

RENAULT 8 S

Bolj »8« kot »S«

Tom Pleterski

**Cena: 1276 dolarjev
in 12.905 dinarjev**

**Osnova za izračun
rep. in obč. davka:
25.764 dinarjev**

**Zavarovanje:
jamstvo: 300 din
kasko brez franšize: 1330 din**

**Zastopnik: »Cosmos«,
Ljubljana, Celovška 32**

Ko so se lani vodili v Billancourtu odločili za dodatno verzijo že priljubljenega renaulta 8, so imeli svoj prav. Pokopali so caravello S, in podedovali njen motor, iz lastne in tuje prakse so se pa naučili, da gredo športne verzije navadnih avtomobilov dobro v denar, še več, da prodaja cveče, če le njih videti zašči po športu. Potem so v svojem programu poiskali vozilo, ki bi se mu športni navdih najbolj podal in odločili so se (za kaj drugega neki kot za!) R 8, katerega gordinja je izvedba že dolgo meča سرا hitrosti željnih mladeničev.

Vsi pa nimajo nabasanih denarnic! Skratka: gordini za široke ljudske množice, kot smo opisali lani po kratkem preskusu »8 Se na pariškem avtomobilskem salonu. Prodajni strategiji so pogrnjali, kalkulanti so izračunali in načrtovalci so zarisali dve dodatni luknji v karoserijo navadnega R 8, na pol so prekopirali armaturno ploščo renaulta 8 gordini, nekaj delov so črtali, nekaj so jih dodali. Čez vse so pa nataknili še »splošno rumeno barvo. Ta, zadnje leto zelo običujovana barva, je bila menda res odlična vaba. Bili smo nekoliko razočarani, ko smo od zastopnika tovarne dobili testni avto — svetlozelena barva.

Dvomimo, da je tovarno snovanje »novega« vozila stalo kaj dosti živcev ali denarja. Tudi prodaja je verjetno ne skrbi. Saj vozilo sestavljajo iz istih delov in na istih montažnih trakovih kot navadne R 8 in R 10. Zato tudi razlika v ceni ni velika. Stane le 106 dolarjev več od navadne »osmice« in toliko kot R 10, ki prav tako ni nič drugega kot nekoliko spremenjen R 8, le v drugo smer — y prestiz.

Varčevanje za hude čase

Lepa armaturna plošča iz imitacije lesa, velika okrogla merilnika za hitrost in vrtljaje, nezna, okrogla merilnika za gorivo,

in polnjenje akumulatorja — to so stvari, ki v R 8 S razrešujejo ljubitelja, ki sede na edini sedeli s spremenljivim nagibom naslonjala. Sopotniku so namreč določili kar v tovarni, kako bo sedel.

Ne le pri sedežih, tovarna je na primer prihranila pri volanu, ki ima športne luknje le smarisanee, pri brisalnikih z eno histrostjo, obehalnikih, vžigalniku za cigarete, ogledalcu na senčniku. Med prepro, ki bi skromno sodila v vozilo tega razreda, smo pogršali naslonjala za komolce na vratih, pepelnik za potnike na zadnjih sedežih — in tovarna naj prosim vrne preprogo, ki jo je ukradla iz prednjega prižajnika, kot so jo imeli R 8 prej.

Sicer pa je v R 8 S tako kot v starejšem bratu. Sedeži so oblazljeni kot se spodobi in so udobni. Prostornost je taka, kot smo jo vajeni v povprečnem avtu tega razreda. Kadar sta zadovoljna dva na prednjih sedežih, godrnjata dva na zadnjih in obratno. K športnemu vtisu ne sodijo štiri vrata, zato pa k francoskim pojmom o udobju in prostornosti. Dobri pojmi! Sicer ponavljam stvari, ki so že znane, pa vseeno: tudi R 8 S ima gretje, ki nekoliko pozno sprime (pot tople vode iz motorja v zadku je dolga). Učinkuje pa. Zračenje je nekoliko slabše. Izboljšanje je preprosto: za prst ali dva odprete zadnji, stranski okni in vključite ventilator. Rosenje vetrne šipe ob hladnem ali vlažnem vremenu, če bo v vozilu več oseb, bo preprečeno. Kar zaveda prezračevanje vozila, ni kaj očitati; skozi okrogli odprtini na armaturni plošči piha dovolj.

