



Renault 5 je že na prvi pogled privlačna pojava. Dokaz za trditev so sliki ko prej bili tudi firbci, ki so se zbirali okoli testnega avtomobila, kjerkoč so se je pojavil, čeprav je bil naš primerek oboran s temnomodro barvo, ki se mu ne poda najbolje.. Karoserija je namreč „urezana“ nenavadno in veselo, tako, da se ji druge bolj žive Renaultove barve, lečejo po-dajo. Prav nič ne mrtvi, da se je tovarna odrekla vsej kromasti navlaki – celo klijuk na vratih ni, marveč je namesto njih kar vdol-bina v pločevini. Namesto kromi-ranili pa so na R-5 plastični odbijači, ki so skladno vdeleni v karoserijo. Čeprav odbijačev ni-smo preskušali z zaletavanjem, smo prepričani, da lažje prenašajo „počasna“ trčanja na parkirnih prostorih, kjer kovinski od-bijači zelo kmalu dobijo vdol-bine, poleg tega tudi manj poškodojujejo „nasprotnika“.

Mali renault ima tudi že skoraj nenavadno velike zasteklene površine, ki tudi priporomorejo k

prijetnejšemu videzu. No, se bolj jih ceni voznik, ki ima odličen pregled na vse strani. R-5 ima za svojo dolžino 3,5 m zelo dolgo medenosno razdaljo – 2,4 m. Kolesa, ki so postavljena blizu vogalov karoserije ne zmanjšujejo prednjega prostora za noge in širine zadnje klopi. Razmeroma velika medenosna razdalja pa seveda že sama po sebi potruji, da je renault 5 pravi štirisedežnik in ne kakšen avto za mestno vožnjo.

Tudi vrata so tako široka, da niti večjim sopotnikom pri vstopanju na zadnjo klop ni treba telovaditi. V primerjavi z avtomobili, ki sicer sodijo za razred višje kot R-5, je slednji na izgubi samo pri prostoru za prtičago. Dokler je avto štirisedežnik, sprejme lahko pol manj prtičago kot poprečni avto spodnjega srednjega razreda. Primerjava pa postane čisto dru-gačna, če R-5 uporabi svojo spremenljivo geometrijo zadka, kot temu pravimo. Z dvemi, tremi gibi se zadnja klop brez

zapletov podri in za njo nastane okoli 110 cm dolga in 95 cm široka ravna nakladalna površina. Naložena do strehe sprejme tri-četrт kubika tovora. Nakladanje gre z luhkoto, saj se zadek odpre po celi površini.

OPREMA Z NEKOLIKO VAR-ČEVANJA

Sedeži so v R-5 – kot se za francoski avto spodbija – udobno oblazinjeni in se dobro oprimejo telesu, tudi v ležalnike jih je moč spromeniti. Očitamo jim pa da je tovarna nekaj centimetrov raz-meroma velikega prostora za kolena potnikov zadaj „prigoljufa-ja“ z razmeroma kretkimi površi-nami za sedenje. Nerodno je tudi, da se pri vstopanju na zadnjo klop prednjim sedežem ne zalomi naprej samo naslanjalo, marveč se nagnе cel sedež, ki pri spuščanju nazaj lahko poškoduje noge ne-previdnih sopotnikov.



Več kot deset let je angleški mini nemoteno kraljeval po cestah kot edini dokaz, da je moč iz malega narediti veliko. Pravih tekmecev ni bilo od nikoder. Tako se je doba malih avtomobilov, majhnih samo na zunaj, sicer pa čisto pravih prostornih avtomobilov, začela z desetletno zamudo. Fiat 127 (pred dvema letoma) in renault 5 (lani) sta bila prva »velika malčka« dostenja miniju. Še več! V razvoju malih avtomobilov pomenuita korak naprej.

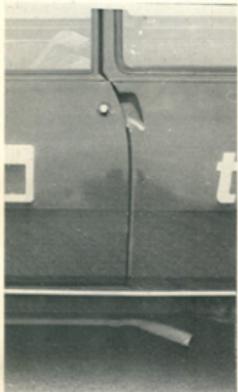
Pred slabim letom in pol smo se že veselili: renault 5 bodo kmalu sestavljali v ljubljanskem Litostroju in sodoben malček bo naprodaj po kolikor toliko znosni ceni. Iz te moke pa ni bilo kruha. Renault in Litostroj sta — novomeški IMV — pa ta čas sestavlja samo R 4. Malčka R 5, ki pri večini ogledovalcev zбудi ljubezen na prvi pogled, pa le uvažamo.



