



# RENAULT 6

## Velike ambicije srednjega avta z majhnim motorjem

Tom Pleterski

Rekord si lasti mož z očali. Med firbc namreč. Debelo uro je hodil okrog »šestice«, parkirane pred našim uredništvom in potolkel prejšnjega rekorderja, možakarja brez posebnih znakov, ki je vztrajal sasamo tri četr ure.

Zlobneži! Nikar ne mislite, da imamo na »Avto« toliko časa, da si lahko privoščimo ljudsko štetje radovednežev. Toda tokrat jih je bilo toliko, da si nisimo mogli kaj... Tovarna si torej, vsaj kar zadeva zanimanje potencialnih kupcev, nima kaj očitati. Pa moram že koj spocetka povedati, da smo videli tudi toliko kislh obrazov kot v kakem podjetju, ko prvega dobljo 80-odstotne plače — namreč vsakokrat, ko so firbci ujeli kakšnega sodelavca »Avta«, ki je povedal ceno občudovanja: »čez 1200 dolarjeve».

No, zaradi cene je ni nihče pobegnul. Lan rojeni R 6 se namreč hvali s slavnimi starši. Očetovstvo renaulta 16 je že na zunaj očitno. Da pa bi bil sin nekoliko podoban tudi materi »kacrice«, je tovarna med načrtovanjem karoserije poslala na dopust oblikovalca, ki je narisal R 16. Tako je renault 6 na oko razmeroma okoren, kljub zasnovi à la R 16.

### Dedne lastnosti

Glavni obrisi karoserije, maska hladilnika, šest stranskih oken in velika peta, dvizhna

vrata na posebnem zadku nedvomno kažejo zgledovanje po R 16. Večja dolžina in širina pa hočeta skriti, kar povedo tehnični podatki, da je karoserija privita na nosilno ploščad renaulta 4. Večja dolžina karoserije se pri prostoru za potnike ne pozna, približno dolg je kot v renaultu 4, pač pa je širši. Položaj prednjih sedežev spominja na onega v renaultu 4 in večji voznik se tudi za volanom R 6 počuti nekako na »stokerlu«. Če pomakne prednji sedež v zadnji položaj in nagne naslonjalo, sicer lahko stigne roke, kolena pa ne. Prednji sedeži se namreč ne dajo pomakniti toliko nazaj, da bi potnikom na zadnjih sedežih pobrali ves prostor, čeprav jim ga kaj pridra kljub temu ne pustijo. Oblazljenje je odlično. Sumimo, da so sedeži sspojeni iz R 8. Široki so in tako oblikovani, da hrbet dobro držijo; nagnejo se do ležalnikov. Moti le umetno usnje.

Največji čar renaulta 6 je sveda prilažnik, ki je skozi peta vrata dostopen po vsej širini in višini zadka, s prevračanjem zadnje klopi pa ga je moč povečati tako kot pri renaultu 18 na mere kombija, saj se tovoru pomuja več kot 500 litrov uporabne prostornine, do katere je moč z lahkoto priti tudi skozi zadnja, stranska vrata. Kadar je R 6 navaden štirisedežnik, je prilažnik pokrit s pokrovom in varen pred nepovabljenimi očmi...

Da hoče R 6 več kot R 4, pričajo tudi

okna na vseh štirih stranskih vratih, ki se pogrezajo tako kot pri pravem avtomobilu: v vrata.

### Greh na greh - dva greha

Lepo oblažljenje vrat nedvomno skrbi za lepši vtis, svojevrstna armaturna plošča z obliko skriva, da je po opremljenosti poprečna. Imitacija lesa na njej naj bi pričarala bolj domače vzdušje. Celotna notranjost je kar prijetna in koketira s spodnjim, srednjim razredom. Avto po velikosti in ceni tja tudi spada.

Pa vendar: nekaj dediščine po »kacrice« in nekaj francoske malomarnosti krotoviči sicer prijetno sliko. Ze vegasta imitacija sivov na črni prevleki armaturne plošče zbujaa slab vtis. Predaleček za drobnjarije je tako majhen, da »drobnjarijes lahko mirne duše jemljete dobesedno. No, te vrste prostora je dovolj na polici pod armaturno ploščo. Težko se sprijamimo z varčevanjem pri malenkostih, ki sladijo življenje: Kje so obsesalniki? Vozniku je sicer včasih pogodu, ko se avto v ostrem desnem ovinku tako nagne, da mu sopotnico vrže v naročje; sopotniku, predvsem pa varni voznji v prid pa ne bi škodil ročaj na armaturni plošči ali nad vrati. Sopotnice sprajujejo, koliko časa bodo še morale prositi avtomobilske tovarne, da jim v senčnik nad vetro štupo serijsko vsižejo za »tri kovačes z živim srebrom premazanega stekla Prekratka gumijasta obloga, ki kaže rjo na robu police pod armaturno ploščo in z izoliranim trakom ovita žica, ki ob notranji strani karoserije vodi elektriko k zadnjim lučem, se dopolnjujeta z vidnimi točkastimi zvarni na robovih okrog vrat.

