

vozili
smo

RENAULT 5

tekst
in
fotografije:
Tom
Pleterski

Ni vse majhno kar je majhnega



Ljudje so avtomobile, tako kot vse drugo — tudi sebe — razdelili v razrede: spodnje, srednje, zgornje, spodnje srednje, gornje spodnje itd. Pa se je razdelitev avtomobilov v razrede zapletla, bolje rečeno: postala je krivična že od leta 1950, ko si je Isidorius izmislil austin mini, da o zadnjih podobnih bratcih, kot je na primer fiat 127, sploh ne govorimo. Kako boste vtaknili v spodnji razred avto, v katerem sedijo štirje kot v srednjem razredu, in je tako hiter kot avto srednjega razreda, ceste se pa drži bolje od gornjega razreda? Zaradi majhne velikosti, če hočete: velike majhnosti, pa na gostih mestnih ulicah sploh več ne sodi v „spodnji“ razred, ker so ponavadi prav tisti iz gornjega razreda v mestu največji reveži. Mali

avtomobili tudi niso več le sredstva za premikanje, saj zvečine niso kaj dosti slabše opremljeni od velikih. Če k temu dodamo še to, da evropski okus nikoli ni povsem podlegel ameriškim pojmom, da veljaš toliko, kolikor imaš okoli sebe majhni avtomobil množično vračajo na ceste, in res so na moč podobni velikim, le da so od njih le vedno cenejši — manj železja, plastike in stekla pač manj stane. Z vsemi možnimi davki, omenim in inflacijami obremenjeni kupci pa to na moč cenijo. To pa so ugotovile tudi tovarne... Nekateri prišle druge pozneje. Medtem, ko se je fiat 127 z zvenečim nazivom (avto leta 1971) vred že krepko usidral na tržišču in ko Volkswagonwerke svojega malčka šele mo-

delira, nas je Renault povabil v Brentano in nam pokazal svoj primerek malega avtomobila.

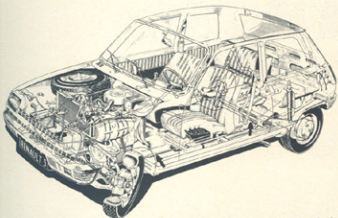
Za več denarja več opreme

Bodi vnaprj povedano, da mali renault, tako kot fiat 127, ki mu je ta čas največji konkurent, ne kaže namere, da bi postal „mestni“ avto. Gre pravzaprav za dva avtomobila: R 5 L in R 5 TL, ki se na oko razlikujeta po tem, da ima „TL“ luknjasta plastiča od renaulta 6 in kromaste okrasko okoli vetrne in zadnje šipe ter pod vrati. Obenem „TL“ pomeni, da je pod ploščevino bogatejša oprema: se-

deži so lepše oblikovani in imajo spremenljiv nagib naslonjala, na vratih so tudi naslonjala za komolce, pevalniki so tudi pri zadnjih sedežih, na senčniku sopotnika je ogledalo, v prtljažniku pa gumijasta progo. V „TL“ je tudi nekoliko več kromastih okraskov. Zraven naštetega cenejši „L“ sopotnikovega sedeža nima na tračnicah in ga torej ni moč prenikati, kar tudi ni tako majhna razlika. Prednji sedeži v R 5 imajo namreč tako velik pomik naprej, da potniki z zadnje klopi skozi široka vrata lahko izstopijo ali vstopijo, ne da bi normalno račlena voznik in prednji sopotnik zapustila sedež. Sicer pa o sedežih, kot smo pri Renaultu že vajeni, vse najbolje kar zadeva udobje in oprirjanje telesa.



Renault 5 kljub zunanji dolžini (3,5 m) v notranjosti ni majhen. Tretja vrata na zadku skrivajo spremenljivi prtljažnik kot v R 4, R 6 in 16. Odbijači iz plastične mase armirane s steklenimi vlakni so kot pri R 15/17. Prenesejo trčenja do 7 km na uro. Pomična streha je na voljo za doplačilo.



Bitka za prostor: vzdolžno nameščen motor je obrnjen tako, da je menjalnik pred njim, rezervoar kolo pa pri motorju. Vzmetenje z vzvojnimi palicami (puščice) v dnu karoserije ne zavzema koristnega prostora.

Prevlje je blagi ali iz umetnega usnja si kucec zabere po lastni volji – deloma tudi kar zadeva barvo. Tovarna je sedem (in za doplačilo trem metaliziranim) barvam karoserije pri prilagodilno izbiro pastelnih barv za notranje prevleke. Če si imel tako živobarvno notranjost večji avto, bi delovala ključno, kot v nekaterih avtomobilih iz ameriških tovarn z obeh strani avta. Malemu, 3,5 metra doljemu avtu, se pa vesele barve podajo, prav tako pisane berve velikih kontrolnih luči in ročic na armaturni plošči. Svojevrsna, nova posebnost je debela prevlečna stropa. Napravljena je iz stisnjenih umetnih vlaken in nalepljena neposredno na pločevino.

