

test

RENAULT 8

Ante Mahkota

Renault R8 je zagledal luč tržišča pred petimi leti. Na naših cestah je novinec. Pa ga moraš natanko pogledati, da veš: samo okrasne letve na vrata in že je na zunaj prav tak kot njegov mlajši brat R8 major.

Majorja 8 ne izdelujejo več. Za pogrebom je šel major R10, ki se je običajno delal bolj gospodski. Stari R8, ki je po novem izgubil sre in se mu reče le »8«, pa je predelal. In sedaj, končno, so ga začeli uvažati še k nam. Tak je, kot že pes let, le opremljen z nekoliko popolneje.

Ne domišljaj si, da razumem trgovce, in zato tudi ne vem, zakaj prihaja »8« k nam s tolikšno zamudo. Pa bi vseeno dejal, da so mu pot posuli — s sicer bolj trnovimi — rožami: gre za nove carinske predpise, zaradi katerih je razmeroma omejeni Renault 8 komaj 300 turjev dražji od katrce (Renaulta 4) in malodane 400 tisočakov cenejši od majorja 10. (Dolarje sem preračunal po uradnem tečaju). In tako je pred nami Renault 8 luxe, ki sta mu utrla pot že dauphine in R8 major.

Štiri vrata, udobni sedeži

Pri »starcus« — pet let je pri zelo pogostem menjavanju avtomobilskih modelov (razen za hrošča VW) je lep čas — je skoro nerodno opisovati, kako je izdelan in kaj vse sodobnega si je bila tovarna izmisliha. Pri tem pa se zdi, da je

»8« še vedno napreden avto — da ga pet let niso izpremenili, to samo potrjuje.

Ko so poleti 1982 predstavili R8, se je zdelo, da se je največja francoska tovarna avtomobilov odločila konkurirati simci. Simca 1000 se je takrat že uspešno vzpenjala na grafikon prodaje vozil in »8« ji je bil zelo podoben: štiri vrata, vodno hlajeni štirivaljni motor in zadnjem delu vozila, podobna skladna oblika karoserije.

Test ni oglaš. In preskuševalci ne verjamejo prospektom. Nejevernim Tomažem pa svetujemo, naj o vozni lastnostih in udobju Renaulta 8 povprašajo še lastnike R8 majorjev, ki jih pri nas ni malo: major 8 se od navadne osmice razlikuje le po motorju in nekoliko bolj bogati opremljenosti.

Renault 8 sodi v razred avtomobilov, ki jih v Evropi najbolj kupujejo, saj tako kot odgovarjajoča vozila tovarna Simca, Fiat, VW, Opel in Ford, sodi v najnižji oddelček srednjega razreda.

Morda boste dejali, da smo ga previsoko uvrstili, češ, po prostornini motorja je še pravi majhen avto — komaj 956 kubikov. Pa je odlično, da je Renault storil vse, da bi se vozilo ne zdelo majhno. Na zunaj se zdi »8« gospodski: karoserija se zdi večja, kot bi dejali, če bi jo samo zmerili, in tudi velika kolesa pomagajo, da te avta ni sram. Štiri vrata so dovolj široka, sedeži so veliki in udobni. Kadar so pokriti z umetnim usnjem — poleti se na njih zelo potiš — se lastnik lahko pohvali, da si je kupil »sluznino«. Seveda noben avto ne more povsem iz izmer: kadar prednja sedeža do konca

Cena: 1023 dolarjev
in 8.920 Ndin

Zavarovalnina:
Jamstvo: 176 Ndin
kasko: 549 Ndin
(Zavarovalnica Ljubljana)
Cestnina: 120 Ndin

Barve: bela, kovinsko siva,
grafitno siva, svetlo in temno
modra, bordojsko rdeča, svetlo
rdeča, temno zelena.

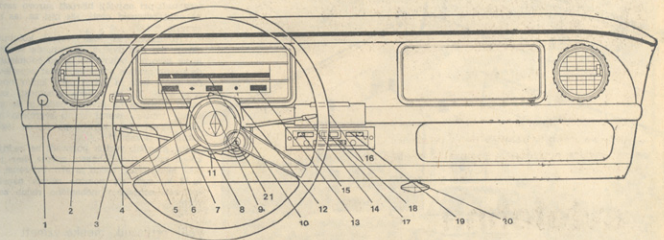
Uvoznik: Cosmos, Ljubljana

porineš nazaj, zadaj potnikom ni preveč udobno.

