

Autocar RENAULT 6 - 1100

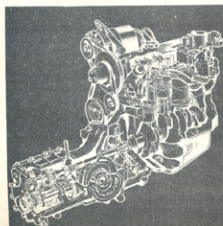


Močnejša izvedba „srednjega“ renaulta s petimi vrati. Povečane zmogljivosti doplačamo s povečano porabo. Brez večjih sprememb, le kolutne zavore so boljše. Avto za dva namena: družinska limuzina in dostavni avto. Ko je R 6 zagledal luč sveta, so mu mnogi zamerili slaboten motor, očitno namenjen le Francozom. Komentariji iz tujine so opogumili tovarno, da je dala na trg R 6 TL, ki ga v Veliki Britaniji poznajo kot R 6-1100. Tako je ta avto res „most“ med R 4 in R 16 TL.

Hitrejši in bolj glasen

Štirivaljni vrstni motor s 1108 kubiki prostornine so si sposodili pri „osmici“. Kompresijsko razmerje so znižali na 8 : 1, tako da zmoro motor 45 KM pri 5300 vrtljajih in 8 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti. V primerjavi s skromnejšo izvedbo R 6 ima 1100 precej

Motor je tradicionalno renaultov: prav takšen kot pri R 8, le za 2 KM močnejši. Prestavna razmerja so izbrali tako, da je veliko lažje živahno voziti po mestu, kot hitro po avtocesti.



večjo moč in navor. Tudi prestavna razmerja so „hitrejša“, vendar niso tako hitra, da avto pri največji hitrosti 127 km na uro ne bi zatulil. Je pač prirejen bolj za živahno mestno vožnjo kot pa za dolga, hitra potovanja. Kljub temu, da oblika ni preveč aerodinamična, se R 6 1100 lahko dokaj častno kosa s tekmeči istega razreda. Ker je 1100 le nekaj kilograma težji od slabotnejšega brata, smo upravičeno pričakovali bolj živahne pospeške. Res so boljši; saj doseže 80 km na uro v 13,5 sekunde, 97 km na uro pa v 20,7 sekunde.

Večja moč je le zmerno povečala porabo; v glavnem gre ta na račun hitrejših vožnj. Normalna poraba R 6 1100 je 8,3 litra goriva na 100 km, na testu pa je avto porabil več: 9,3 litra na 100 km.

Tudi upravljanje je ostalo v glavnem enako, zelo varno in malce dolgočasno. Ker je R 6 avto s prednjim pogonom, mu je treba volan občutno dodajati. Če vozite ostre ovinkve s polnim plinom, potem močno držite volan, ker postane takrat nenavadno trd! Na ovinkvih so avto precej nagne, vendar postane to neprijetno šele, kadar nepričakovano ostro zavijete. Lega na cesti je v suhem vremenu izredna in zelo dobra v dežju. Samo surovo ravnanje s volanom na mokri cesti povzroči drsenje prednjih koles. Zavore so nekoliko trše, so pa dobre; mejo jim postavlja blokiranje prednjih koles. Nekoliko težav smo imeli, ko smo z ročno zavoro, ki je na pogled kot dežnikov ročaj, zadržali avto na 25-odstotni strmini. Na 33-odstotnem klancu so pričela blokiranja zadnja kolesa drseti nazaj, zdrsavanje prednjih pa je onemogočilo speljavanje v klance.

Udobje po francosko

Vzmeti so tipično francoske, z dolgimi gibi, vendar je dušenje dokaj dobro, tako je tudi vožnja z močno obteženim avtom po slabih cestah prijetna. Dolgonogi testni vozniki so se pritožili nad sedeži, ki niso takšni, kot so jih vajeni pri renaultih. Sedež se jim je zdel preveč raven, pa tudi prostora za noge ni bilo dovolj. Manjši vozniki so se za volanom bolje počutili, prav tako so se pohvalili potniki na zadnjih sedežih. Zada je prav presenetljivo veliko prostora za noge, seveda, če spredaj ne

sedita dva košarkarja. R 6 je pač na pol kombi, zato je prtljajnik zelo velik, če prevremo zadnjo klopo.

V primerjavi z drugimi avti v razredu, je vožnja z R 6 dokaj tiha. Udarcе koles duši mehko vzmetenje, tudi zvižganje zraka ne moti. Volanik slabše je, če piha bočni veter. Mehanski hrup je zmeren, vsaj pri nizkih in srednjih hitrostih, še posebej, ker hladilni ventilator poganja elektrika. Tišine ni več nekeje pri 110 km na uro.

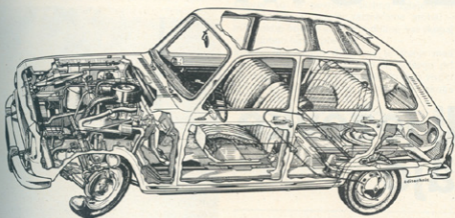
Grejte je dovolj močno, le težko ga je naravnati in želeli bi tudi več toplega zraka pri nogah, manj pri glavi. Zračenje je preprosto, vendar učinkovito.

Voznik sedi visoko in je prisiljen v pokončno držo, zato z lahkoto doseže skoraj vse ročice in gumbе; izjeme so: ročna zavora in ročice za grejte. Volan ima ravno pravnjo naklon, pedali so lepo vsakebi, le preveč visoko so jih postavili. Ročica menjalnika je sedaj na drugem mestu in shema ima obliko običajnega H-ja, tako da s privajanjem na nenavadno ročico ni težav. Ko smo pogledali pod motorni pokrov, smo morali priznati, da je prav ta ročica najbolj nenavaden rešitev zadrege: kako prestavljati, če je menjalnik čisto v nosu vozila? Zanima nas le, kaj se zgodi z ročico pri čelnem trčenju, oziroma kako daleč v kabino pokača.

Instrumenti in stikala so razpostavljeni in oblikovani z običajno francosko nemarnostjo, vendar se je merilnik hitrosti odkupil s svojo natančnostjo, s čimer se merilnik v prvem R 6 res ni mogel pohvaliti, saj je bil izreden optimist. Priznati moramo, da nam bi bili okrogli merilniki bolj všeč.

Vidljivost je dobra, saj smo že omenili, da voznik sedi visoko. Nos vozila je lepo oblikovan, tako da voznik natančno ve, do kod sme. Tudi pri pogledu vstran in nazaj ni velikih mrtvih kotov. Le zadka voznik ne more videti. Sreča, da ga skoraj ni Britanci so se pritožili zaradi britanikov vetrne šipe, ki so prirejeni za volan na levi strani in ne obrišejo desnega zgornjega kota. O vidljivosti povejmo še, da so luči dovolj močne za tak avto, da jih lahko nastavimo, kadar je avto zelo naložen. V serijsko opremo sodi tudi vzvratno ogledalo, ki ga je moč zasenčiti.

Med konkurenti je R 6 najbolj len in počasen, zato pa najbolj varčen. Pohvali se lahko s petimi pravnimi vrati in v vzmetmi, ki zagotavljajo udobje pri vožnji.



Motor spredaj poganja prednji kolesi, vzmeti so zaradi dolgih gibov francosko mehke (zgoraj). Z vozniskim sedežem velikani niso preveč zadovoljni, ročice, gumbi in volan so priročni. Gibanje menjalne ročice ima shemo običajnega H, lahko se jo je navaditi (spodaj).