### Promenadni koncert

Pa smo vseeno vajeni od Francozov, da pišejo udobje z veliko začetnica. V R 6 jo pišejo predvsem dobro preštudirane naprave za gretje in zračenje vozila. Gretje je učinkovito in brez tehlav se da naravnati na pravo mero z ročico pod armaturno



ploščo, ki uravnava pretok tople vode skozi radiator, in z drenikom, ki uravnava količino. Poleti, ko je radiator zaprt, priteka v vozilo le obilo hladnega zraka. Napravan pomaga močan ventilator, ki se samodejno izključuje, ko vozilo doseže tako veliko hitrost, da pritok zraka premaga moč ventilatorja. Za dodaten svež zrak skrbe škrge na armaturni plošči z dvema loputama za regulacijo. Zraka je več kot dovolj in celo preveč za glave, občutljive za prepih. Če k temu pristoje še stiri okna, se res ni treba bati, da bi komu zmanjkalo sape. Velikopotezno greje in zračenje pa imata tudi svoje slabe strani. Pri hitrosti nad 100 km na uro lopute v zračniku trepetajo in sklepetajo, pri mestni vožnji pa za zvočno spremljavo skrbi zaviranje ventilatorja — Če je vključen seveda.

A propos, ko smo že navno pri hrupu: R 6 je po R 4 podedoval tudi škripanje pokrova nad prtljajnikom in nasploh slabo dušenje zvokov iz prtljajnika, tako da smo imeli na slabših cestah občutek, da v prtljajniku vozimo škripanoč star otroški voziček. Spominjam se še, kako tiho smo se vozili z renaultom 16 tudi nad 160 km na uro, zato me toliko bolj moti šumenje zraka ob karoseriji pri hitrostih nad 110 km na uro v renaultu 6. Uspešni pa so bili v tovarni pri dušenju zvokov motorja menjalnika in podvozja.

### Varna gugalnica

Giblivi deli podvozja so vpeti v gumijaste ležaje, ki imajo poleg stišinex to prednost, da jih ni treba mazati. Sploh se pri Re-

nojsko oblikovana armaturna plošča je opremljena za spodnji, srednji razred. Zelo dobre so naprave za zračenje in greje. Skozi škrge na armaturni plošči priteka svež zrak ločeno od ostalih klimatskih naprav. Pohvalimo tudi zelo udobne sedeže. Kar zadeva opremo: pri nas je napredaj le naš/bolj opremljena (in najdražja) izvedba R 6.

naultu ne ločijo od zasnove podvozja, ki je preskušeno na R 4 in R 16. Dolgi gibi vzmeti in mehki blažilniki se uspešno otepajo vseh sort lukenj, ki jih mudijo naše ceste. Po drugi strani se pa karoserija v ostrih ovinkih močno nagiba in nevažen voznik se s potniki vred neprijetno počuti, dokler ne spozna, da nagibanje karoserije nima zveze z dobro lego na cesti. Podvozje namreč ostane v smeri, ki mu jo voznik določi: z dodajanjem volana in plina. Vozilo je šolski primer prednjega pogona in v ovinku sili z nosom navzven. No, ko se voznik otrese bojazni, da bo šel na streho, si lahko privoščijo veselo jугanje po ovinkih tudi na mokri cesti. Pri tem pa ostali supornabniki ovinkov sodijo (neupravičeno), da vozil nore.

Precej neposreden volan je za Renaultove

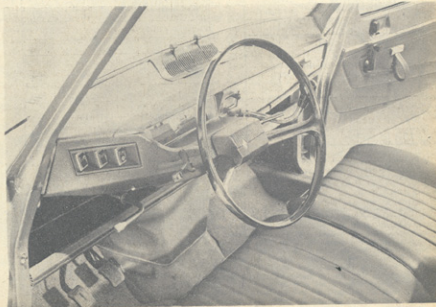
cena: 1215,30 dolarja  
in približno 12.460 dinarjev  
Zavarovanje:  
jamstvo 180.-  
kasko brez franšize 1065.-  
Cestnina: 80.-  
Zastopnik: »Cosmos«,  
Ljubljana, Celovška 32

avtomobile novost, ki smo jo veselili; da dodajanje volana v ovinkih ne zahteva neskončnega vrtenja, ki smo ga bili vajeni pri R 4. Pri tem volan kljub pogonu na prednja kolesa ni trd.