RENAULT
5 II



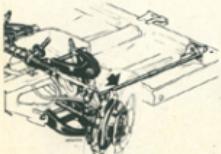
Na 100 km/h je R-5 TL pospelj v stabih 20 sekundah, največje hitrost 137 km/h pa je dovolj velika tudi za dolga potovanja.



R-5 TL skoraj nima kromiranih okrasov, vrata pa so kar brez ključa. Tovarna je s tem nekajko prihranila, obenem pa tudi lastniki avtomobila, saj se pod kromom rada vgnezdijo rja. Izpušna cev ob strani načreva levo zadnje kolo.



Prednja prema: podobno kot pri drugih vozilih renault s prednjim pogonom (izjema je R-12) so kolesa R-5 vzmetena z dolgimi vzdolžnimi vzvojniimi palicami (puščicami), ki omogočajo dolge giblje. Prednje zavore so kolutne.

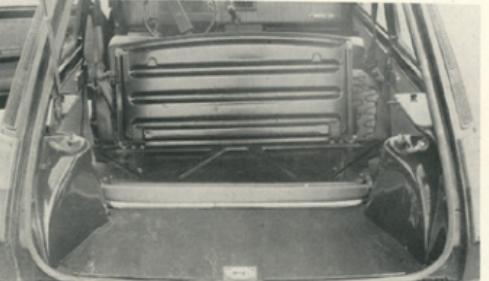


Zadnja prema: vzvojne vzmeti so v opori tudi zadnjim kolesom na vzdolžnih vodililih. Ker so palice zadnjih postavljene prečno, je medosna razdalja na desni strani za nekaj cm večja kot na levem. V zavorni napeljavi zadnjih koles je naprava za omejevanje zavorne moči (puščica), ki ravna moč zaviranja glede na obtežbo avtomobila in preprečuje blokiranje koles.

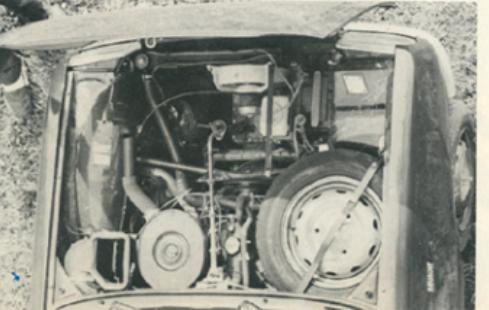


Ceprav so sedeži razmeroma tanki, so udobni in oblikovani tako, da se dobro oprimejo telesa. Pač so pa nekajko prekratki.

S prevrnjeno zadnjo klopo se R-5 spremeni v kombi. Zadnja vrata odprejo celo širino zadka, tako je naklajanje lahko.



Pri večini sodobnih mačkov je motor nameščen prečno. Pri R-5 je pa nameščen vzdolžno, vendar tako, da sta menjalnik in diferencial pred motorjem. Na ta način sta prednji kolesi daleč spredaj. Motor sploh po dolžini zavzame nekoliko več prostora, dostop do njega je pa boljši, kot pri prečni namestitvi.



Po drugi strani so vsa stikala nameščena zelo priročno in jih tudi v tem ni moč zamenjati. Zlasti ugaja stikalo brisačnikov na ohlju volana za prst daleč od obroča.

No, in ko smo pri uporabnih posebnosti, moramo posebej omeniti žaromete, ki jim je s preprostim prijmem pod pokrovom motorja moč spremeniti na gibel glede na obtežbo zadka.

Medtem, ko getru renaulta 5 ni kaj očitati, saj je učinkovito in ga je moč tudi dovolj natancno uravnavati, pa za prezračevanje nismo bili zadovoljni. V vlažnem deževnem vremenu se stekla vse prenara zarošijo, tudi, če je v avtomobilu samo voznik. Celo glasen ventilator ni vedno komegli na vetrni špi. Želeni bi si tudi stranska zadnja okna, ki se pri nekaterih avtomobilih odprijajo tako, da se pa prst, dva izmaknjo nazven. Obenem velja omeniti, da se tudi R-5 ne ogne pomankljivosti avtomobilov s presekanim zadkom: v deževnem vremenu se zadnja šipa močno meže.

