



Renault (super) 5

Preobrazba

Po dvanajstih letih: staro za novo!

Chantilly, mestece neda-
leč od Pariza, je za nekaj dni
izgubilo svoj srednjeveški
mir. Poti okrog dvorca so
zatrpali izdelki današnjega
časa – moderni renaulti
espace, ki so tja pripeljali
časnike z vseh koncev
sveta. Pa ne na izlet, temveč
h krstu novega renaulta (su-
per) 5; da bi ga spoznali in
vozili, še preden se bo zavr-
tel na premiernem odru pa-
riškega avtomobilskega
salona.

Besedo »super« sem nalašč
vtaknil v oklepaja: zato, ker je no-
vinec uradno še vedno le renault
5, da je super, pa so ga označili z
namenom, da bi se na hitro in v
pogovoru odločneje ločili od svo-
jega predhodnika. Torej, renault
5!

KOZMETIKA

Kajti na prvi pogled razlike niso
kdo ve kako prepričljive, pa je novi
renault 5 še vedno močno podo-
ben »petinic« zadnjih dvanajstih
let. Zato je Renaultovo direktor-
sko omizje na ves glas spregovori-
lo v mikrofone?

»Kljub temu je pravkar krščeni

avtomobil povsem na novo za-
snovan!«

Saj, ko so ga delali, so imeli tri
uporabne možnosti: da bi se tve-
gano lotili povsem novih potez; da
bi staro vozilo le na novo olepo-
tčili, brez tehtnejših posegov; ali
pa, da bi skromnim oblikovnim
popravkom dodali temeljite teh-
niške spremembe. Izbrali so zadn-
jo od vseh treh možnosti.

Novi R 5 je daljši, širši in nižji od
starega. Razlike so malenkostne,
pa vendarle so. Širša sta tudi kolo-
teka, medtem ko je medosna
razdalja skorajda enaka kot prej in
ista za obe strani, torej zadnji ko-
lesi nista več zamaknjeni. Izrazite-
jši kot pri stari »petici« je nos, ki
zdaj odločneje štrli čez prednji ko-
lesni par in s tem močno prispeva
k aerodinamiki celotnega vozila.

Ker so obenem bočne oplate spo-
jili z odbijačema, strešna žlebova
poravnali s streho, odstranili zra-

čne reže z motornega pokrova,
vtisnili vratni kljuki, prekrili pokro-
vček posode za gorivo, stanjšali
okenske okvire in zgladili kolesne
pokrove (zdaj: s po štirimi vijaki),
je količnik zračnega upora uplah-
nil s prejšnjega $C_w = 0,38$ na zda-
jšnji $C_w = 0,35$, marsikateri od teh
popravkov, če že ne kar vsi hkrati,
pa je prispeval tudi k večji ličnosti
vozila.

Seveda so plastične obrobe in
plastična maska na nosu brez ško-
de kos blažjim udarcem, obroba
zadnjih vrat pa varuje pločevino
tudi pred vsakdanjo nepredvidnos-
jo: če je garažni strop prenizek in
se privzdignjena vrata butnejo
obenj, ali pa če je tovor predolg,
pa na pol zaprta vrata nasedejo
nanj.

Tovarna Renault je v Parizu in
tam vedo, kaj je mestna gneča;
torej se ne gre čuditi, če so celot-
no poglavje, ne le med snovanjem
vozila, tudi v informativni brošuri,

namenili prav tej vrsti renaultove
odpornosti.

Steklenih površin na avtu je za
petino več kot prej: prednja šipa je
položnejša in zato večja, šipe na
bokih pa so niže zarezane in dal-
jše. Toda, ker naj bi novinec zago-
tavljaj tudi zelo varčno vožnjo, je
dragocen vsak prihranjeni gram
teže. Pa so šipe zato tanjše in ena-
ko težke kot včasih. In, ko smo
ravno pri teži: karoserija je v ce-
lem lažja za 6 odstotkov, hladilni
sistem za 26 odstotkov, volanski
mehanizem za 12 odstotkov,
prednja prema za 14 odstotkov,
notranja oprema za 14 odstotkov,
sedeži za 10 odstotkov in tako
naprej. Plastična posoda za gori-
vo, na primer, je zdaj za pet litrov
izdatnejša, prazna pa tehta ravno
toliko kot pri starem R 5.