Kako se pride do centimetrov

V sodobnih avtomobilih tovarne do razmeroma velike prostornosti ob razmeroma majhnih zunanjih merah običajno pridejo na ta način, da motor postavijo prečno, Renault si ni mogel privoščiti tega razkošja iz preprostega razloga: konstrukcija povsem novega motorja bi podražila avto! Po drugi strani pa zato ne, ker ima na zalogi dovolj dobre stare motorje, ki so si tudi konstrukcijsko podobni kot jaiče jajcu. To pa pomeni – pocenitev proizvodnje! Tovarna si je pomagala

Na oblaženi armaturni plošči sta dva ogleta instrumenta: merilnik hitrosti, merilnik goriva in ampermetr z zbirko kontrolnih lučk. Nekoliko pisana notranjost se malemu avtomobilu veselo poda.



tako kot pri nekaterih starih modelih: motor je vpet za prednjo pramo in nekoliko pomaknjen v prostor za potnike, menjalnik z diferencialom pa je nad prednjo pramo. Tako namestitve prikaža tudi zelo udobno porazdelitev teže, saj je motor takorekó nameščen centralno, avto pa ima lahko veliko medosno razdaljo. Eno in drugo je slej ko prej važno za dobro lego na cesti, medosna razdalja 240 centimetrov pa prica tudi o uporabljenem prostoru. Primerjavi na voljo: enako medosno razdaljo ima renault 12, ki je zunaj za 74 centimetrov daljši...

O prostoru za tretjega pri tretjih, divnih vrstah na zadku ni treba posebej ugrabit, Renault je spet uporabil spremljivo geometrijo prtljajnika s pomočjo prevračanja zadnjih sedežev. Tako ima prtljajnik, dokler je vse na svojem mestu, 200 litrov uporabnega prostora, s prevrnjeno zadnjo klopjo 580 litrov, če klop pustite doma, pa 900 litrov (tovarniški podatki). Vrata prtljajnika se odpirajo po celi širini in višini zadka, rezervoar kolo pa je spravljen pri motorju. R5 je velik tudi kar zadeva grate in zrachenje. Soreinjanji mu je moč toplotno in količino zraka in ga usmerjati k nogam, na vetro no sipo ter na levo in desno. Zraven tega ima od gretja ločen dovod svežega zraka in odprtina na zadku za odtekanje zraka iz prostora za potnike.

Motorja in podvozje po znanih kalupih

Osnovna razlika med R5 L in R5 TL je svedra v motorjih. Prvi je razvit neposredno iz motorja R4 s tem da ima z manjšo vrtno 782 kubikov, a je kljub manj kubikom zaradi nove odmečne gredi in uplinjača močnejši za 2,5 KM (R4 – 31,5 KM). Podobno je z 956 kubičnim motorjem „TL“. Ta je neposreden potomec 1100 kubičnega motorja R6, prav tako z manjšo vrtno. Zaradi enakih sprememb na odmejni gredi, uplinjača in večje kompresije po zmore 43 KM, dve KM manj od R6.

O ostali tehniki Renaultovih motorjev ne gre zgubljati besed; saj se v bistvu je nekaj let niso spremenili. Kakorkoli že: na ravni odsekih skoraj 50 kilometrskega prevažanja po Bretanji sem nekolikokrat ob kilometriških kamnih prtilanih na štoparico in v R5 TL nametil dobrih 135 km v uro, počasnejše „L“ pa na 125 km na uro. Po manj natančnih meritvah pospevkov je močnejši z mesta do 100 km na uro rabi približno 21, slabši pa približno 25 sekund.

Tudi kar zadeva tehniko podvozja je vse že znano iz R4, 6 in 16. Posamično obelena kolesa se opirajo na teleskopske blazinice, namesto vzmeti pa so preslekušene vzvojne pake, v katere so vpletli vodila koles. Ze pri R12, le bolj pa pri R15 in 17 sem opazil, da vzmetenje ni naravno tako mehko kot pri ostalih renaultih. Tudi R5 nima več značilnega, mehkega, francoskega zmetenja. Je pa vzmetenje še vedno zavajljivo udobno, tovarna je preprečila le pramo in odbojanje karoserije v ovinkih, pri čemer imajo svoj delež tudi prečni stabilizatorji. Bistvena razlika v podvozhju med „L“ in „L“ je le v tem, da ima močnejši na prednjih kolesih kolote in je zavorna moč na ta večji in prilagodilno večji hitrostim. Omejevalnik zavorne moči, ki v odvisnosti od obtežbe upravlja zavorno moč zadnjih zavor in preprečuje blokiranje koles imata obe oeno odlično.