Če me spomin ne vara, sem lanske jeseni v Franciji vozil šestico, ki je imela trše vzmeti. Kot pri vseh vozilih je namreč tudi v šestici moč s preprosto operacijo bolj ali manj napeti vzvojnje vzmeti v podvozju. Ko sem sedaj vozil testno šestico v zelo ostre ovinke in serpentine, se je namreč tako nagibala, da je zunanje pogonsko kolo večših pozabilo na dober stik s cesto, tako da je skozi ovinek poskakovala. Pri skrajni vožnji ma mejje je celo zaželelo zadek, vendar le toliko, da je šel avto rajše skozi ovinek.

Zavoram dolgotrajno zaviranje pri vožnji navzdol ne škodi, li zavorni pedal postane trši. Slabše se odrezuje med zaviranjem pri veliki hitrosti, posebno če je vozilo obteženo, ko se zavorne poti povečajo.

Kot je že v navadi, je tudi R 6 obut v pasaste gume z njihovimi dobrimi in slabimi lastnostmi. V slabo jim štejejo, da so glasne. Gume kleber V 10 na testnem R 6 so bile posebno na kockanem cestišču zelo glasne in so prenašale tresljuje na celo karoserijo, da je začela v resonanci brneti kot star tramvaj. Slabe lastnosti pa pasaste gume vračajo s svojim deležem pri dobri legi na cesti.



VIDEZ	8	Tovarna je pri šestici zamudila priložnost, da bi ponovno dokazala, kako je moč uporabno obliko združiti s prijetno zunanostjo, čeprav bi dober oblikovalec z nekaj potezami svinčnika lahko napravil za oko prijetnejšo karoserijo.
PROSTORNOST	9	Kar zadeva prostor za potnike, je tolkšen kot v povprečnem avtu srednjega razreda. Možnosti spreminjanja prostora za priljago so poseben adut avta. Serijsko pet vrat.
UPRAVLJANJE	9	Čeprav je volan neposreden, je zadovoljivo lahek. Prestavne ročice na armaturni plošči se vznok hitro privadi, lahka je in natančna. Ročica ročne zavore je na neprimerem mestu, dovolj praktična namestitve ostalih elementov.
OPREMA	8	Poleg (v tem razredu običajnih) merilnika hitrosti in merilnika goriva ima še ampermeter. Več praktične vrednosti bi namesto njega imel termometer temperature hladilne tekočine. Zakaj varčevanje pri malenkostih kot so držala in ogledalca? Varovalke proti odpiranju zadnjih vrat. Premalo skrben sfiniš.
VIDLJIVOST	8	Dobra naprej in vstran, slabša naaj. Vozrak ne vidi zadnjih robov. Zelo močne luči. Brisalci z eno samo hitrostjo.
NAJVEČJA HITROST	8	Za kategorijo, kamor avto po (DIN) in ceni spada, premajhna za 10 km na uro.
POSFESKI	7	Preslabotni. Slab vtis popravila dobra tretja prestava.
PORABA GORIVA	9	Ce se vozniku mudi, se poraba veča nesorazmerno s prihranjenim časom. Pri zmerni vožnji pa je majhna.
LEGA NA CESTI	9	Zahteva močno dodajanje volana, vendar ne povzroča problemov. V ovinkih zunanje pogonsko kolo nima dobrega stika s cesto. Zelo stabilen na ravni cesti, veter ne škodi.
UDOBJE	9	Odlični sedeži. Odlične naprave za greje in zračenje, toda preglasne. Dobro dušenje zrokov motorja. Glasna karoserija posebno v prtljajniku in okrog njega. Udobne vzneti so premeheke v ostrih ovinkih.
MOTOR	8	Zanesljiv in prožen motor, toda starožiten. Njegova glavna napaka pa je, da se vozilu ne poda. R 6 prosí za močnejšega.
ZAVORE	9	Regulator zavorne moči preprečuje blokiranje zadnjih koles. Zavore zadostujejo za normalne hitrosti; tudi na klancih ne povedo, le otrdijo. Ne zavirajo dovolj pri veliki hitrosti in če je avto obtežen.