Tako, torej: novi renault 5 je za
oči malenkostno spremenjen, a še
vedno kombi-limuzinica s tremi
(pozneje bo na voljo tudi s petimi)
vrti, ki pa je ob vseh popravkih
videti skladnejša in zato lepša.

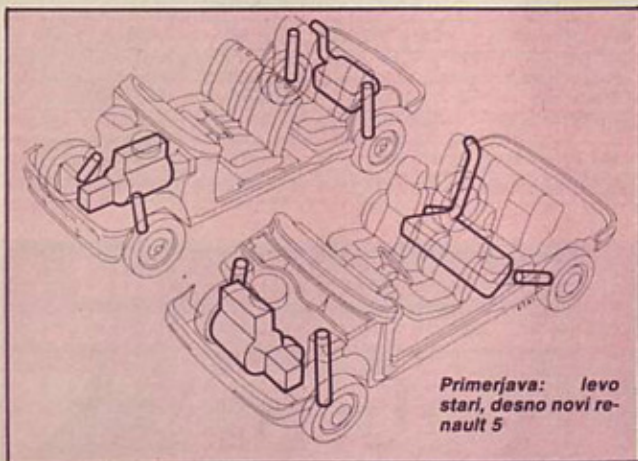
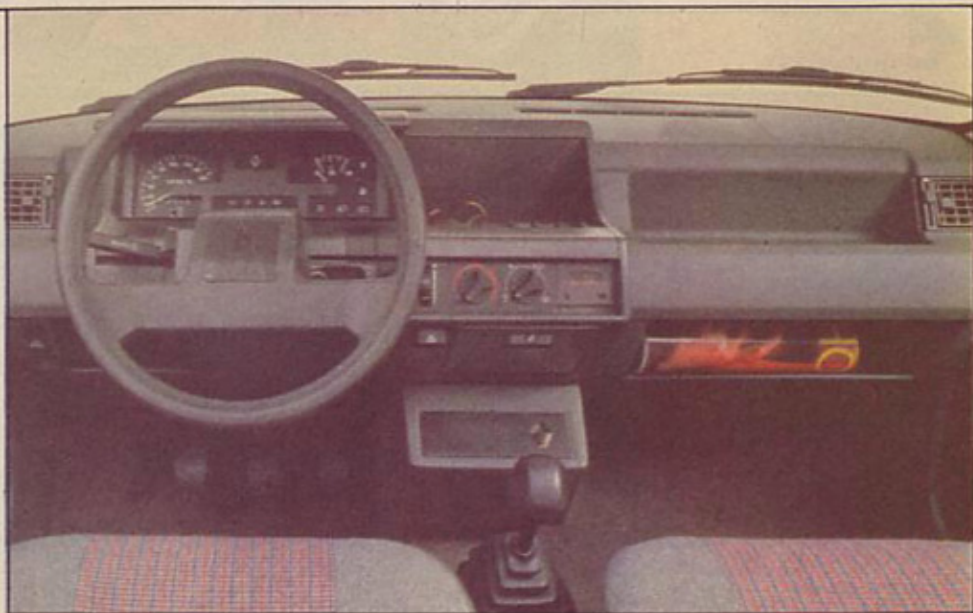
Malce na račun bolj klinastega no-
su, malce na račun plastičnih
obrob, predvsem pa zaradi večjih
oken in številnih podrobnosti, ki
so splošnemu vtisu v prid.

