



vožili smo

Tom Pleterski

# RENAULT 6

## ŠTIRI IN ŠESTNAJST JE ŠEST

Rojen je »zvezdnike! O tem so v tovarni Renaulti prepričani. Nedolgo po tem, ko smo prejeli prve uradne podatke in fotografije »šestice«, je namreč tovarna razposlala tudi vabila za veliko »spreditev«, kjer so novega zvezdnika na štirih kolesih predstavili novinarjem avtomobilističnega tiska, predno bo 3. oktobra predstavljen širokemu občinstvu na pariškem avtomobilskem salonu.

Majhno posebno letalo za 30 potnikov, pa še to na pol prazno, nas je s pariškega letališča Le Bourget popeljalo na jug Francije v bližino Saint Marie de la Mere — čim dlje od zvezdavih oči velikih mest.

Po naši sodbi tovarna ne upa zaman v uspehe. V zadnjih letih sta modela na obeh koncih vrste Renaultovih avtomobilov požela številna priznanja predvsem zaradi dobre lege na cesti, udobja in smotno izkoriščene notranjosti. Medtem ko si je tovarna prizadevala izdelati R 16 tako, da zadošči tudi estetskim zahtevam in zahtevam po udobju in luksuzu avtomobilov srednjega razreda, je R 4 predvsem uporabno vozilo za najširši krog kupcev.

Križanec med njima naj bi zadovoljil tiste kupce, ki jim je R 4 premalo in R 16 preveč, ne da bi se preveč oddaljili od zasnov obih predhodnikov.

Nemalokrat smo od predstavnikov tovarne slišali, da smatrajo R 6 za smališ R 16. Zasnova karoserije je res na moč podobna velikemu renaultu. Na pravokotno

šasijsko, spredaj in zadaj podaljšano v nosilce motorja in obes, je pritrjena karoserija s petimi vrati in presekanim zadkom. »Štira R 16 je očiten že na prvi pogled. O tem pričajo oblika karoserije, maska hladilnika in vzdolžni robovi ob straneh

in po sredini karoserije. Okna so velika — tudi na zadnjih vratih. Vsa štiri stranska okna se odpirajo v vrata.

### Pomanjšani R 16

Sedeži so udobno oblaženi in prevlečeni z umetnim usnjem ali pa z tkanino iz umetnih vlaken. Prednja sedeža se sicer tesno prilagata drug k drugemu, sta pa je ločena in ju je mogoče posamično pomikati naprej in nazaj, oba naslonjača pa spustiti do položaja ležalnikov. Pomik sedežev naprej in nazaj je naravnano tako, da tudi v zadnjem položaju ne jemlje preveč prostora potnikom na zadnji klopi. Vendar smo dolžni med novinarji sodeliti, da bi bil pomik nazaj lahko nekoliko večji, saj mora voznik avto udobje prilagoditi po meri »ljubezni do bližnjega« na zadnjem sedežu.

Nedvomno pa je v notranjosti R 6 več prostora kot v marsikaterem avtomobilu, ki se sicer poteguje za mesto v višjem razredu. Po R 16 se novi renault zgleduje tudi kar zadeva številne možnosti kombiniranja sedežev, ko gre za prevoz prtljage. Velik prtljajnik je v normalnem položaju sedežev skrit pred radevedneži. Za to skrbi — tako kot pri R 16 — mehak »pokrove« iz umetnega usnja. Prtljajnik ima v običajnem položaju sedežev prostornost približno 335 litrov; kadar sta prevrnjena — naslonjač in klop je moč s prepro-



Peta vrata renaulta 6 se odpirajo po celi širini in prav do spodnjega roba velikega prtljajnika. Rezervno kolo je pritrjeno pod prtljajnikom z zunanje strani.

sko operacijo zložiti za prednja seveda — pa se zadnji del R 6 spremeni v obsežen prtljajnik s prostornino 900 litrov, ki je dostopen skozi zadnja stranska vrata in skozi zadnja dvizna vrata.

## Dovolj zraka

Armaturna plošča je po vsej širini oblažena in prevlečena s črnim umetnim usnjem. V pravokotnem ohišju za volanom so združeni merilnik hitrosti, števec kilometrov, merilnik goriva v posodi za gorivo, ampermeter za kontrolno dinamino in akumulatorja, in kontrolni lučki utripalk in olja oziroma temperature v hladilniku. Vozniki bodo ponovi verjetno pogrešali kontrolno lučko za dolge luči, na katero so snovalci hote ali nehoti pozabili. V zaprtem prostoru na desni armaturne plošče — pokrov zapira magnet — in na polici pod njo, je dovolj prostora za lagane drobne prtljaje.

V tovarni vztrajajo pri prestavni ročici v sredini armaturne plošče in univerzalni ročici za luči in zvočni signal. Ročna zavora je levo pod armaturno ploščo.