## Staro v novem

R 6 bi nedvomno zasluzil močnejši motor. Kdaj ga bo dobil, v tovarni ne povedo, da pa je nanj pripravljen, poleg dobrih voznih lastnosti, pričata tudi prazen prostor pod pokrovom motorja in merilnik hitrosti, ki je označen do 140 km na uro, čeprav se kazalec pomakne komaj nekoliko čez 130. Resnična hitrost je takrat dobrih 120 km na uro, več pa iz motorja nismo iztisnili. R 6 je šele po slabem letu dni prišel na inozemsko tržišče. To je neke vrste dokaz, da je bil narejen predvsem za francoskega kupca, ki je v finančnih razlogov po tradiciji navezan na majhne kubaturne motorje. Francozom se preveč ne mudi, zato pa gledajo na stroške z gorivom, datjavami in zavarovalnicami, ne da bi se morali pri tem preveč odpovedati udobju. Tako je tovarna za povsem novo vozilo uporabila svoj stari 850-kubični motor, ki je razen nekaj majhnih sprememb enak motorju, ki je pogajal dauphine gordini. S svojimi 34 KM (DIN) komaj še sledi celotni silki vozila. Tako se R 6 po svoji zmogljivosti uvršča v razred malih avtomobilov. Največja hitrost, ki je na odprti cesti skoraj tudi potovalna, je sloer za naše razmere še kar dobra, slabost slabotnega motorja so tudi prostornimi primeri pospeki. Bojših tudi ne bi pričakovali. Tovarna je temu ustrezno izbrala menjalnik rezultata 4, ki je dobro prilagojen tudi 7 KM močnejšemu motorju R 6. Pri istih skupnih prestavnih razmerjih, kot jih ima R 4, potegne tretja do 100 m na uro (čez 110 po merilniku hitrosti), tako da tudi četrtia se dobro pospejuje, ne da bi pred tem v tretji motor pel protestne pesmi.

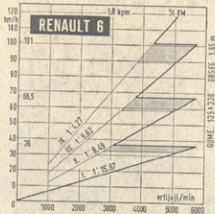
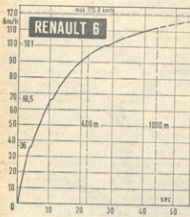
Motor je zelo prožen, saj v četrti prestavi mirno teče, tudi če je hitrost manjša od 40 km na uro. Zato ne zahteva pogostnega pretikanja niti v mestu. Če pa voznik rad menja prestave, pri tem nima nikakršnih težav. Menjalnik je več kot dobro sinhroniziran, pa tudi s prestavno ročico na armaturni plošči kot v R 4 ali v diani ni težav.

## Prišli so trgovci

R 6 s svojimi značilnostmi vabi povsem določeno kategorijo kupcev in če sem omenil, da je namenjen predvsem Francozom, tudi pomislim, da ni gol slučaj, da mu je tovarna prvi korak čez mejo namerila v Jugoslavijo, ki je, kar zadeva najbližji krog kupcev, Franciji v marsičem podobna, zlasti kar zadeva petletni plan slabih cest in slabokrvnost denarnic.

Pri tem pa ga Renault sloniš s previsoko ceno, zaradi katere se krog kupcev močno oži samo na tiste, ki želijo avto s prav tako značilnostmi, kot jih ima R 16. Za ta denar je namreč na voljo več avtomobilov, ki so na primer hitrejši, čeprav je res, da pri tem nimajo takših možnosti, kar zadeva spreminjanje prtljajnika itd.

Da bi bil volk bolj sit in koza bolj cela, bi kazalo prodajati R 6 z 850 in 1100-kubičnim motorjem. Pri tem cena močnejšega avta ne bi smela biti občutno večja od sedanje, slabotnejši pa bi moral biti nekoliko cenejši. Gospodarsko računstvo, konkurenca v lastni hiši (mislim na R 8 in 10) in podobne zadeve pa seveda niso naš problem, ampak Renaultov.



Starožiten renaultov motor z dolgim, 80-milimetrskim gibom pri vrtni 58 mm in tremi ležaji na ročicah grede je skregan s sodobnimi tehničnimi smericami, pa se je vrti. V reklamo mu poje več kot 4 milijone takih in podobnih 850-kubičnih motorjev, ki pogajajo avtomobile in ladje po vsem svetu. Vozilu R 6 je tovarna namenila gordinjevo izvedbo, ki zmore 34 KM (DIN) pri 5000 vrt./min. Menjalnik, prestavno razmerje na polosah in obseg zuma je isti kot pri R 4. Ker pa se gordinjevo motorje raje vrti kot navaden s 27 KM, mu je menjalnik dobro prilagojen. Posebno zgaja tretja prestava, ki potegne čez resničnih 100 km na uro. Za varčno vožnjo (kar zadeva porabo in življenje motorja) zadostuje pretikanje pri največ 5000 vrt./min, kar je po merilniku hitrosti približno pri 33, 65 in 100 km na uro. Ker je motor z dolgim gibom izjemno prožen, je voznja z veliko vrt./min odveč. Motor v četrti povsem mirno teče že pri resnični hitrosti 33 km na uro (približno 40 po merilniku). Kadar gre zares, pa motor lahko potegne do približno 5700 vrt./min v minuti - tako smo tudi praktični ko smo merili pospeške - iz diagrama menjalnika in odstopanja merilnika hitrosti lahko izračunete približne točke pretikanja po merilniku hitrosti.