Tudi znotraj: tam je zdaj odlo-
čno več prostora – predvsem po
širini in za kolena tistih, ki sedijo
zadaj. Tretjim vratom po volji je

zložljiva zadnja klop, deljiva tudi po črti ena proti dveh tretjinam in tako prilagodljiva različnemu številu potnikov in različno velikim tovorom. Armaturna plošča je nova, rahlo v stilu večjega in dražjega renaulta 25, pa s preglednimi in dovolj zasenčenimi merilniki, s stikali, ki spominjajo na tipke pri klavirju, z vrtljivima gumboma za topel in svež zrak, z volanom na dve povsem ravni prečki ter z ročico za brisalnice, ki štrli nenavadno, a uporabno, naravno iz plošče, ne iz volanskega debla ter s stikalom za varnostne utripalke, ki je preblizu voznikovega desnega kolena, da se ne bi tudi po nepotrebnem sprožal. Predvsem ta del avta, o katerem je govora zdaj, z velikimi predali vred, s temeljito obdelavo poda in vrat, z lahkotno in natančno prestavno ročico in z ugodnim voznikovim delovnim položajem vzbujajo vtis po formuli »veliko v majhnem«, s čimer hočem reči, da je renault (super) 5 na lestvici, ki vodi k udobju, močno napredoval. Tako se zdi, kot da bi sedeli v dosti večjem in zrelejšem vozilu.

Za sedenje v tem renaultu sta dve možnosti. Cenejše različice opremljajo z običajnimi prednjimi sedeži, ki se za dostop k zadnji klopi trapezasto umaknejo. V dražjih različicah pa voznik in njegov desni sopotnik sedita na sedežih, ki se na renault 9 in 11, torej na takšnih, ki so podprta s po enim samim drsnikom, da je ob njem prostor za noge od zadaj, pa jih je moč nastavljati z gugalnim zamikom in še naslonjalo posebej. Se pa ta naslonjala znatno manj ognejo tistim, ki hočejo sedeti zadaj.

Sicer pa: kolikor denarja, toliko muzike! Novi renault 5 je na voljo



Primerjava: *levo stari, desno novi renault 5*

v desetih različicah z oznakami C, TC, L, TK, GTL (1,1), GTL (1,4), automatic, TS, GTS in TSE, pri čemer se cene za posamične različice vzpenjajo po istem vrstnem redu, štejejo pa štirje paketi opreme, pet različnih motorjev in trije različni menjalniki.

TEHNIKA

Motorjev, sem rekel, je pet. Najmanjši po novem ni več 845-, ampak 956-kubični štirivaljnik, večja sta pa že znana izdelka: 1108- in 1397-kubična štirivaljnika, ki jih poznamo iz manjših in srednjevelikih renaultov. Novo pri novem R 5 je to, da so motor, ne glede na velikost, namestili poprek v nos, kar je odločno prispevalo k večji notranji prostornosti. Sicer pa so vsi motorji podobno zasnovani: z lahko glavo in z blokom iz sive litine, s petkrat vležajeno ročično gredjo in s stransko odmično gredjo, ki jo žene veriga. Jasno: to so vodno hlajeni agregati, znani po dovolj uglajenem (ne pa tudi zelo tihem) teku, po cenemem vzdrževanju in po veliki trpežnosti. K 956 kubicom sodi 30 kW oziroma 42 KM pri 5730 vrtljajih v minuti, k 1108 kubicom 34 kW oziroma 47 KM pri 5250 vrtljajih v minuti, največji, 1397-kubični motor pa je na voljo v treh različicah: s 43 kW (60 KM) pri 5250 vrtljajih v minuti, z 49 kW (68 KM) pri istih vrtljajih in z 52 kW (72 KM) pri 5750 vrtljajih v minuti. K srednjevelikemu motorju sodi tranzistorjski, k največjemu motorju pa elektronski vžig. Kombinacije s štiristopenjskim, petstopenjskim in avtomatskim menjalnikom so najpreglednejše v tehnični tabeli.





