

Renault je na trg pripeljal nov model lahkega dostavnega vozila, ki se od drugih istega tipa razlikuje po tem, da ni rezultat predelave limuzine, pač pa je bil konstruiran strogo namensko. Imenuje se Renault express – lahko dostavno vozilo z značilnostmi sodobnega avtomobila.



Renault express

## Pravo ime

**Renault je ponudil trgu lahko dostavno vozilo z nosilnostjo do 525 kg, ki ga je mogoče sprejeti tudi kot klasično limuzino – Trije različni motorji in tri oblike nadgradnje**

Neposredno po uspeli potujoči predstavitvi po večjih mestih pri nas, ki jo je skupaj z Renaultom organiziral IMV iz Novega mesta, se nam je ponudila priložnost, da preskusimo enega od razstavnih primerkov – Renault express furgon z dizelskim motorjem. To je ena od sedmih različic, ki jih Renault trenutno ponuja trgu, kar pomeni, da z izbiro ne bo imel težav niti zelo izbirčen kupec. Med motorji je izbira naslednja: 956 kubikov, 1108 kubikov in 1595 kubikov dizel. Kar se prtljažnega dela tiče, je mogoče izbirati med različico brez bočnih stekel, z bočnimi stekli in brez njih ter odprtino na strehi (povečuje možnost prevažanja daljših in višjih predmetov), koristna prostornina znaša 2600 litrov (2,60 m<sup>3</sup>), nosilnost pa od 475 do 525 kg. Višina notranjega prostora je 1,155 m, dolžina (brez zadnjih sedežev) 1,715 m, širina notranjega prostora 1,470 m (furgon), 1508 m (break). Vse različice imajo zadaj dvokrilna vrata, ki se odpirajo v stran za 90 in 180 stopinj in so zastekljena.

Estetski videz vseh možnih različic, tudi furgona, je zelo uspel. Predvsem zaradi tega, ker prtljažni del ni ločen od kabine, pač pa z njo tvori celoto. Do sredine vozila je express lepa limuzina, morda lepša kot marsikatera najnovejšega datuma. Skupen vtis vseh napadalo zamaknjenih površin skupaj z lepo oblikovanim odbijačem, ki ima tudi reže za hlajenje motorja, je več kot simpatičen. Kabina je s široko črno letvijo povezana s prtljažnim prostorom.

Renault se je odločil, da delovni prostor voznika naredi kar se da udoben. V tem smislu so izbrali udobna sedeža, katerih pomanjkljivost je le majhna možnost nastavitve, toda to so pomanjkljivosti večine podobnih vozil, ki smo jih kdaj vozili. Naslonjalo je mogoče spustiti za vsega deset centimetrov. Toda zavedati se moramo, da imamo pač opravka s furgonom, kjer je

udobje voznika vendarle na drugem mestu. Pomembnejše je to, da se voznik srednje višine udobno počuti tudi na daljši vožnji. Pred voznikom je v različici, ki smo jo preskusili, skromno opremljena armaturna plošča, prevzeta iz renaulta 4 GTL, kajti poleg merilnika hitrosti so vse drugo samo še svetlobni signali. Vozniku pri roki je ventilacija, ki ima dovolj usmernikov zraka. Volan je odličen, ne pa tudi ročice za dvigovanje stekel, ki bi jih veljalo zamenjati za ustreznije, saj so preveč trde. Za voznikovim sedežem sta dva droga, na katerih je naslonjalo za glavo, ki po želji drsi navzgor ali navzdol. Sedež sovoznika je zložljiv, kar pomeni dodaten prostor za prevoz daljših predmetov. Kabina je klasično oblažena, prtljažni prostor, brez vsake zvočne izolacije oziroma

zaščite stranskih sten in poda. To lahko smatramo kot pomanjkljivost, kajti ploščevina je s tem podvržena poškodbam oglatih predmetov. Zato pripočamo, da lastnik vozila sam zaščiti dno in stranice furgona. Voznik ima med vožnjo dober pregled zaradi dveh zunanjih in notranjega ogledala, parkiranje med dvema voziloma pa je vendarle stvar občutka za mere avtomobila.

Renault express ima v najmočnejši različici dizelski motor, enak tistemu iz renaulta devet ali super petice. To je sodoben dizel motor z odmično gredjo v glavi, razvija pa 40 kW (55 KM) moči pri 4800 vrtljajev na minuto, največji navor pa je 10,4 kpm pri 2250 vrtljajev na minuto. To je sicer prožen, tih in za takšen koncept vozila močen in ekonomičen motor, ki nudi do-

bre vozne lastnosti. Tovarniški podatek pravi, da doseže 132 km/h, kar utegne držati, saj je med preizkusno vožnjo nerilnik vrtljajev pokazal 142 km na uro. Kot se je pokazalo, ta dizel motor omogoča vozilu dokaj visoko potovalno hitrost 120 km/h, pri čemer je dovolj rezerve za morebitno prehitjevanje.

Bolj kot kaj drugega nas je presenetilo to, da iz zadnjega dela, ki – kot smo že omenili – ni zvočno izoliran, ne prihaja hrup od koles, vetra ali izpušnega sistema. To je vsekakor še en plus za to vozilo, če ga bo kdo želel uporabiti tudi za medmestna potovanja oziroma za prevoz manjšega tovora.

V vozilu smo imeli odličen menjalnik s štirimi prestavami. Za doplačilo nudijo tudi petstopenjski menjalnik, ki nekoliko varčuje z gorivom, zmanjšuje hrupnost in lajša »življenje« motorju. Takšen menjalnik je predviden za motor s 1108 kubiki in močjo 34 kW (47 KM) pri 5250 vrtljajih na minuto.