Luči — dovolj in premalo

Splošni videz notranjosti je prijeten, brez tradicionalne francoske malomarnosti. Najmanj ugajajo črne gumaste preproge.

V renaultu 8 je več prostora za prižajo, kot bi pričakovali od vozila z motorjem v zadku. V prižajniku je približno 190 litrov uporabne prostornine, v armaturni plošči in pod njo so trije predali za drobnjarije in pod zadnjo šipo je veliko prostora za manjšo prižajo. Oblika karoserije — stara je že zajetnih sedem let — se zelo dobro otepa z mlado konkurencijo tudi z ozirom na preglednost. Pri parkiranju ni težav. Luči so močne in ugotovitev, da dodatna žarometna nista halogenska, ni prav nič motila. Pač pa smo pri vzvratni vožnji v »8 Se morali svetliti z zavornimi lučmi, pri brskanju po prižajniku v temi pa z baterijo. Varčevanje z elektriko? Menda res! Kazalec na merilniku za polnjenje akumulatorja je, ko smo vključili vse štiri žaromete, zielel na rob negativnega rdeče-



ga polja! Akumulator v dolgi zimi, ko električne naprave delajo s polno paro, najbrž močno shujša? Namesto dinam, naj bi raje vgradili alternator, ki bi tudi ob konicah dajal dovolj električnega toka. Če taie test prebirajo nepridipravi, naj vedo: ne spleča se vlamljati v francoske avtomobile! Niti pravi lastniki ključavnice z lastnimi ključi ne morejo odpirati, ne da bi se zatikale. Takšno odklepanje tudi ni vzgojno zaradi besedišča, ki gre iz očka izza volana...

Bratje in sestre

Boljši del naprav za vođenje vozila so pedala. Toliko so trda, da se še spodobijo avtu, ki naj bi bil športni. Tudi njihova namestitev nekoliko bolj v desno po krajšem



privajanju ne moti. Gumbi in ročice delujejo brezhibno in dovolj praktično so namešeni — izjema je le stikalce za luči na ohišju volana.

Pred leti, ko se je R 8 rodil, se ne bi preveč pritoževali nad posrednim in nenatančnim volanom, katerega edina lepa lastnost je, da je dovolj lahek. Tudi nenatančno in prav nič športno prestavno ročico bi sprejeli. Toda v zadnjem času smo vozili številne avtomobile tega ali conejšega razreda z odličnimi volani in prav takšnimi prestavnimi ročicami. Neljuba dediščina so tudi zvoki iz menjalnika, ki so neprijetni zlasti takrat, ko spustite nogo s plina. Pa tresenje prestavne ročice! No, nekaj zanesljivo drži. Sumljivi ropot ni v zvezi z življenjsko dobo menjalnika in motorja. Tako zstrujeta dva člana našega uredni-

štva, ki sta dolga leta poslušala tovrstno glasbo v lastnih R 8. Prestavna razmerja menjalnika in v diferencialu so natanko ista kot v navadnem R 8; dobro se prilagajo tudi močnejšemu motorju, tudi: sinaronzacija prestav je zelo dobra.

1100-kubična zapuščna caravelle S z nekoliko večjo kompresijo 9,5:1 (namesto 8,5:1), ostrejšo odmično gredjo in z dvojnimi uplinjačem premore 8 KM več in prenese nekaj več vrtljajev (glej diagram) od navadnega R 8. Tako R 8 S doseže največjo hitrost: nekaj malega nad 140 km na uro. Med vozili svojega razreda lahko ugaja, manj pa nam je všeč način, kako se do te največje hitrosti povzpne. Res da so pospeški občutno boljši od navadnega R 8, to pa kljub temu ni dovolj, da bi uspešno odpravil konkurente v svoji kategoriji.

