motorju in teži avtomobila prilagodili prestavno razmerja in sicer tako, da so diferencial „podaljšali“, drugo in tretjo prestavo pa skrajšali; še zlasti ugaja tretja prestava, ki zelo dobro vztraja tudi na strmejših



oprta na vzvojne vzmetne palice in teleskopske blažilnike z dolgim gibom; zaradi večje moči je le nekoliko trše, kar so dosegli z močnejšim prečnim stabilizatorjem spredaj in vgradnjim stabilizatorja tudi na zadnji premii.

S tršim podvozjem „LS“ ni le obdržal dobre lege na cesti, s katero se lahko hvalita tudi njegova predhodnika, marveč je še pridobil pri natančnosti volana in manjšem nagibanju karoserije pri ostrih vožnji ovinkov. Tudi na mokri cesti se LS zelo dobro obnaša in šele pri pretiranem dodajanju plina v ovinkih kaže željo po spodsrešanju nosu proti zunanji strani ovinka. Pač pa na večatem castiču športno zagret voznik včasih čuti bolj ali manj grobo prenašanje lukenj s koles na volanski obroči, česar pa športnikom ponavadi ne zamerimo.

Okretnemu in živahnemu avtomobilu gre zamera predvsem na račun zavora. R 5 LS je sicer dobil tudi vakuumski ojačevalnik zavorne moči, čigar blagodejnosti pa ni čutiti dovolj.

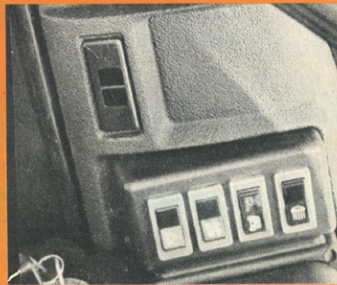
Po nekajkratnem zaporednem zaviranju, do kakršnega pri takšnem poskočnežu kar pogosto pride, se zavorne poti očitno podaljšajo. Tovarna je varjetno pustila nedotaknjene zavorne površine prednjih kolotov in zadnjih bobnov. Vsekakor pa je pridobitev dvojni zavorni sistem s kontrolno lučko, ki na armaturni plošči opozori, če je z zavorami kaj narobe.

Bojša oprema

Nekoliko trše podvozje na slabi cesti včasih sune drugače kot smo navajeni od Renaultovih avtomobilov, še vedno pa so gibi vzmeti z uglašeni blažilniki prijetni in skrbijo za udobno vožnjo. Pač pa bi se, kar zadeva udobje, „5 LS“ podali nekoliko bolj oblaženi sedeži z višjim naslonjalom, ki bi podprli tudi glavo. Nespremenjeni sedeži, ki slabo v najnižjem peticem povsem ustrezajo, v poskočnem športniku namreč ne zadovoljujejo več, še zlasti zaradi povprečnega oprijemanja telesa v ovinkih.

Pač pa je v LS udobje vožnje pridobilo z občutno zboljšanim dušenjem zvokov, tako glede ropota motorja kot prenašanja zvokov s podvozja.

„LS“ si lahko prevedemo kot „luskusni šport“. Ob pomanjkanju bolj luksuznih sedežev potemtakem „L“ kot luksus lahko



Notranjost renaulta 5 LS le na prvi pogled ni drugačna od notranjosti v običajnem „5 LT“, potem pa odkrijete, da si je tovarna dala opravka z armaturno ploščo, ki ni več rebrasto oblažena. Merilniki na njej so se raznožili za merilnik vrtiljave, ob njih pa je vrsta stikal, med njimi tudi stikalo brašnilna na zadnjem oknu. Volan je debelejši in prevečen z mehko penasto maso. Na robovih armaturne plošče so majhni zračniki za razmglitev stranskih šip.

kilancih, pri pospeševanju na ravni pa po potrebi doseže tudi čistih 120 km na uro. Tudi prestavna ročica, ki je v „LS“ samo na tleh (medtem ko imata L in TL na voljo tudi ročico na armaturni plošči), je zelo priročna, sinhronizacija menjalnika pa brezhibna, tako da so pretikanja lahko zelo hitra. Škoda je le, da tovarna ni spreminjala volana, ki je s 3 in 3/4 zavrtljaja nekoliko praveč posreden za športnega poskočneža. Zato pa je volan za avtomobil s prednjim pogonom razmeroma lahкотen.