Če sta klasični motor in menjalnik običajna za ta tip vozila, pa je vzmetenje navadno ojačano, kar zlasti pri neobremenjenem, neotovorjenem vozilu pomeni tršo vožnjo. Za Renault ex-







press to ne velja, saj nismo zaznali nobene razlike med praznim ali natovorjenim vozilom. Spredaj je vozilo posamično obešeno s tipom MacPherson, zadaj pa tudi posamične obeše z vzdolžnimi vodili z vzvojnimi vzmetmi in teleskopskimi blažilniki. To pa je rešitev, ki jo v bistvu poznamo iz renaulta 4.

Vodoravno postavljena blažilnika omogočata več prostora v tovornem delu, toda njun hod je takšen, da še vedno dobro požirata neravnine na cesti. V celoti gledano je lega na cesti takšna, kakršne smo vajeni pri priljubljeni katrci, ki letos slavi 25-letnico obstoja. Ena od različic expressa ima tudi njen motor. Čeprav od expressa ne pričakujemo tolikšne udobnosti kot pri »štirici«, je la – ta vseeno ponuja, za kar so še posebej hvaležni kupci breaka, ki ima zadaj klopi za tri osebe (preklopljivo).

Renault express so sicer konstruirali neodvisno od drugih modelov, toda uporabili so že obstoječe dele, agregate in elemente vzmetenja iz renaulta super pet, devet in drugih, kar je logična poteza pri velikoserijski proizvodnji.

Renault express tudi izdelujejo na robotiziranih tekočih trakovih, kar zagotavlja visoko raven kakovosti pri sestavljanju školjke, njeni zaščiti pred rjo in barvanju.

Tudi v tem, da je Renault pustil pri furgonu gole stene, je neka logika. S tem je pustil odprta vrata za vgradnjo najrazličnejših polic, nosilcev, s čimer se vozilo hitro lahko preuredi za prevoz posebnega blaga oziroma po potrebi določene dejavnosti: na primer za pekarije, za prevoz sadja in zelenjave, za servise itd. Zato tudi deluje nekako nedokončano, čeprav bi zaradi močnega segrevanja na soncu vsaj strop lahko tapacirali. Drugače velja za break, kjer neoblečena pločevina potnikom

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib 78 x 83,5 mm – gibna prostornina 1595 kubikov – kompresija 22,5 : 1 – največja moč 40 kW (55 KM) pri 4800/min – največji navor 10 Nm (10,4 kpm) pri 2250/min – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vbrizgavanje goriva črpalka Bosch – vodno hlajenje v zaprtem sistemu – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – sinhronizirani štiristopenjski menjalnik, petstopenjski ob doplačilu – platišča 4 1/2 J x 13 – gume 145 R L3 S.

**Voz in obeše:** kombi (furgon in break) za 2 ali 5 oseb – 3 vrata (zadaj dvokrilna) – vsa štiri kolesa s posamičnimi obešami, spredaj tipa Mac Pherson z vijačnimi vzmetmi, teleskopskimi hidravličnimi blažilniki, zadaj vzdolžna vodila s

štirimi vzvojnimi vzmetmi (imajo tudi vlogo stabilizatorja) in vodoravnimi teleskopskimi hidravličnimi blažilnikoma – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutni, zadaj bobnasti zavori, servo, ročna zavora mehanska na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo.

**Mere in teže:** dolžina 3,982 m – širina 1,588 m – višina 1,760 m – medosna razdalja 2,580 m – kolotek spredaj 1,326 m, zadaj 1,288 m – rajdni krog 10,4 m – teža praznega vozila 860 kg (break 890 kg) – dovoljena skupna teža 1385 kg za dizelsko različico (za bencinsko od 1250 do 1315 kg) – dovoljena teža prikolice z zavoro 700 kg, brez zavore od 430 do 445 kg – prtljažni prostor 2600 litrov (break 700/2500).

**Zmogljivosti:** največja hitrost 132 km/h – poraba po ECE: 5,2/8,3/6,4 na 100 km, z menjalnikom s 5 prestavami: 5,1/8,1/6,4 l na 100 km.

ne daje vtisa varnosti, čeprav v trdnost pločevine, vsaj po vizualni plati, ne bi bilo treba dvomiti.

Vsekakor bi se na tem področju dalo še marsikaj storiti. Ker je razdalja med prednjima sedežema in vrati tovornega prostora 1,715 m, express ponuja še eno od mnogih možnosti: z vgradnjo dveh zložljivih ležišč ga je z majhnimi stroški mogoče spremeniti v moto-home manjših dimenzij, kajpak brez dodatnega udobja, kakršnega takšna vozila navadno nudijo.

Renault je naredil prodorno potezo s tem vozilom in bogato izbiro motorjev. Za naše razmere je še najugodnejši različica z dizel motorjem, saj je najbolj ekonomična. Pri 90 km na uro porabi liter goriva manj kot različica z motorjem, ki ima 37 KM, med mestno vožnjo pa je ta razlika še občutnejša, saj znaša 1,5 litra goriva manj. Ne glede na menjalnik porabi 6,4 litra nafte. Iz sedanjega expressa bi Renault lahko razvil tudi pick-up različico.

IMV je za express furgon ponudil ceno 3,263.000 din. Na to vsoto je treba dodati še republiški in občinski davek. Primerjave te cene s cenami osebnih vozil ne bi bile objektivne, kajti re-nault express furgon se amortizira s prevažanjem blaga, kar velja tudi za druge njegove različice.

V vsakem primeru lahko zapišemo, da je Renault z expressom ponudil konkretno večnamensko vozilo, ki se po nekaterih značilnostih ne razlikuje od limuzine, še zlasti, če imamo v mislih primernost za mestne ali daljše vožnje.



MIRO LJUB NIKOLIĆ