Iz Litostroja v jeseni

R5 nima med majimi avtomobili ta čas najpogostejše podvozje, ne le glede udobja, marveč tudi glede lege na cesti.

Med preskušankami v Bretanji je bilo na voljo dovolj ovinkov, suhih in mokrih (na gladkem in slabem asfaltu) ostrih in blagih, R5 je bil v njih vedno presenetljivo hiter, ne da bi kazal kakršenkoli „parazitske“ reakcije zadka ali nosu. Z dodajanjem volana in plina je delo opravljeno! V ostrih ovinkih in hitrem spremljanju smeri moti le nekoliko preveč posreden volan (4 obrsti), ki pa je sicer natančen in lahkoten.

Tovarna je ostala pri namestitvi preostane ročice na armaturni plošči. Športniki bi si jo sicer želeli na tleh, vendar je že zaradi namestitve menjalnika pred motorjem prenos z ročico na armaturni plošči natančnejši in bolj preprost. Z ozirom na R4 in R6 pa so spremljene lege posameznih prestav, ki predo zdaj preprosto na „H“ kot pri voljih z ročico na tleh: prva in tretja napre, druga in četrta nazaj. Obeta avtomobila imata povsem enak prenos moči, vključno z gumami

in močnejši R5 TL dosega večje končne hitrosti v posameznih preostanih različno z večjim številom vrtiljav, ki jih zmore motor. Po vsaj hvali na račun renaultovega novince je seveda najbolj zanimivo vprašanje: „Po čem je slava?“ Tovarna bo R5 začela izvažati šele v jeseni; takrat bodo znani tudi izvozne cene, pri njej pa carine in davki. S primerjavo cen na francoskem trgu pa pridemo do zaključka, da bo R5 L stal nekoliko več kot citroen ami 8, dražji R5 TL pa nekoliko manj kot renault 6/1100. Primerjavo sem vzel zato, ker ob obeh tovarnih izvoznih pri na Renault 5 ni namreč jasno v montažni program Litostroja in takrat bo pri nas tudi napredje.

Tehnični podatki*

MOTOR: štirivaljni, štiritaljni, vrstni, nameščen vzdolžno za prednjo pramo – vrtnina in gib 55,8 x 80 mm (65 x 72 mm) – cilna prostornina 782 (966) kubikov – kompresija 8,5 : 1 (8,3 : 1) – največja moč 34 KM (DIN) pri 5200 vrtiljavih na minuti (43 KM/5500 vrt./min) – največji navor 5,3 kpm (DIN) pri 3000 vrt. v minuti (6,4 kpm pri 3500 vrt./min) – ročična gred – (petlet) lažjih – stranska odmečna gred – glava iz aluminija – blok motorja iz sive litine, mokre zametiljeve puše – vodno hlajenje s črpalko in termostatom, zaprt sistem z ekspanzijsko posodo – ventilator na klinkasti jermen (električni ventilator s termo, steno, kontaktom) – uplinjač SOLEX 32 SEI z ročnim čepkom – akumulator 12 voltov, 30 amperskih ur (40 amp. ur – dinamo 264 vatov (alternator 480 vatov).

PRENOS MOČI: motor sprodi povprečno prednji kolesi – emokulturno sva sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavne razmerja: I, – 3,67 : 1 II, – 2,24 : 1, III, – 1,46 : 1, IV, – 1,03 : 1, vzvratna: 3,23 : 1, diferencial 4,126 : 1 – prestavna ročica na armaturni plošči (gleda 125 SF 13).

Vzvojn. blazinica za štiri osebe s spremljivo geometrijo zadnjih sedežev – štiri vrata – samonosna karoserija s pomožnim okvirom – spredaj in zadaj posamično obelena kolesa, – spredaj dvojna prečna trikotna vodila, teleskopski blaziniki, vzdolžne vzvojne vzmeti, stabilizator – zadaj vzdolžna vodila, prečne vzvojne vzmeti, teleskopski blaziniki, stabilizator – bobnaste zavorne na vseh štirih kolesih (R5 TL: spredaj kolotne zavorne) – omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih – mehničarna ročna zavor na prednja (zadnja) kolesa – volan na zobato lete – posoda za gorivo 41 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 3606 mm – širina 1525 mm – višina 1400 mm – medosna razdalja 2434 mm – širina koloteka – spredaj 1287, zadaj 1244 mm – najmanjša višina od tal 200 mm (prazen), 130 mm (naložen) – rajdni krog 9,80 m (med ploščici), 4 obrati volana od skrajne leve do skrajne desne – teža praznega vozila 730 kg (785 kg) – največja dovoljena obtežba 330 kg.

*v oklepaju podatki za R5 TL (956 kubikov)