



# RENAULT 8 S

## GORDINI ZA ŠIROKE LJUDSKE MNOŽICE

Tom Pieterski

Modelov z motorjem zadaj največja francoska tovarna avtomobilov Renault, ne namerava še tako kmalu opustiti. Saj je prav s to vrsto vozil požela velik uspeh. Spomnimo se na pred leti tudi pri nas zelo popularnega renaulta dauphine. Nič slabše se ni odrezal R 8, ki so ga začeli izdelovali leta 1962. Spodbuda pa seveda prihaja tudi z rivalstva s Simco. Saj je povsem očitno da se najbolj neposredno spoprijemata simco 1000 in renault 8, v prihodnosti — ko bo R 6 dobil močnejši motor — bo konkurenca dobita tudi simca 100. Novi simco 1000 special pa je Renauli nastavil R 8 S.

Renault ima za tak avto še drugačne razloge. Prenehali so izdelovati karavelle S in tovarna ima na voljo ajen motor, ki je že davno poplačal konstrukcijske stroške — torej je počeni. Prav tako je s karoserijo renaulta 8, ki zaradi dveh dodatnih luknenj v nosu ni niti dražja. Najomenimo še veliko popularnost R 8 gordini, ki je prijavljen med športno razigranimi vozniki v Franciji in drugod. R 8 gordini pa je drag avto. Francoski novarji so zato novega R 8 S krstili »Gordini du pauvre — gordini revče — in upamo, da nam ne bo nihče zameril, če smo mu nekoliko poslovenili ime. Motor R 8 gordini zmore 88 KM (DIN) in doseže 175 km na uro, R 8 S je s 53 KM (DIN) precej slabiš.

Na prvi pogled bi renaulta 8 S zlahka zamenjali z močnejšim in dražim renaultom 8 gordini, ki ima prav tako štiri žaromete, odprtine za hlađenje zavor in široka plastiča. No, dodatna žarometna vrednost nista jodova. Ugajala nam je njegova kričeče rumena barva.

### Svarilne barve

R 8 S zlahka zamenjam z gordinijem; obe vozili imata enak nos s štirimi žarometi in odprtinami za zračenje zavor pod odbitiči, saj loki gordini so tudi široka plastiča. Za drugo stran medalje skrbijo dejstvo, da sta srednjana dodatna žarometna, ki sta pri gordinini jodova, pri R 8 S

predal za drobnarje in na obeh straneh veliki odprtini za dotoč svežega zraka. Da bi bil videt kar se da športen seveda skrbuje tudi luknjaste kovinske letve na volantu in črna prevleka cele notranosti.

### Nespremenjeno podvozje

V tovarni so s športnimi pretiravali, ko so v R 8 S namestili neudobne sedeže, ki imajo premajhen pomik nazaj. Poleg tega so trdi in naklon nastojajo da se spremnijati le na vozilovkem sedežu. Odločitev tovarne da športno osmico opreme s slabimi sedeži je toliko bolj nerazumljiva, ker ima vendar na voljo zelo dobre sedeže navadnega R 8.

Udobje voznika in potnikov kvare tudi slabo dušenje zvokov motorja in menjalnika, ki so vse kaž drugega kot božanje bobenčkov v ušesih. Hrup naj bi, kot smo to že vedčrat videli in seveda slišali, poskrbel za športno priklado.

Zaradi dočaj velikega blatnika, ki sprejda krade prostor za noge, so pedala pomaknjena v desno, kar pa voznika po nekaj minutah vožnje ne moti. Pedala zavore in sklopice so sicer pretrde, toda vse deluje brezhibno. Teže se voznik znajde ob nematančni ročici menjalnika, ki je sicer boljša, kot pri navadnih R 8, a se vedno se ji pozna slaba dednost. Voznik se mora posameznih leg prestavne ročice najprej privaditi, nakar mu pretikanje ne povzroča več težav. Menjalnik je namreč dobro sinhroniziran, o športnem pretikanju pa ni, da bi človek razpravljal.

R 8 S je prostoren kot navaden R 8 za stiri osebe. Zaradi je premalo prostora za kolena, je pa kot R 8 pregleden na vse strani, ker je karoserija povsem ista.

Podvozje je zaradi boljših zmogljivosti motorja nekoliko močnejše kot pri navadnem R 8 a. Tudi R 8 S ima zadaj z vzdoljnimi nihalkami in vijačnimi vzmetmi izpopolnjeno nihalno opremo, spredaj pa prečne nihalke – tudi na vijačnih vzmeteh – in prečni stabilizator.

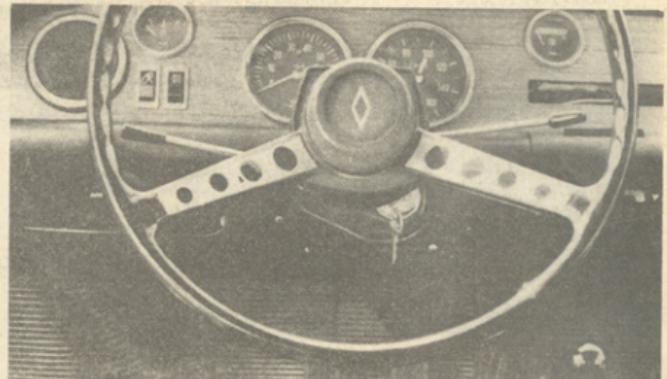
Vse štiri zavore so kolutne, učinkovite in daljše obremenitve jih ne škodijo – skrata, brez pripombe. Vozilo je obuto v pasaste gume velikega premera 135 SR 15 (135 x 380).