Prevleke sodežev so v R-5 iz sintetične tkanine, ki je v mazu in vročini veliko prijetnejša od umetnega usnja (to je za doplačilo), imajo pa to slabost, da se rade umazejo, še zlasti, ker so svetli barv.

Tudi druga notranja oprema je pri malčku skoraj na ravni večjih avtomobilov, pa nai gre za držala nad sedeži sopotnikov, pepelnicu spredaj in zadaj, razmeroma veliki polici za drobnanje ali pa z instrumenti dovolj bogato armaturno ploščo. Praktična je tudi vdoblnina na ohlju volana, v kateri je dovolj prostora za zavojček cigaret in vžigalkin, ali podobno drobnarijo. Kljub bogati opremi se pa vidi, kje so tovarniški referenti za varčevanje pobirali svoje franke. Med drugim motijo razmeroma velike pličevaste površine, zlasti še na spodnjih robovih vrat in pod sedeži ter zadnjo klopo, kjer je lakirana pličevina prepričena na milost in nemilost čejev in lak kmalu zgubi avtoklek.

Če že pnevmatični napravi za pranje vetrne šipe z veliko gumijasto zogo na tleh ni kaj očitati, saj je priročna – bolj rečeno prinošna – pa po desetih ali več letih še nismo ugotovili čemu v Renaultovih avtomobilih „pol-avtomatski“ brisačniki, ki se pri izkopu ne vrnejo v začetno lego sami. Brisačniki so tudi preglastni in imajo eno samo hitrost. Pri izvozu na naš trg je tovarna še dodatno varčevala. Medtem, ko so R-5 TL za večino držav opremljeni z zelo dobrimi var-

nostnimi pasovi in z električno ogrevano zadnjo šipo, vsega tega pri nas ni!

MOTOR Z RODOVNIKOM

Vsi renaultovi motorji od najmanjšega pa do največjega so si po tehnični zasnovi zelo podobni, tudi 956 kubični motor R 5 TL. Razvit je iz pokojnega motorja renaulta 8, s tem, da je nekoliko posodobljen. Na ročični gredi nima treh, marveč pet ležajev. Pridobitev je tudi električni ventilator, ki ga termostat vključi le takrat, ko se motor segreje čez določeno temperaturo. Seveda ima tudi motor R-5 v valjih puše, ki jih je moč pri generalnem popravilu zlahka in poceni zamenjati.

Kot v R 4, R 6 in R 16 je v R 5 motor nameščen za prednjo prometno menjalnik z diferencialom pa pred njo. Poleg ugodne porazdelitve teže na prednja in zadnja kolesa, ima taka namestitev še to prednost, da omogoča že omenjeno veliko medosno razdaljo, saj so prednja kolesa na ta način kar najbolj spredaj.

Renaultovi motorji so znani po tem, da imajo daljši gib kot pa vrtino, kar je za danačnje poglede tehnični greh. No, 72 mm dolg gib je še vedno dovolj kratek, da dovoljuje visoke vrtljaje. Kakor koli že: 44 konjev renaulta 5 je dovolj močnih, da avto poženejo do primerne največje hitrosti, pa tudi pri pospeških so dovolj živahni. Šele ko je avto poln potnikov ali obložen s prtljago, voznik začuti, da bi bilo dobro imeti kakšnega konja več.

Nič manj prijetna ni znana lastnost renaultovih motorjev, da so zelo prožni in dovoljujejo lenarjenje s prestavno ročico. Tako se z renaultom 5 z lahkoto vozite v četrti prestavi tudi v počasni mestni vožnji ali lenih kolonah. Tudi tega smo vajeni, da so renaultovi motorji večkrat lačni kot siti. Tovarna vplinjače naravnata na čimmanjšo porabo in R-5 z ozirom na svoje zmogljivosti ni požrelen.

Pa še to: Čeprav R-5 nismo imeli na testu vzdržljivosti, smo skorajda prepričani v neobčutljivost in trpežnost motorja, ki so ga v različnih izvedbah izdelali v nekaj milijonih primerkov.