Sopotnica, ki je v Mokricah stirmoglasila z iskrega lipičanca in si pretresla okolstje, se je odlično izrekla proti varčevanju pri sedežih, pa čeprav smo jo prepričevali, da merilnik vrtljajev ni poceni in da je tovarna pač nekje morala prihraniti denar.

Motorju pač manjka nekaj KM. Pa ne, da bi tovarni, ki je odlično vsilila dodatne konje številnim svojim motorjem, tokrat posei ne uspeli! Le prihranila si je dodatno delo z glavo motorja in s tem tudi dodatne stroške. Obenem so inženirji prehrano motorja podredili francoskim zahtevam: majhna poraba goriva! Tudi R 8 S ne sodi med požeruhe.



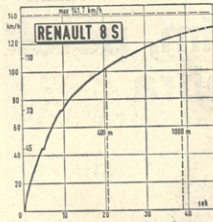
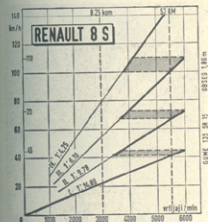
Ambicije v določenih mejah

Ce bi motor zmozel le nekaj KM več, bi se pojavile še zahteve po spremembi podvozja, ki se še pri omenjenih zmogljivostnih motorja kar bolj težko bojuje s cesto. Podvozje je, z izjemo nekoliko trših vzmeti, povsem enaka podvozju navadnega R 8. Tako se spet srečujemo z zanašanjem zadržka, ki zahteva pravočasno in natančno odzemanje volana, kar pa s takim volanom, kot ga R 8 ima, nekaj zahteva: veliko vaje in šele nato hitrost v ovinkih. Na suhi cesti to gre predvsem po zaslugi zelo dobrih pasastih gum dunlop SP sport Na ravni cesti R 8 pokaže vse lastnosti starejših sorodnikov. Pri večji hitrosti postane nos vozila nekoliko nemiren in težko se upira bočnemu vetru. Ker je »S« pač hitrejši, te razvade še bolj opazimo. Kljub temu, da so vzorne lastnosti značilne za motor v zadku, je večji del pomanjkljivosti v nosu vozila, ki je previsok in zato težko vodljiv. Marsikaj bi se dalo popraviti s krajšimi, prednjimi vzmetmi in neposrednim volanom, da ne govorim o negativnem previsu koles. Pametni vročekrvneži bodo vozili vročo peka v prtljajniku.

Ob ugotavljanju, kaj vse bi se dalo popraviti, pridodati in da je R 8 S bolj »š« kot »S« se moramo spomniti: vse odločne spremembe so drage. Tovarna se je raje odločila za spremembe, ki jih je lažje videti kot občutiti, lažje prikazati kot dokazati. K vsaj obilni Renaultovi dediščini pa lahko pristajemo tudi preskušeno trpežnost renaulta B; saj ob redkih spremembah težko pričakujemo, da bi se izpridila.

Tako se je že priletli avto navzel nekoli-kaj mladosti, pri tem pa vendarle ostal poprčen — tudi kar zadeva ceno. Več kot naštevaje pomanjkljivosti povedo končne ocene. To namreč, da je vozilo, ki na svoji grbi prenaša še več kot sedem avtomobilskih križev, frakelček mladostnega eliksirja dobro de, tako dobro, da se sme potegovati za določeno vrsto kupcev. Recimo, za tisto, ki te sorte frakelček že pogrešajo. Teh pa nikoli ne zmanjka.