Novi renault ima popolne naprave za ogrevanje in zračenje. Zrak priteka skozi odprtine po vsej širini armaturne plošče in skozi dodatne velike reže v sredini, ki so ločene od ostale napeljave. Po želji ga je moč usmerjati k nogam oziroma na vetrono šipo in naravnost: gretje za katerega skrbita dva radiatorja, ki ju greje toplo voda iz motorja. Za boljši pretok zraka je na voljo ventilator, ki pa se, ko ima vozilo tako hitrost, da je pritisk zraka večji od tistega, ki ga zmore ventilator, samodejno izkluči. V zadnjem delu vozila so reže za odvajanje zraka iz vozila.

Dušenje ropota motorja in menjalnika, kot tudi podvozja, je zelo dobro, glasen pa postane pretok zraka ob karoseriji pri hitrosti nad 110 kilometrov na uro.

## Podvozje za večjo moč?

Najmanj dela so si v tovarni dali z motorjem, ki je v raznih izvedbah do sedaj izdelan že v približno 4 milijonih primerkih, in pogonja ali je pogonjal celo vrsto avtomobilov pa tudi ladij.

845 kubičkov zmore 34 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minuti in ima navor 3,8 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti. Motor je, bolj natančno, najnovejša različica motorja dauphine gordini, ki pa se razlikuje predvsem po tem, da odmična gred poganja veriga, ki je nadomestila zobnike, da motor manj ropota. Razlike so tudi v polnjenju valjev, vzmeti ventilov pa so močnejše, da bi se motor lepo vrtel v višjem območju vrtljajev.

Renault seveda vztraja pri bloku motorja iz lahke litine, in pri smokrihe pušah valjev. Francozi so izdelavo takih motorjev zelo izpopolnili, čeprav jih drugod opuščajo.

Tehnična zasnova motorja vsekar ni njegova odlika. Gib batov 80 mm je pri vrtni 58 mm izjemno dolg, odmična gred je ob strani. Renaultovi inženirji predvsem zapajo na njegovi enostavnosti in trpežnosti, ki je že preskušena.

Seveda ni pričakovati, da bi se serijski motor z vsega 845 kubični gibne prostornine, ki naj bi bil predvsem vzdržljiv, izkazal z izjemnimi zmogljivostmi. Zmore

največjo hitrost 120 kilometrov na uro in od 0 do 80 km na uro pospeši v približno 16,5 sekunde. Meritve, ki smo jih izmerili med preskušeno vožnjo, na cesti, seveda niso natančne.

Kljub temu, da je R 6 uporaben avto namenjen predvsem umirjeni vožnji pa smo si bili preskuševalci edini, da bi se mu podal motor renaulta 8. Ko smo to omenili renaultovim predstavnikom, sicer niso ničesar določeno izjavili, pa vendar lahko iz zasebnih razlogov sklepamo, da bo šeststaka dobila pozneje tudi močnejši motor. Mogoče tudi tu tiči vzrok, da tovarna ni izdelala novega motorja.

Močnejši motor bi brez težav prenesel tudi podvozje. Zasnovano je na izkušnjah z R 4 in R 16. Vsa štiri kolesa so obsejena posamično.

Prednji kolesi sta pritrjeni na dvojne prečne nihalki. Spodnji nihalki sta vzpeti na dolgi vzdolžni vzvojni vzmeti in opti na teleskopska blažilnika. Zadnji kolesi na vzdolžnih nihalkah sta prav tako vzmetni z vzvojnimi spalnicami. Vzvojni vzmeti sta nameščeni prečno ena za drugo, zato je tudi pri R 6 — kot pri R 4 in R 16 medsebojna razdalja na desni večja kot na levi. Teleskopska blažilnika na zadnjih kolesih sta nameščena skoraj vodoravno, in ne jemljeta prostora v no-

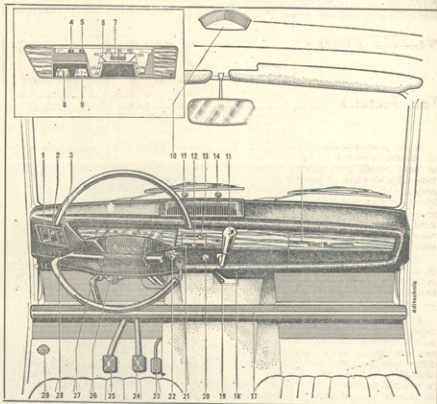
tranjšosti vozila. Gibljivi deli podvozja so vzpeti v gumijaste ležaje, ki dobro dušijo zvoke, in jih ni treba mazati.

Vse štiri zavore so bobnaste, na zadnjih kolesih opremljene z omejevalnikom zavorne moči, ki preprečuje blokiranje zadnjih koles in dozira zavorno po obtežitvi vozila.

R 6 je obut v pasaste gume 135 x 13 in ne 145 x 13, kot smo zapisali po prvih informacijah v letošnji 15. številki sAvtas.

