



vse foto: Marjan Zaplatil

## vozili smo

Ante Mahkota

Kritiki avtomobilskih tovarn so renaultu 8 letos že nekajkrat kopali prihodnje leto, pričajo, da pri Renaultu avtomobilov s pogonom zadaj še ne nameravajo vreči v staro šaro.

Pa spremembe renaultov 8 in 10, ki jih je pripravila tovarna za prihodnje leto, pričajo, da pri Renaultu avtomobilov s pogonom zadaj še ne nameravajo vreči v staro šaro.

Renault 8 letnik 1968 je med redkimi letošnjimi novinci, ki jih od jeseni že tudi prodajajo pri nas. Po tem, koliko časa ga že izdelujejo, pa se zdi star avto — čeprav prenovljen. Toda le o podvozju bi lahko dejali, da ni dovolj sodobno. Karkoli že, o renaultu lahko rečemo, da je avto z zgodovino:

Renault 8 izdelujejo že od leta 1962. Stiriinšestdesetega so izbrlo obogatili z dodatnim modelom R 8 major, ki ga je poganjal močnejši motor — 1100 kubikov in 45 KM namesto 950 kubikov in 40 konj. »Majorjase pa so že avgusta 1965 spreminili v R 10 major — večji prtljajnik (za to 13 cm daljši prednji del), drugačni

# RENAULT 8 — SPET MAJOR

okraski in luči, zaradi skladnejšega videza so karoseriji morali podaljšati tudi zadek. R 8 — ne major — pa je največje francoske avtomobilske tovarna izdelovala še naprej. Letošnjega februarja smo prekusili renault 8 — test v 5. številki »Avta« — in izračunali, da je po uradnem tečaju kar za 400.000 S dinarjev cenejši od R 10 — sodili smo, da je dober kup. Pri R 8 in »10« letnik 1968 se je razlika zmanjšala.

### »Stara«, smotrna karoserija

Čeprav smo to storili že v 19. številki »Avta«, naj še enkrat zapišemo, da so za prihodnje leto renault 10 spremenili le na zunan, R 8 pa se je spet prelevil v majorja — ima enak motor kot R 10. Spremenili so mu tudi volan in armaturno ploščo — zdita se nadomestek za športni slog, ki je čedalje bolj v modi.

Odkar izdelujejo R 8, se mu karoserija ni spremenila. Le okrasne letve, ki smo je vajeni od prejšnjega R 8 majorja, ni več in tudi trikotnega okraska pri zadnjih stranskih šipah ne.

Karoserija je dovolj smotrna in skladna, ker ima R 8 velika petnajstcokla kolesa, se zdi manjši kot v resnici je, saj je dolg štiri metre — komaj 3,5 centimetra krajši od fiata 124, kadet in R 10 pa sta ga prerasla komaj za dva decimetra.

Že v testu navadnega R 8 smo hvalili široke, gosposko oblažene sedeze. Tako široki so kot v limuzinah srednjega razreda. Pri letošnjem R 8 jim, žal ni več mogoče spreminjati nagiba naslonjala. In seveda, če voznik svoj sedež pomakne zelo nazaj, ima potnik za njim komaj kaj prostora za kolena.

Tudi v primerjavi z novejšimi avtomobili se zdi prtljajnik v R 8 — prostornina 240 litrov — še vedno dovolj velik, še posebej zato, ker je rezervno kolo nameščeno v predalu pod prtljajnikom.

Ne bojte se akumulatorja v prtljajniku, saj so ga dobro zavarovali. Sami že tri leta vozimo R 8, pa tudi drugi lastniki nam še nikoli niso potožili, da bi jim akumulator poškodoval prtljajo.

Toda če že hvalimo prtljajnik po izkušnjah prejšnjih modelov, bi bilo krivično, če bi ga v primerjavi s prejšnjimi ma-

jorjem tudi ne kritizirali. Dno in stena prtljažnika v R 8 major so neobložene. Kovčke torej nalagate na golo pločevino. To se nam zdi slabo.

