

V zajetnih mapah s podatki, ki smo jih dobili ob predstavitvi in prvih preskusnih novih renaultov 9, je zapisano, da so devetke načrtovane in grajene s poudarkom na poceni uporabi. Vendar je v tem le pol resnice. Druga polovica je skrita med vrsticami in za kulisami. Renault si je namreč naložil tudi to nalogo, da naredi avtomobil, ki bo poceni v proizvodnji. Tako je renault 9 po vsej verjetnosti prvi evropski avtomobil, ki ob sodobnih evropskih rešitvah glede aerodinamike, lahke gradnje, izrabe prostora, tehnike podvozij in motorjev ter splošne uporabnosti nastopa tudi s cenami, ki se lahko merijo s cenami podobnih japonskih avtomobilov v Evropi.

Francozi so do tega prišli s povsem na novo zastavljenjo proizvodnjo v kateri imajo glavno besedo – kdo drugega neki – roboti. Le-ti so po vsej verjetnosti ta čas najpopolnejši roboti, kar jih premore svetovna avtomobilska industrija. Za primerjavo: 125 Renaultovih robotov v obnovljeni tovarni v kraju Douai opravi enako delo kot 650 japonskih robotov, vsak renault 9 pa je narejen v okolici petino krajšem času kot, na primer, renault 14! Toliko za uvod – preden pridejo na avtomobil, ki mu sicer na čelu ne piše, da ga izdelujejo roboti.

Ali pa mu vendar piše! Robotska proizvodnja namreč zagotavlja tako natančnost, da so konstruktorji lahko stanjšali in olajšali številne dele, ne da bi za to trpela trdnost in trepnost avtomobila. Poleg zmanjšanja teže karoserije so – seveda s pomočjo računalnikov – oskubili tudi nekatere druge dele, na primer kolesa (lažja za 25%), obese koles (lažje za 12%), šipe (stanjšane s 4 na 3,15 mm); da je šlo za vsak gram, dokazuje že to, da so za devetko olajšali celo ohlilne diferenciala (za 12%) in izpušni sistem (za 10%).

Končni rezultat taksnega hujšanja je, da so renaulti 9 na primer za 45 do 60 kg lažji od sicer nekaj krajših in ožjih renaultov 14. S tem je morda že tudi povedano, da renault 9 ni



Renault 9

Programiran za uspešnika

Po Japoncih z njihovim orožjem – Dvanajstiča za osemdeseta leta – Do prihodnje jeseni devetke tudi iz Novega mesta?

nikakršen renault 14 s stopničastim zadkom – marveč povsem nov, samostojen model, še bolj pa je to očitno ob pogledu na karoserijo.

Zobozdravniški sedeži

Za razliko od futuristične robotske tehnologije ima devetkina karoserija povsem preproste, vsakdanje oblike, ki nimajo tudi nikakršne zveze z oblikovalskimi poskusom, kakršnega si je Renault omislil z renaultom 14, ki pri širokem občinstvu nekaj let ni vžgal.

Da pa je karoserija devetke vendarle zelo sodobna, povedo podatki o količniku zračnega upora – ki znaša pri renaultu 9 vsega 0,385, pri primerkih z majhnim spoilerjem na zadku –GTS- in –TSE- pa je Cx celo 0,370.

Podatki o porabi goriva, ki bi jih prej prisodili kakšnemu avtomobilskemu malčku kot pa štirimetrski limuzini spodnjega srednjega razreda, zgovorno potrjujejo včasih sicer sumljive in od vetrovnika do vetrovnika različno namerjene podatke o zračnem uporu.

Prednji pogon in – za razliko

od večine renaultov – povprek vgrajeni motor že vnaprej zagotavlja dobro prostorsko izkoriščenost, vendar so se pri Renaultu v ta problem še poglabili in odkrili – zobozdravniški sedeži!