Motorju je zelo dobro prilagojen menjalnik. Prestavna razmerja so izračunana tako, da v spodnjih prestavah zelo dobro pospešuje, da pa v četrti tudi pri največji hitrosti motor še ne zaide v vrtljajo, ki bi mu škodili. Testni avto je imel prestavno ročico na armaturni plošči. Ta večini voznikov ne ugaja, že zato ne, ker preveč spominja na „katrco“ ali

pa spačka in prisegajo na prestavno ročico na tleh, ki je v R-5 za doplačilo. Že res, da je prestavna ročica na tleh bolj „avtomobiliska“ in bolj športna, toda zagotovimo lahko, da je ročica na armaturni plošči, ki je bolj neposredno povezana z menjalnikom, veliko bolj natančna pa tudi priročna.

Lani smo namreč v Franciji vozili tudi R-5 s prestavno ročico na tleh — rada se zatika.

UDOBOVNO IN VARNO PODVOZJE

Tako kot pri motorjih, se renault zvesto drži svojih preskušenih prijemov tudi pri podvozju. Posamično obdelena kolesa so oprta v vzvojne palice, ki omogočajo mehko vzmetenje z dolgimi gibi. Renault 5 ni nič manj udoben, kot drugi avtomobili te tovarne — sicer pa česa drugega tudi nismo pričakovali.

Čeprav podvozje pridno zgledi vseh vrst luknje in neravnine na cesti, zaradi tega lega na cesti ne tripi. Spet prednji pogon pokaže vse svoje dobre lastnosti. Če voznik prehitro pripelje v ovinek, mora seveda močno dodajati volan, toda najhuje, kar se mu lahko zgodi, je to, da nos avtomobila obenem, ko hoče drseti iz ovinka, tudi sam od sebe zavira. Meje podvozja se pokažejo lele v takoimenovanih „šikanah“, ostrih „S“ ovinkih, kjer se avtomobil najprej močno nagnе v eno stran, potem pa v drugo. Pa še takrat ga vozniku ni težko umiriti z natančnim in še dovolj neposrednim volanom, le nekoliko bolj močno ga je treba držati, kar velja tudi naplomb za hitro vožnjo ostrejših ovinkov. K dobremu podvozju avtomobila sodijo tudi učinkovite zavore. R-5 ima sprejaj kolute, zadas pa bobne. Zavore sicer zahtevajo nekoliko močnejši pritisk na pedal, vendar pa so avtomobilu kos v vseh okoljčinah, tudi kadar je močno natovorjen. Zadnje zavore imajo namreč omejevalnik, ki z ozirom na obtežbo avtomobila preprečuje prezgodnje blokiranje zadnjih koles.

Zelo dobre vozne lastnosti obenem z priročnimi napravami za upravljanje avtomobila, prijetnim položajem voznika za volanom, dobro preglednostjo in seveda majhnimi zunanjimi merami zagotavljajo renaultovemu malčku veliko okretnost v mestni vožnji in ovinkih, veselje na parkirnih prostorih, na daljših vožnjah primerno mero udobja in tudi nekoliko športnih užitkov.

Skratka: Renaultu je R-5 zelo uspel in tovari zanj — če pozabimo na nekatere pripombe — lahko čestitamo. Žal . . .



Ta „žal“ je v ceni. Najprej smo v mislih zmerjali samo naše uvozne in druge dejavne, toda ko smo natančneje poberkali po cenikih smo prišli tudi do čudnih neskladij. Primerjali smo cene renaulta 5 TL in fiata 127 s tremi vrati, saj sta si oba avtomobila na moč podobna: na neutralnem terenu, v Nemčiji in Švici, je R 5 TL (preračunano v nove dinarje po kurzu) za približno 4300 oziroma 2000 din dražji od fiata 127/3. Na domačem terenu v Franciji, kjer fiat plača uvozne dejavne, je renault za 1000 din cenejši, medtem ko je v Italiji cenejši fiat za 3500 din.