VIDEZ	8	Skladna, oglata, pontonska karoserija ima veliko podobnih sester, od katerih se loči po manjših simpatičnih nesimetrijih. Dodatna žarometna na nosu kokpitirata s športnim videzom R 8 gordina. Vozilo dobite tudi v športni, oranžni barvi, na katero nekateri ljubitelji prisegajo celo z desetimi točkami.
PROSTORNOST	8	Za štiri osebe. Zadaj premalno prostora za kolena. Štiri vrata. Zadovoljivo velik prtljajnik, veliko prostora za drobnarije.
UPRAVLJANJE	8	Avtomobili, ki hrepeni po športnem vtisu in deloma športnih lastnosti bi moral imeti natančnejšo prestavno ročico in bolj natančen, bolj neposreden volan.
OPREMA	9	Merilnik vrtiljavev, voltmeter, poneprečena imitacija športnega volana. Manjka šteline malenkosti, ki sodijo celo v cenejša vozila.
VIDLJIVOST	9	Dobra na vse strani. S stegenjnim vratom vidite tudi zadek. Dobre dodatne dolge luči, čeprav niso jedove. Ni luči za vzvratno vožnjo.
NAJVEČJA HITROST	9	Nekoliko nad povprečjem vozil za ta denar.
POSPEŠKI	8	Vozilo ima motor s 53 KM. Njegov »jask« naj bi bil športnost. Pospeški se z vtisom ne skladajo.
PORABA GORIVA	10	R 8 S ni več povsem skromen, če ga primerjamo s starejšimi sorodniki R 8 in 10. Nekoliko večja poraba je povsem v skladu z nekoliko boljšimi zmogljivostmi.
LEGA NA CESTI	7	Med redkimi nihalnimi premami, ki so še ostale v avtomobilih letnika 1969, je Renaultova verjetno najboljša. To pa je ni dovolj, da bi krotili spodnašanje težkega zadka, nemiren nos in občutljivost na bočni veter.
UDORJE	8	Za spoznanje trše vzmeti ne kažejo slabih lastnosti; skupaj z velikimi kolesi se dobro otepajo luknji. Dobro ogrevanje. Preprosto, učinkovito zračenje. Glasen menjalnik.
MOTOR	9	Prožen in varčen, preveč vrtiljavev ne mara. Zastaja za videzom vozila. Vozili smo že nekaj vozil s navitimi renaultovimi motorji zato sodimo, da je tovari uslo nekaj konjev.
ZAVORE	10	Na vseh štirih kolesih kolutne. Učinkovite in neutrudljive. Razmeroma voljan pedal.



Prestavna razmerja renaulta 8 S so natanko ista kot v navadnem R 8, a se kihuj temu dobro razumejo s omenili dodatnimi konjskimi močmi, številu vrtljajev, pri katerih doseže največjo moč, je sicer večje, vendar motorju niso v breme. Merilnik vrtljajev označuje s prepovedano rdečo barvo vrtljaje nad 6000 v minuti, za vožnjo pa priporoča 5400 vrtljajev. — No, obe številki sta nekoliko pretirani. Motor s vrhom na 6000 vrtljajih razočeno pravi: Nikar! In kazalec na merilniku le s težavo zaide na rdečo polje, pri četrti, spotovalni prestavi pa tudi pri izmerjen, največji hitrosti nismo dosegli 5400 vrtljajev. Kljub temu, da so prestavna razmerja zelo enakomerno porazdeljena, je za dobro pospeševanje potrebno krepko pritiskanje na pedal za plin, zlasti še za doseženih 6000 vrtljajev v minuti. Pri meritvah smo spoznali, da je siljenje motorja preko teh vrtljajev brez haska, saj so pospeški pri vrtenju čez te vrtljaje kvečjemu za nekaj desetink sekunde slabši. Motor ima največji navor pri 3000 vrtljajih; podnje ne zaide niti takrat, ko voznik pretika pri 5000 vrtljajih. To naj bi bila tudi spodnja meja za razmeroma tekočo vožnjo. Varnični pa lahko pretikajo še prej in izkoristijo praznoto motorja. Ta se kaže predvsem v mirnem teku še od 1500 vrtljajev v minuti naprej. Tako odpade tudi pogosto pretikanje pri zmanjšanju hitrosti; za športno vožnjo pa to ni. Praznoto motorja manj opazimo pri pospeševanju iz nizkega števila vrtljajev. Videti je, da je dvojni uplinjač preračunan za majhno porabo goriva; zato polni valje slabo.