Vovan na zobato letev ima od ene do druge lege 3,6 obrata; torej je še razmeroma neposreden, a rajši bi imeli bolj neposrednega.

## Ni vse šport, kar je »S«

Rahlo navit 1108 kubični motor se od motorja navadnega R 8 ali R 10 razlikuje po večji kompresiji – 9,5 : 1 namesto 8,5 : 1 – in nekoliko hitreje se vrli. Valje polni dvojni Webrov uplinjač, ki ga ogrevata topla voda iz motorja. Posledica teh sprememb na motorju je 53 KM (DIN), ki jih motor doseže pri 550 vrtljajih v minutu (R 8 zmore 45 KM pri 4600 vrtljajih). Drugače se konstrukcija motorja od navadnega ne razlikuje. V valjih so puše, ki jih je moč menjati; odmična gred je ob strani, vozil so primerno ostri, da se venville pri večjem številu vrtljajev še napančno odpirajo. Točka največjega navora 8,25 kpm je pri 3000 vrtljajih. Motor je razmeroma prožen, da tudi iz nizkega števila vrtljajev potegne brez sunkov, seveda pa mu manjka moči. Voznik, ki hoče voziti športno in imeti nekoliko veselja pri prehitevanju, ga mora vrtati hitreje.

Pri 500 vrtljajih na merilniku vrtljajev smo na merilniku hitrosti odčitali v tretji prestavi 103 km na uro, v četrti pa 150 km na uro. Teoretične hitrosti izračunane iz prestavnih razmerij so nekoliko manjše: 100,7 in 144,6 km na uro. Resnično hitrost 145 kilometrov na uro k' jo reklamira tovarna, doseže R 8 S pri približno 5650 vrtljajih. Kar zadeva pospešec,



Sportna armaturna plošča je izdelana z ljubeznijo. Obložena je z nesvetlečo črno pregleko in imitacijo lesa. Pred voznikom sta velika in pregledna merilnika vrtljajev in hitrosti, ob njiju merilnik goriva in voltmeter, v sredini plošče pa še vrsta kontrolnih luček. Sportno sliko seveda dopolnjujeta luknjasta nosilca volanskega obroča.

so nekoliko boljši kot pri konkurenčni simici 1000 special, od 0 do 100 kilometrov na uro v 18 sekundah, s to razliko, da simci nekoliko bolje pospešuje pri manjših hitrostih, R 8 S pa pri večjih.

Kakorkoli že, o kakšnih športnih pospeških ne bi govoril, so pa za 1100-kubični motor razmeroma dobrati. Razliko med navadnim R 8 in R 8 S smo res občutili, saj v zgornjem območju hitrosti, kjer 10 KM več šele pride prav do izraza in omogoča območju razmeroma veliko, trajno potovalno hitrost.

## Mladosten zadek

R 8 S se (tako kot njegov predhodnik) med vožnjo obnaša značilno za motor v zadku. Pri umirjeni vožnji je vozilo sko-

raj neutralno, zadek pomaga le, da gre rado v ovinek. Bolj ko je ovinek oster in vožnja hitrejsa, bolj sila zadek pavzen v zahteva odvzemjanje volana. Voznik mora držati nogo na pedalu za plin in odvijati mora volan, pa se skozi ovinke lahko prebijajo razmeroma hitro. Seveda pa potrebuje nemirni zadek nekoliko več prostora. Ker smo tudi R 8 S vozili na senošernem dirkalniku v Montheryju, smo si z njim lahko privožili nekaj vragolij. Včasih je, predno je zaneslo zadek, nekoliko spodnašalo nos vozila, toda komaj opazno. Verjetno bi že nekaj kilogramov v prtljažniku spredaj povsem odprialo do napako. Na ravneni smo pri hitrostih nad 120 opazili, da postaja vodenje vozila nekoliko nestabilno, vendar, dokler ni vetrata, ne zahteva, da bi voznik z volanom popravil smer. Na veter je R 8 S pač občutljiv, kot večina vozil z motorjem zadaj.

Ko smo istega dne pozneje vozili simco 1200 S in renaulta 8 gordini, smo se prepričali, da je moč tudi vozilom z motorjem zadaj zagotoviti dobro lego na cesti. Seveda je treba probleme reševati v podvozju. Uprašanje je seveda, koliko se to splača početi pri vozilu, katerega športne zmogljivosti so bolj navidezne kot resnične. No, v tovarni bi lahko nekoliko znašali nos vozila, ki je sedaj na dolgin vzmetnih renaulta 10. S tem bi popravili vodenje na ravneni in zboljšali lego v ovinkih – verjetno bi na ta način umirili nestabilnost nos vozila.

R 8 S je avto v kategoriji spolšportnikov, ki bo pritegnil kupce, ki jim je navaden R 8 premalo, za športnega, 1300-kubičnega renaulta 8 gordini in njegovih 88 KM (DIN) pa nimajo denarja. Po vsej verjetnosti ga je tovarna namenila mladim voznikom, če pa po letih, pa po duši. Ti se bodo veseli le lepe v bogate športne opreme in dovolj velike potovalne hitrosti, pri tem pa pozabili na nešportne pospeške in – prestavno ročico. Zal še ni znana cena, po kateri bodo R 8 S prodajali. Tako ne vem, če je prijeten, mlađosten stil vozila vreden svojega denarja.



Pospeški renaulta 8 S so še daleč od športnih, toda 18 sekund od 0–100 kilometrov na uro je za 1100 kubični motor razmeroma dober čas. Obenem z boljšimi pospeški in večjo končno hitrostjo pa se ni zboljšala lega na cesti. R 8 S je podedoval zanašanje zadka po predhodniku R 8.