Gre pravzaprav za dvojni »izum«, ki pa je tako preprost, da je čudno, da že prej nikomur ni prišel na misel. Novi prednji sedeži imajo po dva para »tračnic« za nastavitve. Gornji par, na katerem je pritrjen sam sedež, je usločen, tako da je moč spreminjati nagib celotnega prednjega sedeža in voznik lahko sedež naravnata tako, da ima pod stegni vedno dobro oporo. Sopotnik pa si z dviganjem prednjega roba sedeža, pri katerem se istočasno naslonjalo nagne močno nazaj, uredi dober položaj za dremanje, ki je vrh tega tudi varen, ker močno nagnjena sedežna površina preprečuje drsenje naprej po sedežu v primeru trčenja. Ležalnemu položaju je prilagojena tudi pritrditev varnostnih pasov.

Drugi del Renaultove pogonitacije je še bolj preprost, gre pa v prid prostornosti sopotnikov na zadnji klopi: spodnji par tračnic, po kate-

rem se prednja sedeža kot običajno pomikata samo naprej-nazaj, je pomaknjen proti sredini sedeža, istočasno pa sta stranska robova sedeža usločena navzgor. Tako je ob prednjih sedežih dovolj prostora, da zadnja sopotnika lahko tja iztegneta svoje noge, ne da bi pri tem motila voznika ali prednjega sopotnika. Več možnosti za spreminjanje položaja nog pa je prav tisto, kar so zadnji potniki doslej pri avtomobilih najbolj pogrešali!

Vrh tega so novi Renaultovi sedeži tudi sicer dobro oblikovani, da lahko telesu nudijo oporo v ovinkih, in so zares udobni.

Novi sedeži so kajpak nekaj dražji od običajnih – zato imajo usločene tračnice le sedeži v dveh bolj opremljenih različicah devetk, slabše opremljeni različici pa imata le drugi del »izuma«, torej skupaj pomaknjeni tračnici, nastavitve nagiba pa ne.

Kopica različic

Renault je z oznakami začetnih desetih različic Renaultov 9, ki se jim bo v kratkem pridružila še enajsta (s samodejnim menjalnikom), poskrbel za dokajšnjo zmedo. Po



Zelo popolna armaturna plošča »9 TSE«; slabše opremljene devetke med drugim nimajo merilnikov vrtljajev in količine olja v motorju

opremljeni so Renaulti 9 označeni takole: osnovna, najcenejša nima oznake, nekaj boljše oprema nosi v imenu črko »T«, še bogatejša, luksuzna oprema je označena z »GT«, izjemno luksuzna pa z »TE«. Tem oznakam priteknejo še oznake za tri različne moči motorjev (C za najšibkejšega, L za srednjega in S za najmočnejšega). Vrh tega ima športna različica »GTS« spet svojo

opremo, kar dolg pa je tudi spisek opreme za doplačilo.

Povsem nemogoče je najti prostor za podroben opis vse opreme, zato le nekaj primerov:

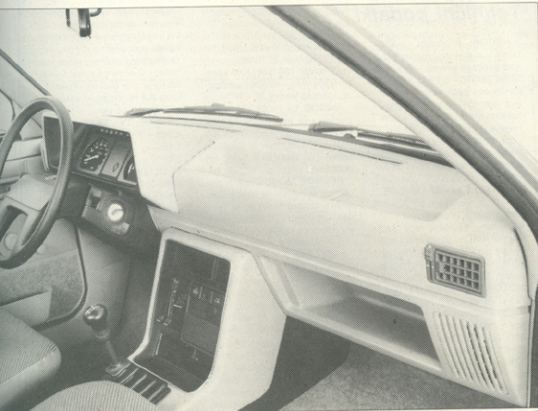
Že k osnovni opremlitvi sodijo, na primer, brisalniki na dve hitrosti in enkratni zamah metlic ob dotiku stikalne ročice, električni pralnik vetrne šipe, kontrolne lučke obrabe zavor, luč v prtljajniku, konzola s

prostorom za radio in drobna-rije itd. K nekaj boljši »T« opremlitvi sodijo med drugim »korito« na vratih pri vozniku, greta zadnja šipa in nekaj dodatkov, kot so obešalniki, ogledalce pri sopotniku itd. Oprema »GT« ima halogenske žaromete, merilnik gladine olja na armaturni plošči itd.