Naše meritve

(Testni avto je prevozil 4400 km, na našem testu 3150 km). Največja hitrost: 141,7 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 metrov, povprečje štirih meritev)

Pospeški:

100 m brez zaleta: 20,5 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 102 km na uro.

Kilometer brez zaleta: 38,7 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 126 km na uro.

- 0—40 km/h: 4,0 sekunde
- 0—60 km/h: 7,1 sekunde
- 0—80 km/h: 11,4 sekunde
- 0—100 km/h: 19,4 sekunde
- 0—120 km/h: 32,8 sekunde

Pržnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi): 45,4 sekunde — hitrost zadnjih pet metrov 124 km na uro.

Poraba goriva:

na potovanju: najmanj 7,4 litra goriva super na 100 kilometrov (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 10,8 litra na 100 km (ostra vožnja po zavilih cestah v Sloveniji in Istri); na avtomobilski cesti: 3,8 litra (povprečna hitrost 100 km na uro) oziroma 11,9 litra na 100 km (povprečna hitrost 120 km na uro)

po mestu: najmanj 9,1 litra, največ 10,6 litra na 100 kilometrov.

povprečna poraba pri testnih vožnjah: 9,3 litra na 100 km

Natančnost merilnika hitrosti:

- kazalec na 40 — res. hitrost 34,8 km/h
- kazalec na 60 — res. hitrost 53,8 km/h
- kazalec na 80 — res. hitrost 74,4 km/h
- kazalec na 100 — res. hitrost 94,4 km/h
- kazalec na 120 — res. hitrost 114,6 km/h

Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni — štiritalčni — vrstni — vrtna in gib 73 x 72 mm — gibna prostornina 1108 kubicov — kompresija 9,5:1 — največja moč 53 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — specifična moč 45,1 KM na liter — največji navor 8,0 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročična gred v petih ledajih — sirsavna odmištatost — v vodno hlajenje s črpalko in termostatom — v hladilniku 7,1 litra vode — tlačno mazanje — v karterju 2,5 litra olja — registrski dvojni uplinjač Weber 32 DIR — mehanski črpalka za gorivo — posoda za gorivo 38 litrov — akumulator 12 V 40 Ah — dinamo 200 W.

PRENOS MOČI: motor zadaj poganja zadnji kolesi — enokoturna snta sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami — prestavna razmerja: I — 3,5:1, II — 2,35:1, III — 1,48:1, IV — 1,09:1, vevratna 3,06:1 — prestavno razmerje na diferencialu 4,125:1 — prestavna ročica na tleh — gume — pasazne michelin X 135 SR 15, pritisk spredaj: 1,1, zadaj: 1,2 atm.

VOZ: limuzina za štiri osebe — štiri vrata — samonosna karoserija — prednji kolesi na posamični obočeh s prečnimi vodili, vjstno vzmeti — zadnji kolesi na nihalni premi, vzdolžne nihalke — vijačne vzmeti — spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blažilci — kolutne zavore na vseh štirih kolesih — mehanska ročna na zadnji kolesi — volan na soboto letev.

MERE IN TEŽE: dolžina 3900 mm — širina 1400 mm — višina 1410 mm — medosna razdalja 2270 mm — širina kolesnega središča 1260 mm — zadaj 1290 mm — najšnji krog v levo 10,4 m, v desno 10,9 m — teža praznega voalja 780 kg — največja dopustna teža 1150 kg.