## Naše meritve

(Testno vozilo je prevozilo 8000 kilometrov, na našem testu 2800 kilometrov)

**Največja hitrost:** 120,8 km na uro (merjenje na poprečje zadnjih 200 m, zalet 2700 m, poprečje štirih meritev)

**Pospeški:**

**400 m brez zaleta:** 22,2 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 94 km na uro.

**Kilometer brez zaleta:** 44 sekund, hitrost zadnjih pet metrov 112 km na uro.

- ▽ 0-40 km na uro: 5,0 sekunde
- ▽ 0-60 km na uro: 8,7 sekunde
- ▽ 0-80 km na uro: 15,5 sekunde
- ▽ 0-100 km na uro: 26,8 sekunde

**Pržnost:** (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi) 44,2 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 112 km na uro.

**Poraba goriva:**

▽ na potovanju: najmanj 6,5 litra goriva super na 100 kilometrov (zmerna vožnja, nikoli hitreje od 80 km na uro), največ 10 litrov na 100 kilometrov (ostra vožnja proti morju, v avtu dve osebi in 50 kg prtljage); na avtomobilski cesti: 7,8 litra na 100 km (poprečna hitrost 90 km na uro), 9,6 litra na 100 km (poprečna hitrost 110 km na uro).

▽ po mestu: najmanj 8,4 litra, največ 12,2 litra na 100 km

▽ poprečna poraba pri testnih vožnjah: 7,8 litra na 100 km

**Natančnost merilnika hitrosti:**

- ▽ kazalec na 40 — res. hitr. 34 km/h
- ▽ kazalec na 60 — res. hitr. 53,6 km/h
- ▽ kazalec na 80 — res. hitr. 72,6 km/h
- ▽ kazalec na 100 — res. hitr. 90,8 km/h

## Tehnični podatki

**MOTOR:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — vrtna in gib 58 x 80 mm — gibna prostornina 845 kubov — kompresija 7,6:1 — največja moč 34 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minuti — specifična moč 40,2 KM na liter — največji navor 5,8 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročajna gred v tren letajih — stranska odmišna gred — vodno hlajenje; s črpalko in termostatom — v hladilniku 5 litrov hladilne tekočine — tlačno mazanje v motorju 2,5 litra olja — tlačno mazanje s solex 32 FDIS 3 — mehaniki padočni uplinjač goriv — akumulator 12 voltov, 30 amperskih ur — dinamo 260 vatov.

**PRENOS MOČI:** motor spredaj poganja prednji kolesi — enoklozasta suha sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavi — prestava na razmerja I — 3,8:1, II — 2,059:1, III — 1,364:1, IV — 1,036:1 — prestavno razmerje v diferencialu 4,125:1 (33:8) — prestavna ročica na armaturni plošči — pasaste gume 135 x 330 (135 — 13) — platišča 4 J 13 — pritisk: spredaj 1,4 — zadaj 1,6 atm

**VOZ:** kombi s poševnim zadkom za štiri osebe — pet vrat — samonosna karoserija z nosilnim okvirjem — prednji kolesi na posamičnih dvojnih prečnih vodilih in vzdolžnih vzvojnih vzmeteh — posamično obsesti zadnji kolesi na vzdolžnih vodilih in prečnih vzvojnih vzmeteh — spredaj in zadaj teleskopski blatniki — na vseh štirih kolesih kobnaste zavore, zadaj regulator zavorne moči — mehanična ročna zavora na prednji kolesi — volan za zobato letev — posoda za gorivo 32 litrov

**MERE IN TEŽE:** dolžina 3851 mm, širina 1598 mm, višina 1500 mm — medosna razdalja: desno 2450 mm, levo 2468 mm — širina koloteke: 2450 mm, zadaj 1244 mm — rajdni krog (spredaj) 1279 mm, zadaj 1244 mm — rajdni krog (levo do skrajne desne — teš. praznega vozila 150 kg (razdelitev teže na prednjo premo 420 kg, 150 kg (razdelitev teže na zadnjo premo 330 kg) — največja dopustna teža 1120 kg.