Da ne bi dolgozvelili: osnovna oprema je kljub vsemu nekoliko preveč oskubljena, na primer brez zglavnikov, po drugi strani pa je Renault pri najbolje opremljenih različicah dal na spisek opreme takšne stvari, ki so sicer običajne le pri avtomobilih višjih razredov – vključno z zelo bogatimi notranjimi oblogami in preprogami. Za doplačilo pa je moč dobiti tudi posebnosti, kot so električno odpiranje oken, elektromagnetsko centralno zaklepanje vrat, klimatsko napravo itd. Renault se je namreč tudi oprijel nove »filozofije«, da marsikateri voznik zaradi manjših stroškov pri gorivu rad presedla z večjega avtomobila za razred ali dva nižje, če lahko tudi tu dobi dobro mero luksuza in udobja.

Sicer pa gre pri notranji opremlitvi dodati, da je armaturna plošča oblikovana povsem klasično, da so merilniki pregledni in stikala priročna, da pa je osrednja konzola preširoka in napoti voznikovi nogi za plin.

Pri motorjih je Renault posegel s skrinjo, v kateri ima kup različnih pogonskih agre-



Na armaturni plošči cenejših primerkov opreme je manj merilnikov in predal nima pokrova – na sliki oprema »T«





gator za svojo pestro proizvodnjo, in je izbral dva vsaj načeloma precej zastarela primerka s stransko odmično gredjo.

Grč za 1108 kubični motor, znan iz renaulta 4 GTL, renaulta 5 in še nekaterih, in za podoben 1397 kubični motor, ki ga med drugim poznamo iz renaulta 18. No, natančneje rečeno, gre le za bloke motorjev, saj so motorji sicer krepko spremenjeni že s tem, da so jih priredili za prečno vgradnjo. Razen tega so se jih lotili še s piljenjem podrobnosti v zgoraj omenjenih prostorih in 1,4 litrski primerki so dobili tudi elektronsko krmiljeni vžig brez mehanskih kontaktov in s predvžigom, ki ne sledi samo številu vrtljajev, marveč tudi obremenitvi motorja. Cilj je bil seveda še dodatno zmanjšati porabo goriva.

Na vprašanje, zakaj so se odločili za te, po osnovni zgradbi sicer starožitne motorje s stransko odmično gredjo, pri Renaultu pravijo, da tja do gibne prostornine dveh litrov moderne odmične gredi v glavi prinašajo korist le glede doseganja višjih vrtljajev – pri porabi goriva, ki je zdaj glavni problem, pa da ne. Ob podatkih o porabi renaultov 9 (in tudi drugih renaultov s podobnimi motorji) gre takšni razlagi kar verjeti.

Za moje pojme je renault 9 najbolj skladno motoriziran s 1,4 litrskim motorjem, ki zmora 60 KM (črka L v oznaki modela). Je sicer opazno šibkejši

od enako velikega motorja, ki z dvojnimi vplinjačem zmora 72 KM (oznaka S), vendar pa je zato nekoliko prožnejši in vožnja z njim mirnejša – skratka,

to je najprimernejši motor za povprečnega uporabnika avtomobila Z 1,1 litrskim motorjem, ki so ga uglasili na vsega 47 KM, pa je devetka le prešib-

Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni – štirifazni – vrtni – vgrajen prečno nad prednjo premo – glava iz lahke zlitine – blok iz sive litine, mokre puše valjev – stranska odmična gred (veriga) – ročnična gred v 5 ležajih – kompresija 9,25:1 (gorivo super) – vodno hlajenje, električni ventilator s termostatskim vklopom – akumulator 12 V, 35 Ah – alternator 50 A (700 W)

MOTOR 1,11 – 47 KM (C, TC, GTC, TCE): vrtna in gib 70 x 72 mm – gibna prostornina 1108 kubikov – največja moč 34,5 kW (47 KM) pri 5250/min – največji navor 80 Nm (8,2 kpm) pri 2500/min – padatočni uplinjač zanit 32 IF 2 – klasični vžig.