Tehnični podatki

Različica	C	TC	L	TL	GTL	GTL	auto	TS	GTS	TSE
motor	štirivaljni, vrstni, nameščen spredaj, prečno, poganja prednji kolesi, ročilna grad v 5 ležajih									
glbna prostornina (kubiki)	956		1108				1397			
vertina in gib (mm)	65x72			70x72			76x77			
največja moč kw (PS) / 1/min	30(42)/5730		34(74)/5250		43(60)/5250		49(68)/5250		52(72)/5750	
kompresija	9,75:1				9,25:1					
največji navor (Nm pri 1/min)	63 pri 3000		79 pri 2500		102 pri 2500		104 pri 3000		104 pri 3500	
odmična gred (pogon)	stranska (veriga)									
polnjenje z gorivom	enojni padotočni vplinjač					dvojni padotočni vplinjač				
menjalnik (število prestav)	4	4 (5)	4	4 (5)	5	5	3	5	5	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila									
zadnja prema	posamične obese, vzvojne vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki									
zavore spredaj	dvokrožne, kolutne, servo									
zavore zadaj	dvokrožne, bobnaste, servo (mehanska ročna zavora)									
platišča	4 1/2 B x 13								5 J x 13	
gume	145/70 SR 13									
teža praznega vozila (kg)	695	700	695	700	715	730	760	720	730	750
medosna razdalja (m)	2,407									
dolžina x širina x višina (m)	3,591 x 1,584 x 1,387 (1,397)									
0-100 km/na uro (s)	19,3	19,3	16,0	16,0	16,0	14,0	16,5	11,5	11,5	11,5
največja hitrost (km na uro)	137	140	143	143	143	158	154	167	167	167
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,6/6,8/6,4	4,9/6,6/6,4	4,5/6,1/5,8	4,1/5,6/5,8	4,1/5,6/5,8	4,5/6,1/7,2	5,4/7,5/7,5	5,0/6,7/7,9	5,0/6,7/7,9	5,0/6,7/7,9

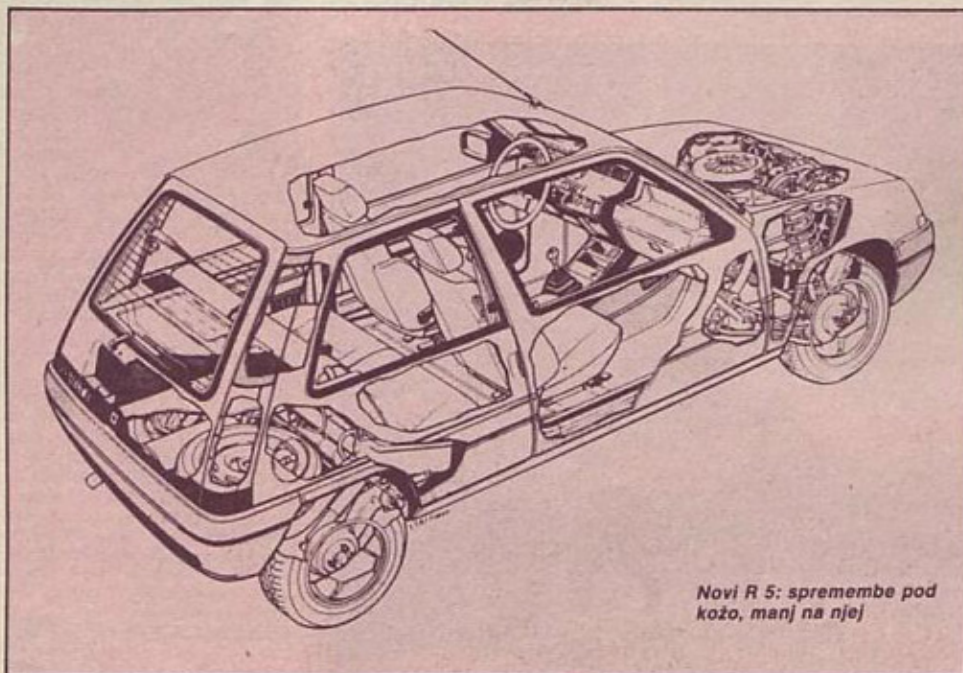
Na njenem dnu pa si je vredno ogledati tudi norme porabe goriva, ki so, skladno z manjšimi težami, ugodnejše aerodinamiko in preračunanostjo prestavnih razmerij, ugodno nizke. Celo med dvestokilometrsko preskusno

vožnjo, ko nismo renaultu 5 TSE (to je različica z vrha ponudbe) pustili niti za hipec oddiha, temveč smo ga gnali hitro in ostro, povprečna poraba goriva ni preseгла 7,8 litra na 100 kilometrov. A bi ob zmernejši vožnji, verjamem,

odločno upadla.