Slabost – zavore

Tudi podvozje ni doživelo sprememb v zasnovi: štiri kolesa so tako kot pri ostalih R 5 in nekaterih drugih renaultih posamično

iščemo le pri opremi. Tako je nova armaturna plošča iz mehkega penastega materiala, na kateri je dobil prostor tudi merilnik vrtljajev, v merilniku hitrosti pa dnevni števec kilometrov. Na armaturni plošči najboljše petice so zdaj tudi stikala boljše opreme in sicer za: halogenske žarnice v žarometih, gretje zadnje šipe, brisalnik in napravo za pranje zadnje šipe, kar je sploh največja pridobitev za avtomobil s prisekanim zadkom, na katerem se zadnja šipa zelo rada umaže.

Zelo dobro je tudi ogrevanje in zračenje avtomobila z ravnanjem za levo in desno stran in z dodatnimi majhnimi zračniki na robovih armaturne plošče, ki odpihnejo meglo s stranskih šip. In ker se hitreje avtu poda tudi močna dvoglasna troblja, jo je R 5 LS pač dobil. Če bi mu privoščili še luči za vzvratno vožnjo, bi imel že kar popolno opremo. Očitno se Renaultovi referenti za varčevanje ponoči nikoli ne vozijo vzvratno. ...

Kdor trdi, da renault 5 LS ni ravno primeren za čas dragega in za devize uvoženega bencina, je v zmoti. Med enodnevno preskusno vožnjo sicer ni bilo priložnosti za

meritev porabe, vendar pa podatki s tujih testov dokazujejo — spet enkrat — da večja gibna prostornina v enakem avtomobilu ne pomeni tudi večje porabe goriva. Francozi so „LS“ namerili porabo 9 litrov na 100 km pri povprečni potovalni hitrosti 100 km na uro na različnih cestah, medtem ko so mu Nemci pri povprečni hitrosti 125 km na uro na avtomobilski cesti namerili porabo 9,6 litra na 100 km.

Za primerjavo vzemimo naše meritve renaulta 5 TL (956 kubikov, 44 KM): pri povprečju 120 km na uro na avtomobilski cesti je porabil 11 litrov na 100 kilometrov. Pa še čuden odgovor uvoznikov Renaultovih vozil pri IMV.

Na vprašanje, zakaj tega modela ni na spisku uvoza, smo dobili odgovor, da zato, ker bi uvoz zahteval tudi zalogo rezervnih delov za ta avto. Če vemo, da je ploščevina praktično enaka kot pri običajnih renaultih 5, prav tako podvozje, pogonski agregat pa enak kot pri R12 TS in skoraj enak kot pri R 12 iz domače proizvodnje, potem bi vse dodatne rezervne dele za „5 LS“ lahko spravili v nekoliko večjo kuhinjsko omaro.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni — štiritaktni — vrstni — nameščen vzdolžno za prednjo premo — vrtina in gib 73 x 77 mm — gibna prostornina 1289 kubikov — kompresija 9,5 : 1 — največja moč 64 KM (DIN) pri 6000 vrtljajih v minuti — največji navor 9,6 kpm (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti — ročična gred v 5 ležajih — stranska odmična gred — dvojini padotočni uplinjač (weber) — vodno hlajaneje s črpalko in termostatom, električnim ventilatorjem s termostatskim vklopom, zaprt sistem z ekspanzijsko posodo.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik — prestavna ročica na tleh — plastična 4J x 13 — gume 145 SR 13.

Voz in obese: limuzina za 4–5 oseb — dvojna vrata in dvijazna vrata na zadku — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna prečna vodila, vzdolžne vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — posamično obešeni zadnji kolesi, vzdolžna vodila, prečne vzvojnje vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — spredaj kolutne, zadaj tebnaste zavore, servoojačevalnik — mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži — volan na zobato letev.

Mere in teže: dolžina 3,50 m — širina 1,52 m — višina 1,40 m — medosna razdalja 2,40 m (levo 2,43 m) — kolotek spredaj 1,28 m, zadaj 1,24 m — teža praznega vozila 770 kg — dovoljena obtežitev 400 kg — prtljažnik 190 do 740 dm³.

Zmogljivost: največja hitrost 152 km/h — pospešek z mesta na 100 km/h: 14,0 sek. (približne meritve na avtomobilski cesti in avtodromu) — potovalna poraba goriva 7–11 litrov na 100 km (po tujih testih).