Ceprav je »8« po osnovnih merah komaj večji kot dauphine, si v resnici ne zasluži imena majhen avto. In značaj Renaulta 8 ni oglata pločevina, ampak tudi lastnosti, ki jih težko pozabiš. V Renaultu 8 se skriva nekaj prijetnega, gibkega in tekočega, kar v dandanašnjem gostem prometu pomeni, da se manj utrudiš in ti je prijetneje kot v vozilih, ki se ponajajo, da so špartanci, ker imajo trde vzmeti.

Pozor, veter z boka!

Seveda so se morali inženirji, ki so se odločili naj bo Renault 8 predvsem udobno vozilo, odpovedati nekaterim odlikam drugih bolj športnih vozil z litrskimi motorji. Tako je na primer pri »8« volan zelo lahak in sikoro ne občutiš udarcev, zato pa prav zaradi tega, ker je »mehek«, volana ni mogoče tako natančno voditi, kot bi si želel, kadar drviš v ostrih serpentinah: volan moraš zelo zavrteti, da vozilo



- 1 — naprava za umivanje šipe
- 2 — odprtina za prezračevanje
- 3 — ročica za žaromete
- 4 — blestivka in troblja
- 5 — brisalci
- 6 — merilec goriva
- 7 — kontrola olja in temperature hladilne tekočine

- 8 — kontrola utripalk
- 9 — stikalo za luči
- 10 — merilec hitrosti in števec kilometrov
- 11 — parkirne lučke
- 12 — kontrola bleščočih žarometov
- 13 — kontrola napetosti v akumulatorju

- 14 — ročica za utripalke
- 15 — loputa za vetrono šipo
- 16 — pepelnik
- 17 — stikalo ventilatorja
- 18 — grelec
- 19 — loputa za ogrevanje notranjosti
- 20 — ročica prtljajnika
- 21 — ključ



spremeni smer. Pri vožnji po mestu in pri parkiranju tega skoro ne opaziš, saj je vozilo kompaktno in z njim lahko ravnas. Kadar pa te ujame veter s strani, si teže kos vozilu.

Cepprav se zdi danes pogon na prednji kolesi slager vozil tega razreda, sosmice izpred petih let vztraja pri motorju zadal in pogonu na zadnji kolesi. Zaradi tega je razmerje, kako sta obremenjeni prednji in zadnji kolesi, zelo neugodno — 37:65. Če preveč predrzno zavijaš, renault 8 rado zanaša zadek. In kot sem že rekel, vozilo je zelo občutljivo za veter z boka. Kadar piha v sunkih — avto smo v močni burji podili od Reke do Karlobaga — ni vožnja z renaultom 8 pretiran užitek.

V ovinkih se posrednega krmila kmalu navadiš in te še daleč ne moti tako, kot če veter piha z boka. Le kadar moraš korigirati smer vozila, ker mu je zaneslo zadnji del, je treba zelo močno zavrteti volan, da ga spet ujameš.

Vse to seveda velja bolj ali manj za preskusne vožnje, ko hočemo vozilo pripraviti, da ga na široki ploščadi zanesemo, in tako sklepati o vozni lastnostih posameznih avtomobilov. Zanašanje zadka tako pri navadni vožnji po suhem in grobem cestišču malodane ne opaziš, če pa je cesta spolzka ali celo zasnežena, potem nikar preveč pogumno.

Kot je blaheke volan, so tudi prestave. (Ročica je med sedežem.) Včasih se zde celo premeheke, saj prestavna ročica na valoviti slabi cesti zelo rada trepeta — tudi ropota. Pot prestavne ročice, da ujameš naslednjo prestavo, je razmeroma dolga in prav zaradi tega se pri prestavljanju v vzvratno vožnjo kaj rado zgodi, da ti je napoti desno kolenko.