No, prečno nameščen motor ni edina novost, ki jo skriva pločevina. Na novo so obdelali tudi obe premi, tako da se prednji kolesi opirata na vzmetni nogi (prej na vzdolžne vzvojne vzmeti), zadnji,

prav tako posamični obesi so namestili v isto vzvojno os, teleskopskima blažilnikoma pa so spremeniili oprijemališči in obenem kota. Hkrati so posodo za gorivo preselili izza zadnjega naslonjala pod klop, torej tik pred zadnjo premo. Marsikaj od delov podvozja, tudi volanski mehanizem na zobato letev, so si sposodili pri renaultih 9 in 11, diagonalno dvokrožne zavore pa so prilagodili v celem bolj-šim zmogljivostim novega vozila.

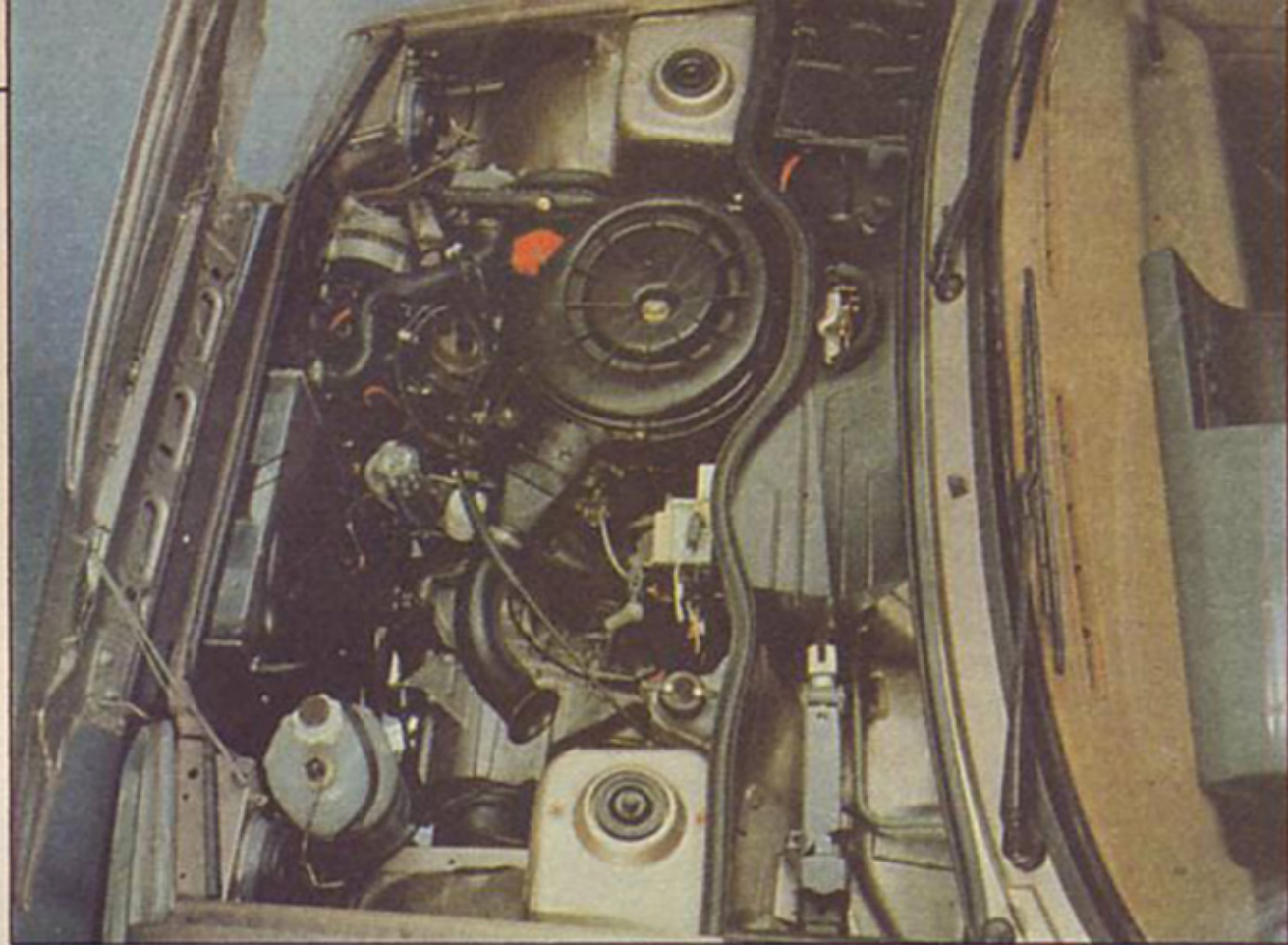


Novi R 5: spremembe pod kožo, manj na njej

VOŽNJA

Seveda: glede zmogljivosti, torej pospeškov in največje hitrosti gre za zdaj verjeti tovarniškimi obljubam, saj smo imeli v Chantillyju priložnost preskusiti le eno od različic, pa tudi to brez natančnih meritev. Tovarniška tabela zmogljivosti pa kaže, da so različice novega R 5 odločno zmogljivejše od starega modela, saj strežejo s pospeški z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v času od 19,3 do 11,5 sekunde in dosejajo največje hitrosti od 137 do 167 kilometrov na uro. Jasno, obakrat upošteva različne motorne moči.

Sicer pa: izza volana s 3,8 vrtljaji od ene do druge skrajne točke je novi renault 5 TSE živahen in okreten avtomobil, enako prilagojen tesnemu vijuganju v prometni gneči in nagli vožnji po odprti ovinkasti cesti. Tudi na hitrih rav-



ninah je dobro kos ravni smeri, manj kot včasih je občutljiv na sunke stranskega vetra in tudi zračni šum v njem je znatno manjši. Glasen in to pretirano glasen je še vedno motor, po nekaj deset kilometrih nagle vožnje po zdeleanelem cestišču pa so se oglasili tudi čri-