## V ovinek s prednjimi kolesi

Zasnova podvozja — motor nameščen za prednjo osjo, ki poganja prednji kolesi in v dobre izkušnje s predniki — še vnaprej vzbujata sodbu, da se šeststaka dobro drži ceste. O tem smo se prepirali na 290 kilometrov dolgi poti, ki nas je nekaj kilometrov vodila tudi po avtomobilski cesti, največ pa po zavutih stranskih cestah med hribo južne Francije. Vozilo v ovinku zahteva dodajanje volana z nekoliko plihna. Če voznik v ovinek zapelje prehitro, se močno obrnjeni prednji kolesi zavirata sami. Verjetno je bil povsem prazen avto, ki smo ga vozili, vzhod, da je ana meja nepričakovano spredneslo zadek, to se je zgodilo toliko prej, če smo v ovinku prisiljeni na zavoro. Precej neposreden volan



- 1 — stikalo brisalcev, 2 — stikalo ventilatorja, 3 — stikalo pozicijskih luči, 4 — kontrola olja in vode, 5 — kontrola smerokazov, 6 — merilnik hitrosti, 7 — števec kilometrov, 8 — merilnik goriva v posodi za gorivo, 9 — merilnik polnjenja akumulatorja, 10 — luč, 11 — nastavitev dotoka svežega zraka z desne, 12 — regulacija ogrevanja, 13 — usmerjanje zraka, 14 — nastavitev dotoka svežega zraka z leve, 15 — prestavna ročica, 16 — prostor za drobnarije, 17 — polica, 18 — ohišje ventilatorja, 19 — nastavitev pretoka tople vode skozi radiatorja, 20 — včok, 21 — ročica utripalke, 22 — ključavnica za zagon motorja in zaklepanje volana, 23 — 24 — 25 — pedali za plin, zavore in sklopke, 26 — ročica za odpiranje pokrova motorja, 27 — ročna zavora, 28 — ročica luči-trobilje, 29 — pedal brizgalke.

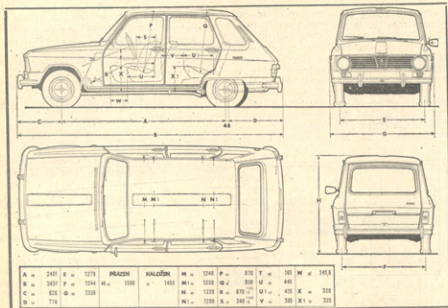
— 3,25 zavrtilja od skrajne leve do skrajne desne — pa do neke mere omogoča hitro popravljanje smeri. Po vsej verjetnosti naloženemu avtu v ovinku zadek ne odskoči. Na ravnem »šestica« dobro drži smer, kljub močnemu bočnemu vetru. Zavore so močne in jim tudi dolgo zaviranje na spustih ne škoduje.

Zaradi ovinkastih cest in klancev se težko povsem prepričljivo pritožimo nad porabo goriva, ki je bila večja, kot bi pričakovali. Toliko manj, ker nismo merili porabe pri različnih načinih vožnje in so preskuševalci vozili povprečni hitro. Stiri najst avtomobilov je v povprečju porabila 7,8 litrov goriva na 100 kilometrov, najvarčnejši voznik je porabil 6,9 litra, največji

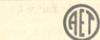
potratnej pa 8,9 litra goriva na 100 kilometrov.

Sodimo pa, da se R 6 ne bo mogel preveč pohvaliti z veliko varčnostjo — sicer značilno za Renaultove avtomobile — ker opravičilo na račun ovinkov, klancev in hitre vožnje jemlje teže dejstvo, da smo vozili prazne avtomobile.

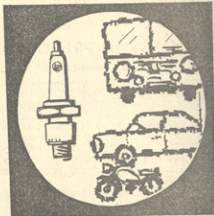
Za novi renault se zanima najširši krog kupcev in tovarna po vsej verjetnosti ne bo mogla tako kmalu zadovoljiti vseh naročil. Tako nameravamo R 6 najprej prodajati le doma. K nam bo predvidoma prišel šele pozno spomladi prihodnjega leta. Tako tudi še ni znana cena po kateri ga bodo izvažali — ceno za francoski trg pa bodo objavili na pariškem salonu.



Tovarna kljub bližnjemu pariškemu salonu, ko bo R 6 predstavljen javnosti, med preskušnjo ni hotela zbuhati pozornosti, zato nas je pot vodila največ po zavitih stranskih cestah. Ljker smo se prepričali, da se R 6 ceste dobro drži.



AVTOELEKTRO TOLMIN



KUPEC vžigalne svečke AET, ki pošlje 1 ali 4 kose in poškodovane plastične embalaže podjetju AET, bo udeležen pri nagradnem žrebanju.

AVTOMOBILISTI, za 4 kose plastične embalaže svečk AET lahko prejmejo avtoradio sprejemnik!

MOTORISTI, za 1 kos plastične embalaže AET lahko prejmete vrednostno pismo do 100 Ndin, s katerim lahko v vsaki trgovini, ki ima v prodaji naše svečke, nabavite blago po lastni želji!

Rezultate žrebanja bomo objavljali v tej reviji.

V letu 1967, v drugem polletju, je bilo nagrajenih 19 naših potrošnikov iz vseh republik.

MALOPRODAJNA CENA JE ENOTNA - 9.60 Ndin.

NAGRADNO ŽREBANJE