Še bi po vseh prejšnjih lastnostih trdili, da je renault 8 odličem avto za nežne ženske, pa je zavorni pedal tako trd, da nam je pri nasilnem zaviranju žal vtikih nog. Na prednjih in na zadnjih kolesih so kolturne zavore, kar v tem razredu ni v navadi. Zelo dobro prijemljejo in pri testnem vozilu — o tem bom še posebej pripovedoval — so bile čudovito uglasene in ko sem tudi pri najvišji hitrosti surovo zavril na suhi betonski cesti, sva niti za las ni zaneslo.

(Novincem, ki niso vajeni kolturnih zavora, naj kar dvakrat povem, da so kolturne zavore v osnovi boljše od bobnastih, da pa jih morateосушити, kadar zapeljete čez večjo lužo in ravno tako, kadar operete avto. To ni nobena umetnost, saj samo pritisneš na zavorni pedal in že se zaradi trenja zavorni koloti segrejejo in voda izpari. Zelo zdravo pa je, če tega nikoli ne pozabiš!)

Pri manjših vozilih ponavadi na zadnji kolesi namestijo bobnaste zavore, ker je tako laže urediti ročno zavoro. Pri renaultu 8 so tudi na kolturne zavore uspeli spripetiti zanesljivo mehnično ročno zavoro.

Velik prtljajnik, mehke vzmeti

Ko se spominjam renaulta 8, med odklami prevaga udobnost. Sedeži so mehki, pa dobro podpirajo telo in le zelo dolg sopotnik se je na testu pritoževal, da ima na prednjem sedežu za kolena sicer dovolj prostora, da pa naslonjač ni prav umerjen.

Normalno ralačeni smo sedeže hvalili.

jezili pa smo se na gumbe pri napravi za ogrevanje in prežračevanje. Avto, ki smo ga dobili za preskušanje je sicer zelo dobro grel, toda v mrazu kurjave nismo znali najbolje nastavit: ali je bilo prevroč ali premraz. Če ni premraz, si pri preračevanju sicer odlično pomagaš z dvema odprtima na obeh straneh armaturne plošče, ki pa žal nista povsem tesni. Naprava za umivanje šipe je zelo preprosta, deluje pa zanesljivo. Ventilator se nam je zdel nekoliko glasen.

Vzmeti so zelo dobro ugašene — vsako kolo je posebej obešeno — in čeprav je vozilo zelo lahko, le redkokdaj trese in trdih udarcev skoro ne občutiš. Avto zelo dobro požira luknje. Ker se vzmeti močno podajajo, pa je v udobju precejšnja razlika, če je avto povsem naložen, ali če je prazen.

Saj ne more biti drugače, kot da se vzmeti zelo zdajo, če pa tovarna dovoli, da naložiš v avto malodane polovico teže praznega vozila. Kadar je avto polno naložen, se bolje drži ceste. Zelo velik prtljajnik v prednjem delu vozila namreč takrat obremeni prednji kolesi in avto manj zanaša ter tudi vetra s strani tako zelo ne občutiš.

Pri prtljajniku se zdi nekoliko neroden pokrov, ki se odpira naprej in pa dno, ki ni ravno. Če pa se namesto velikih kovčkov odločiš za manjše zavoje, prtljajnik skoro nikoli ni premajhen.

Če smo se hvallili pogon na prednji kolesi pri drugih vozilih, se nam zdi pravično, da povemo, da ima tudi motor v zadnjem delu vozila svoje odlike pri celotni zasnovi avtomobila. Kadar je avto polno naložen, je tako namreč teža bolje razdeljena, in kar nam je bilo še posebej všeč, zaradi motorja zadaj v prostoru za potnike ni nadležnih vibracij.

Zal nimamo naprav za merjenje ropota v notranjosti vozila, toda po ugotovitvah tujih preskuševalcev, lahko povemo, da ropot v renaultu 8 ni manjši kot pri drugih podobnih vozilih. Prav zaradi tega, ker vibracij ne občutiš, pa se v avtu tudi pri največjih hitrostih lahko pogovarjaš, ne da bi si preveč utrudil glasilke.