čki izpod armaturne plošče, ki so dotlej potuhnnjeno molčali. Zelo dobra sta prednja sedeža, pri čemer mislim na dražjo ponudbo te vrste. Žal ju ni mogoče odriniti dovolj daleč nazaj, toda telesi odlično oprimeta in ju vestno zadržita tudi na najostrejših ovinkih. Za

takšne ovinke je pa že vnaprej jasno: da je potrebno volan dodajati in da se vozilo naglemu odvzemanju plina, ali celo hipnemu zaviranju odzove z dovolj kontroliranim zdrsavanjem zadka.

Vzmetni nogi ob prednjih kolesih sta zdaj prijetno trši kot vzvojni

vzmeti v starem R 5, pa nos vozila znatno manj pokimava, na račun čvrstjšega stabilizatorja pa se karoserija tudi manj bočno nagiba. Tako je občutek v vozilu ugodnejši, nekako čvrstjši in prilagodljivejši za tiste, ki bi radi zelo hitro vozili. To se pa, vsaj z različico TSE tudi zares da početi.



Tako, mislim, da je preobrazba uspela. Uspela je celo odločno bolj kot se človeku zazdi, ko novi R 5 prvič vidi. Tovarna streže z optimistično napovedjo: že v začetku prihodnjega leta naj bi izdelali 2000 teh vozil na dan. Toda boj za kupce bo hud – in tudi to vedo. Konkurenca v tem avtomobilskem razredu je močna in že sosedov peugeot 205 zna biti zelo preprečljiv. Zato bodo s prodajo na vso moč pohiteli. Žal med deželami, ki so jih naštevati v zvezi z začetki prodaje, Jugoslavije niso omenili. Morda tudi zato ne, ker vedo, kako grede pri nas te reči: formula »veliko v majhnem« se obrne na glavo in obvelja – »majhno za veliko denarja«! Potem pa s kupci bolj slabo kaže.

MARTIN ČESENJ