MOTOR 1,41 – 60 KM (TL, GTL, TLE): vrtna in gib 76 x 77 mm – gibna prostornina 1397 kubikov – največja moč 44 kW (60 KM) pri 5250/min – največji navor 102 Nm (10,4 kpm) pri 3000/min – enojni padatočni uplinjač sole 32 PBISA – elektronski vžig.

MOTOR 1,41 – 72 KM (TS, GTS, TSE), enako kot motor 60

KM, razen: največja moč 53 kW (72 KM) pri 5750/min – največji navor 106 Nm (10,8 kpm) pri 3500/min – dvojni padatočni uplinjač weber 32 DRTM.

MOTOR 1,41 – 68 KM (automatic): vse kot motor 72 KM, razen: največja moč 50 kW (68 KM) pri 5250/min – največji navor 106 Nm (10,8 kpm) pri 3000/min.

PRENOS MOČI: prednji pogon – štiri- ali petstopenjski sinhronizirani menjalnik, model utomaci: tristenjska elektronsko krmiljena avtomatika – prestavna ročica na tleh – platišča 4,5 B 13 ali 5,5 B 13 – gume 145 SR 13, ali 155 SR 13, ali 155/70 SR 13 (glede na model).

VOZ IN OBESA: limuzina za 4 do 5 oseb – štiri vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi posamič na prečnih enojnih trikotnih vodilih, vzmetni nogi, stabilizator, negativni kretni polmer – zadnji kolesi posamič na vzdolžnih vodilih, prečni vzvojni vzmeti (palici), teleskopska blažinika

– dvokrožne zavore spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, regulator zaviranja zadnjih koles; mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežja – volan na zobato letev; rajdni krog 10,5 m, kolotočni krog 9,8 m; 4 zasuki volana od ene do druge skrajne točke

MERE IN TEŽE: dolžina 4,063 – širina 1,650 m – višina 1,405 m – medosna razdalja 2,477 m – kolotek spredaj 1,385, zadaj 1,395 m – teža praznega vozila 805 do 855 kg (glede na model – dovoljena obtežba 430 kg – prtljajnik 400 dm³ (tovarna) – posoda za gorivo 47 l.

ZMOGLJIVOST IN PORABA (tovarniški podatki): po vrsti največja hitrost, pospeški z mesta na 100 km/h, poraba goriva po ECE pri 90 km/h, 120 km/h, po mestu:

1,11 – 47 KM: 136 km/h, 21,4 s; 5,4/7,4/7,1 l/100 km

1,41 – 60 KM: 150 km/h, 15,0 s; 5,7/7,5/7,4 l/100 km

1,41 – 72 KM: [s 5-stopenjskim menjalnikom]: 161 km/h; 13,0 s; 5,4/7,2/8,8 l/100 km

automatik: ni podatkov, še ni homologiran.

ka, kar še zlasti velja pri prehitvanjih.

Ob že sicer pičli porabi goriva si je Renault lahko privoščil skupoštvo pri peti prestavi menjalnika. Tako je petstopenjski menjalnik serijsko vgrajen le z najmočnejšim motorjem, pri srednjem motorju (60 KM) je treba peto prestavo doplačati, z malim motorjem pa je ni moč dobiti. Na pomlad bo prišel še renault 9 automatic z nekoli pridrušeno (68 KM) različico 1,4 litrskega motorja na dvojni vplinjač. Vzrok za nekaj konj manj gre iskati v prilagajanju krivulje navora samodejnemu menjalniku.

Varen in udoben

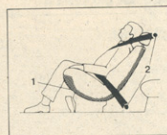
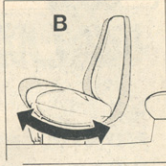
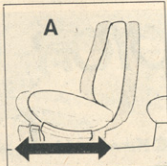
Podvozje devetke s posamično obseženimi vsemi kolesi je Renault spredaj oprl na vzmetni nogi, zadaj pa na prečni vzvojni palici, ki sta (za razliko od dosedanjih tako vzmetenih renaultov) v isti ravnini in medosna razdalja ni več različna na levi in desni strani vozila. Razen tega imata (seveda prednji) kolesi negativen kretni polmer, ki sam deloma skrbi za to, da avtomobila pri zaviranju in vožnji na neenaki podlagi ne vleče s ceste. Predvsem pa je pri devetki uspela uglasitev podvozja, kar se tiče kompromisa med udobjem in lego na cesti.