Kako je mogoče, da je pri našem renaultu 5 TL že samo pri tovarniški devizni ceni dražji od fiata 127/3 za dobrih 10 000 din (da bo lažje dojemljivo: za dober stari milijon), z upoštevanjem vseh dinarskih dejavcev se razlika poveča na okoli 23 000 din. Prav vega odgovora ne vemo, lahko le ugibamo – ali ima Fiat za naš trg izjemno nizke cene, ali pa Renault svojega R-5 k nam ne želi prodajati in zato cene ne prilago di tržišču? Mogoče bo kaj bolje, če bodo v prihodnosti renault 5 sestavljeni v Novomeškem IMV. Do takrat pa: ljubezen že na prvi pogled – vendar le platonika.

TEHNIŠKI PODATKI

Motor:
Motor: 32 - meritnikni - vrstni - nameščen vzdolžno
na prednji del, vrtina in g. 65 x 72 mm - gibna
prostorina: 956 kub. cm, zrak: 25:1 - največja
moc: 44 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih na minuto - največja
6,6 km (DIN) pri 5500 vrtljajih na minuto - ročična
valjek, zemeljski - glava iz aluminija - mokre pulje
ventilov, zemeljski - vzdolžni ventilni vleži v glavi
valjka - stranska odprtina pred (vzgora) in za (vzdolžno)
poti: 32 SEI z ročnim čokom - mehanična črpalka za
zavore - mazanje pod pritiskom - oljni filter v glavi
valjka - hladiljenje s črpalko in termostatom, ekspanzijska posoda, vodna valjka, električna ventilacija
z termostatskim vklipom - svečka: 42 V, 1500 A
akumulator: 12 voltov 30 amperskih ur - alternator
prestavljanje: 4,125:1 (8/33)

Kolesa:
kolesa 4 - 13, jeklena preša - gume 135 SR 13
na obrobju: 100/90-13 - pritisk spredaj 1,7, zadaj 1,9 atm
zimizna 4 - 5 neob - tri vrata - samonosna karoserija - prednji kolesi na posamičnih obesah, dvojna
predna valjka, vzdolžne vzvojne vzemti (palice), tele-
skopski blaziniki, prednji stabilizator - posamični obes-
aji na kolesi, vzdolžna valjka, prene vzvojne vzem-
te (palice), teleskopski blaziniki

Zavore:
spredaj: kolatne, zadaj: bobnaste - omreževalnik zavorne
modri (glade na obrobju) zoper blokiranje zadnjih koles, koles
zavore na zadnjih kolesih zoper blokiranje zadnjih koles, ročica med
ostoli: 1,5 m.

Velen:
zobato letev - prestava 29:1 - radijn krog 10,2 m
(med zidovi), 9,8 m (med plončki) = 3/4 kvartirja
Oprena:
prednji sedeži - gretje zadnje kipe - pnevmatična na-
prava za pranje vetrne šipe (noba) - nastavitev višine
zavornih skrov - na obetajo vozila - zoličiva zadnja

More in teže:
delina: 3,50 m - širina: 1,52 m - višina: 1,49 m -
medanca razdalja desno: 2,40 m, levo: 2,43 m - kolotek
1,20 m, zadaj: 1,25 m - najmanjša razdalja od
(obok) 1,17 m - prednji pravilni pritiskovalnik (uporab-
na) 1,30 do 1,40 km⁻¹ - teza praznega vozila: 1,6 kg
- obseba 400 kg - dovoljena skupna teza: 1,60 kg
- menjava teže prikljice brez zavor: 350 kg, z zavoro

Vzdrževanje:
osnova za gorivo 45 litrov - káter (s filterom) 3,25 l,
menjava na 5000 km - menjavnični s diferencialom 1,8
liter, menjava na 10.000 km - mazalki podvozja nima
katerjev sistem 0,6 liter, menjava na 3 leta ali
50.000 km.

Zmogljivosti:
sistemna hitrost v 4. prestavki pri 1000 vrtljajih na
minuto: 23,5 km/h - moc na tono prenega vozila (in
72 kg): 52,2 KM (DIN), teza na KM: 19 kg - moc
na tovorniških avtomobilnih vozil: 37,9 KM (DIN), teza
na KM: 26,4 kg - največja hitrost: (tovorniški podatek)
preko 135 km/h

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozel
9500 km. Meritve z dvema osebama.