### Trpežen in varčen motor

Sedimo za volan in poženimo motor! Takoj »pade v noge« znana napaka avtomobilov z motorjem zadaj, da je namreč zaradi prednjih blatnikov, ki so pomaknjeni v notranjost vozila, za noge precej tesno. V R 8 je to napako manj občutiti, saj je dno povsem ravno.

Nova okrogla merilnika sta (slika na naslovni strani) nam precej bolj všeč kot prejšnji podolgovati oglati univerzalni instrument. Na levi je merilnik hitrosti in števec kilometrov, na desni kazalec, koliko goriva je še v rezervoarju, in kontrolne lučke. Volan z imitacijo prečk športnega volana se nam ne zdi okusen.

Prestavna ročica na tleh ima po novem okrogel držaj. Poti pretikanja so dolge, prestavna ročica mehka in dovolj natančna.

R 8 major smo vozili po zasneženih cestah. To je zelo slab čas za preskus avta, ki mu rado spodnaša zadek.

Je pa pravi čas, da se izkaže samodejna naprava za hladen vžig, ki nam je bila v mrazu zelo všeč. Motor, ki je tudi vso noč na mrazu, takoj vžge.

Z motorjem ima tovarna bogate izkušnje. Zelo gospodaren je in obetati mu je dolgo življenjsko dobo, saj se zdi, da iz 1100-kubičnega motorja niso iztislili vsega — 45 KM pri 4.800 vrtljajih v minuti se ne zdi pretirano.

Prestavna razmerja so pametno izbrali, prožni motor pa dovoljuje, da v mestu brez težav vozite tudi v četrti.

Če pri pospeševanju dodajate plin tako, da se motor v nižjih prestavah vrti največ 5.500-krat v minuti, se pravi, da iz prve v drugo prestavite pri resnični hitrosti 40 km na uro, iz druge v tretjo pri 65 in iz tretje v četrto pri 100 km na uro, avto ostro potegne.

Brez bojazni lahko potujete s hitrost-

jo 130 km na uro, če vas seveda pri tem ne moti pri velikih hitrostih zelo glasen motor, saj se takrat motor vrti komaj 5.000-krat v minuti — v četrti prestavi seveda.

### R 8 ali R 10?

R 8 je avto, ki so ga že zasnovali tako, da mu mora spodnašati zadek. Gume michelin X, ki so pri letniku 1968 serijske, — prvi majorji, ki so prišli k nam pred leti, so imeli diagonalne gume michelin — sicer precej izboljšajo vožnjo v ovinkih, toda na spolzki cesti je še vedno pričakovati, da vas bosta nihalna prema in zelo težak zadek hudo zavrtela.

Sreča, da ima R 8 zelo natančen volan. Geometrija prednjih koles pa je tudi tako izpiljena, da izkušen šofer brez velikih težav z »žaganjema« v ovinku popravi spodnašanje zadka.

R 8 je tudi zelo občutljiv na bočen veter

R 8 pa se veliko bolje drži ceste, če je prtljažnik obtežen. Pozimi, vam svetujemo, imejte v prtljažniku vedno vsaj 30 kg, če drugega ne, pa vrečo s peskom.

Številne odlike, še posebej udobje, velika gospodarnost motorja in odlične zavore pa pri voznikih, ki v ovinkih ne nameravajo dirkati, gotovo pretehtajo nekoliko slabšo lego na cesti.

Ko smo letošnjega februarja preskusili renault 8 s slabotnejšim motorjem — test v 5. številki »Avtax« — smo izračunali, da je po uradnem tečaju kar za 400.000 S dinarjev cenejši od R 10 — sodili smo, da je dober kup. Pri R 8 in »10« letnik 1968 se je razlika zmanjšala.

Majorjev močnejši motor namreč ni zastoj. R 8 major je približno 150.000 S dinarjev dražji od navadnega R 8, ki ga več ne izdelujejo. In razlika v ceni med R 8 in R 10 znaša sedaj le približno 200.000 S din.

Če odštejemo drugačno obliko, ležalne sedeže in večji prtljažnik, se z dvesto jurjev cenejšim R 8 ne boste vozili nič slabše kot z R 10. V hudi burji celo boljše. ■