Prožen in živ motor

Čas je, da odpremo pokrov motorja! Tukaj je bistvena razlika med 88 in majorjem 88. Da spravijo iz 956 kubikov 40 konjev, se mora motor razmeroma naglo vrteti. Zato tudi vrtilni moment ni najboljši.

Motor ni prav nič revolucionarno zasnovan. V konkurenčni tekmi igra na karto preskušeniosti velike možnosti. Se posebej pa na izredno varčnost.

Vozilo za test smo dobili naravnost iz tovarne Renault. To pripovedujem zaradi tega, da bi, kot sem že prej objubil pri zavorah, pokazal, kako odlično je, da je avtomobil v dobrem servisu. Avto R 8 major namreč dobro poznam, in čeprav ima major močnejši motor, skoro nisem opazil, in tudi izmeril ne, razlike med dobro gojeno francosko osmico (prevoženih 5000 km) in nekoliko slabše negovanim snamiš majorjem pri 30.000 prevoženih kilometrih. Če bi bili avtomobili živali, bi rekel, da je bil naš testni renault plemeniti primer, saj je izredno dobro poskočil. (Kar poglejte rezultate meritev!) Pri tem pa je bilo očitno, da nam niso podtaknili friziranega vozila, ampak prav takšen serijski avto, kot jih prodajajo pri nas, le da je bil bolje negovan.

Renault 8, ki smo ga preizkušali, je porabil zelo malo goriva. Med vozili z li-

trskim motorjem po skromnosti komaj nadje tekmeča. Seveda smo vztrajali pri gorivu super.

Ko smo preskušali motor, se je izkazala tudi samodejna naprava za hladek vzg: ko je bil letos v Sloveniji najhujši mraz, je renault 8 vedno na novo zanesljivo vžgal.

Največja hitrost je nad povprečjem za vozila z litrskim motorjem in tudi kadar drviš, ostane poraba v razumnih mejah.

Luči in merilci so preprosti, ni jim kaj prida oditati Ročica za utripalke se samodejno izklopi. Merilec hitrosti je precejšen optimist. Saj je takšen tudi značaj vozila.

Varuje živce in denarnico

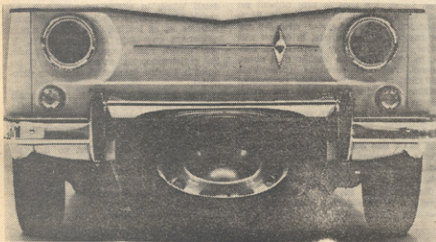
Renault 8 je dozorel avto: težko bi dejali, da ima bleščeče odlike in še teže piskali hude slabosti.

Veliko bolj zdržljiv je, kot sodijo oskrošni ljudje: ko so v ZRN statistično obdelali težave in odlike renaulta 8, ki so jim o njih pripovedovali številni lastniki osmice, se se le-ti zelo pritoževali zaradi neznanega ropotanja neke v vratih. V preskusnem vozilu ropota nismo zaznali. Pa verjame, da začne renault 8 po mnogih tisočih kilometrih nekoliko šklepetati.

Toda ko ocenjujemo avto, se nam zdi veliko pomembnejše presoditi, ali je vozilo zgrajeno tako, da boš ostal živ, kot če je tako trdno izdelano, da bo avto preživel voznika.

Renault 8 je varen, kot so bolj ali manj varna dobra vozila tega razreda. Pri tem pa tako udoben, da ti ne varuje le glave, ampak tudi živce. In pri nakupu in vzdrževanju tudi denarnico obvaruje najhujšega.