Največja hitrost 137 km na uro (zalet 3 km,
poprečje štirih meritov)

Pospšek:
0-40 km na uro: 4,2 sek
0-60 km na uro: 7,5 sek
0-80 km na uro: 12,4 sek
0-100 km na uro: 19,8 sek
0-120 km na uro: 36,0 sek

400 m brez zaleta: 20,8 sek (končna hitrost
103 km na uro)

1000 m brez zaleta: 39,8 sek (končna hitrost
123 km na uro)

Prožnost: kilometr z začetno hitrostjo 40 km
na uro v 4. prestavi - 40,8 sekunde (končna
hitrost 118 km na uro)

Poraba goriva:

Po običajnih ostostih: najmanj 7,3 litra goriva
super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od
100 km/h); največ 9,4 litra na 100 km (zelo
ostra vožnja)

Na avtomobilski cesti: 8,8 litra (poprečje
pribl. 100 km/h) oziroma 11,0 litra na
100 km (poprečje pribl. 120 km/h)

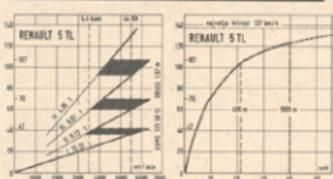
Po mestu: 7,8 do 10,2 litra na 100 km

Popravna poraba na testu: 9 litrov na 100 km

Poraba olja: zanemarljiva

Natančnost meritnika hitrosti

kazalec na 60, resnična hitrost	56 km/h
kazalec na 80, resnična hitrost	76 km/h
kazalec na 100, resnična hitrost	96 km/h
kazalec na 120, resnična hitrost	116 km/h
kazalec na 140, resnična hitrost	135 km/h



Motor R 5 se lahko zavrti še z najmanj 1000 vrtljajev
na minuto več, kot jih potrebuje za največjo moc
(5500 vrt/min). Taka "rezerva" je dobra za prehitjevanja
in ostra speljanje; izkoristili smo jo tudi mi, ko smo motor pri meritvah zmogljivosti gnali do
6400 vrt/min, resnično končne hitrosti, ki smo jih
pri teh vrtljajih dosegli v posamičnih prestavah, smo zapisali na robu diagrama. Motor zmore sicer še
nekej 100 vrtljajev v minuti več, vendar pri tem
pospeški niso boljši. Po drugi strani se motor R 5,
tako kot večina Renaultovih motorjev, odlikuje z
mimnim tekom in prožnostjo v spodnjem območju
vrtljajev. Za dovolj tekočo turistično vožnjo (in
varčno) zadostuje pospeševanje 4500 vrtljajev v
minuti (30, 50, oziroma 75 km/h v spodnjih treh
prestavah). Pri približno 3800 vrtljajih v minuti
(srednja hitrost batov 13,9 m/s) doseže R 5
nejvečja hitrost, ki sme biti tudi potovno.

HVALIMO

Zelo dobra lega na cesti

Udobno vzmetenje

Prostorna notranjost

Uporabna, spremenljiva prostornost zadka

Neobčutljiv, preizkušen motor

Natančen volan

Priročna stikala in pedala

Dobra vidljivost na vse strani

Privlačna zunanjost

GRAJAMO

Slabo dušenje zvokov

Slabotno zračenje

Enostopenjski, glasni brisalniki

Pomanjkljive zapore prednjih
sedežev

Zadnja šipa se maže

Nekonkurenčna cena

cena: 8.931 F in 31.362 dinarjev
osnova za rep. in obč. davek:

47.507 din

zavarovanje: obvezno 825 din

kasko: brez franšize 5427 din

cestnina: 240 din

pozivajalec: Regie Nationale des

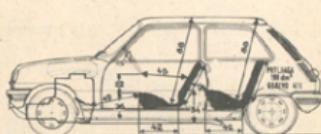
Usines Renault, 92 Boulogne

Billancourt, Francija

generalni zastopnik in prodajalec:

IMV Ljubljana, Poljanska 12.

Podružnice v Beogradu, Zagrebu,
Sarajevu.



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnjem legu) v
cm:

širina pri komolcih spredaj 128, zadaj 124; širina
prednjega sedeža 51, zadnjega klip 122; notranja
dolžina od armaturne plošče do zadnjega nastojala
pribl. 160; pomik prednjega sedeža 44; odprtina vrat
(višina/širina) 95/96. Uporaba prostornina prtiž-
nika (meritev z kockami) 190 dm³, s podatki zadnjio
klopijo do višine oken 460 dm³, načlenje do vrha
740 dm³.