Reči gre, da je renault 9 morda doslej najtrše vzmeteni

velikoserijski renault, da pa vendar uspešno opravi tudi s kratkimi cestnimi grbinami. S tem, da se je tovarna pri vzmetenju precej odpovedala francoskemu okusu, se udobje vožnje ni skazilo, pridobitev pa je predvsem v manjšem nagibanju karoserije v ovinkih. Vrh tega renault 9 tudi pri športni vožnji ovinkov veliko manj kot drugi avtomobili te znamke kaže lastnosti prednjega pogona in z nosom skorajda ne sili iz ovinka, pri normalni hitrosti vožnje pa je sploh povsem nevtralen. Pač pa je pri hitri vožnji naravnost renault 9 nekoliko nemiren.

Morda gre vzrok za to iskati v preveč natančnem volanu v srednji legi ali pa v pičlo odmerjenem zaostajanju prednjih koles, zato da bi bil volan lahkotnejši in manj nasilen pri vračanju v osrednjo lego. Sučkanje volana je namreč lahkotno tako med vožnjo kot pri plazenju po parkiriščih – vendar tudi na račun dokajšnje posrečnosti, ki je s 4 zasuki od ene do druge skrajne točke v komaj še sprejemljivih mejah. Pri prednjem pogonu pogostih sunkov v volanu med močnim pospeševanjem v devetkah skoraj ni čutiti, sunki s slabega cestišča pa prek volana le pridejo do voznika.

Poglavje zase je pri renaultih 9 menjalnik – in to v dobrem smislu, saj je tokrat Renaultu končno uspelo prednji pogon spariti z menjalnikom,



Novi sedeži poleg pomikanja naprej-nazaj omogočajo tudi spreminjanje nagiba vsega sedeža, potnikom na zadnji klopi pa puščajo prostor za stegovanje nog

ki ima natančno in »hitro« prestavno ročico.

K dobrim vtisom s preskusnih voženj gre pritakniti še učinkovitost, zoper pregrevanje odporne zavore, pa dobro vidljivost na vse strani in v celoti dobro okretnost vozila. V slabšo pa renaultu 9 štejemo povprečno dušenje ropota motorja, ki se ob pomanjkanju hrupa izpod podvozja in šuma vetra ob karoseriji sliši glasneje, kot smo se razvili pri nekaterih novejših avtomobilih.

Eno z drugim: po prvem »merjenju« renaultov 9 po dolgem in počes se vsiljuje vtis, da je Renault našel pravo zamenjavo za nekdanji izredno priljubljeni renault 12. Očitno so takega menja tudi v tovarni sami, saj so dnevno proizvodnjo devetke že zastavili s 1000 primerki na dan, prihodnje leto pa se bo dnevna proizvodnja kar podvojila. Razen tega gre devetka – seveda v prilagojeni obliki – tudi v Ameriko, kjer bo Renault z devetkami iz ene od nekdanjih tovarn American Motorsa lezel v zelje Japoncem.

Do prihodnje jeseni naj bi montažo renaultov 9 pripravili tudi v Novem mestu. Ni še povsem odločeno, katere različice pridejo v poštev, upajmo pa, da se bosta IMV in Renault med drugim odločila tudi za 1,4 litrski motor s 60 KM in za katerega od boljših paketov opreme, na primer »GT«.

In cena? Primerjava zadnjih cenikov v tujini pokaže, da renault 9 res nastopa s cenami, ki se lahko bodoje s cenami ustreznih japonskih avtomobilov. Je pa vprašanje, kako bo s cenami pri nas. Poleg tega, da v Novem mestu za zdaj še ni robotov, si pač nihče tudi ne upa že trideset let vnaprejši ugotbiti, kakšno bo devizno, davčno in sploh gospodarsko vreme, v katerem vedri in oblačni naša avtomobilska industrija.

PAVLE TOMERSKI