vse foto: Andrej Agnič

TEST: RENAULT 8

Videz	8	Skladna oglata karoserija — veliko podobnih.
Prostornost	8	Za štiri osebe, prtljažnik velik, štiri vrata.
Upravljanje	8	Lahek, toča posreden volan. Prestavna ročica mehko teče, rada trepeta.
Instrumenti	8	Precej natančen merilec hitrosti. Dobro pregledne kontrolne lučke.
Vidljivost	9	Dobra na vse strani. Oblika karoserije omogoči, da s pogledom natanko kontroliraš, kako parkiraš.
Vzdrževanje	8	Porabi le malo olja, žal nekaj mazalk.
Največja hitrost	9	Za 956-kubični motor dovolj hitro vozilo.
Pospeski	8	Pospeski med boljšimi v tem razredu.
Poraba goriva	10	Za tako hiter in udoben avto zelo majhna poraba.
Legla na cesti	8	Na splozki cesti rado занese zadek, veter s strani je nevaren.
Udobje med vožnjo	9	Za ta denar zelo udoben avto, še posebej, če je naložen prtljažnik.
Motor	8	Vzdržljiv in prožen. Z drugo prestavo prideš okrog vseh oglov.
Zavore	9	Štiri kolutne zavore, dobra ročna zavora, zavorni pedal je razmeroma taven.

MERITVE IZMERILI SMO:

(naš avto je prevozil 5000 km, zimske pnevmatike)

Največja hitrost: 129,4 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov — zalet 3 kilometre).

Kilometer brez zaleta: 43,2 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov: 117 km na uro.

Pospeski:

- 0—40 km na uro: 4,6 sekunde,
- 0—60 km na uro: 3,5 sekunde
- 0—80 km na uro: 14,2 sekunde
- 0—100 km na uro: 23,2 sekunde

Poraba goriva:

- na potovanju: najmanj 6,5 goriva super na 100 km (povprečje 65 km na uro); največ 9 litrov (zelo strm vzpon s polnim plinom); na avtomobilski cesti (povprečna hitrost 118 km na uro) 7,7 litra na 100 km.
- po mestu: povprečna poraba 8,2 litra na 100 km.
- povprečna poraba pri testnih vožnjah: 7,6 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- kazalec na 50 — resnična hitrost 46 km na uro
- kazalec na 70 — resnična hitrost 64 km na uro
- kazalec na 90 — resnična hitrost 82 na uro
- kazalec na 110 — resnična hitrost 97 km na uro
- kazalec na 130 — resnična hitrost 112 kilometrov na uro.

Izmerili so

(ne gre za podatke, ki jih daje tovarna)

Repot v notranjosti vozila:

- pri 50 km/h — 71 fonov (DIN)
- pri 80 km/h — 78 fonov (DIN)
- pri 100 km/h — 79 fonov (DIN)
- pri 120 km/h — 83 fonov (DIN)

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štiristaktni — štirivaljni — vrstni — vrstna in srb: 65 x 72 mm — gibna prostornina 956 kubično — tlačno razmerje 8,5:1 — največja moč 40 KM (DIN) pri 3200 vrtljajih v minuti — največji navor (vrtilni moment) 7,0 kgm pri 2550 vrtljih v minuti — ročna gred v petih ležalnih — višje ventili s drobniki — vodno hlajenje s črpalco (zaprt hladilni sistem 7,6 litra) — tlačno mazanje — v karterju 2,5 litra olja — uplinjalni sistem 32 DISTA — svetilke AC 44 F — napetost 12 voltov — akumulator 40 amperskih ur — posoda za bencin 37 litrov.

Genjle: motor zadaj, pogonja zadnji kolesi — enoslojna suha sklopka — menjalnik s štirnimi prestavami I/3,II-1, II/2,25-1, III/1,6R-1, IV/1,63-1, vavratni/0,8:1 — prestavna ročica med sedežema — pnevmatiki 145-15 — pritisk spredaj 1,9 atn, zadaj 3,2 atn.

Vozil limuzina za 4 osebe — štiri vrata — semonona karoserija — prednji kolesi na posamičnih obesah, spiralne vzmeti, hidravlični teleskopski bičiči — zadnji kolesi: rahli polpremi, spiralne vzmeti, hidravlični teleskopski bičiči — kolutne zavore na vseh štirih kolesih — mehanski na ročna zavora za zadnji kolesi — regulator zavorne moči.

Merje in teže: dolžina 3,905 m — širina 1,490 m — medosna razdalja 2,27 m — notranja širina 1,310 m (spredaj) in 1,31 m (zadaj) — razdalja krog 6,25 m (od stranske leve do stranske desne 3% zavrtiljave volana) — teža praznega vozila kg — dovoljena skupna teža 1100 kg.