



Renault- Litostroj 12 TL

Lep uspeh domačih inženirjev

Tom Pleterski

Cena: približno 32.500 din
Cestnina 120 din
Obvezno zavarovanje: 318 din
Proizvajalec:
„Litostroj“, Ljubljana

Z renault 12 je francoska državna tovarna na nek način poskrbela za presecečenje, saj je pretrgala z razvojem vozil z „napol kombi“ karoserijo kot so R 4, R 16 in R 6. Presecečenje je pa le polovično. Tovarna, ki od nekdanj slovi po avtomobilih, ki osvajajo kupce, je še kako potrebovala vozilo z navadno karoserijo s samo štirimi vrati; saj se vozniki, ki z vestransko uporabno kombi karoserijo nimajo kaj početi, zaradi na račun uporabnosti odpovedo lepemu zunanjemu videzu klasičnih karoserij. Tako karoserijo sicer imata R 8 in R 10, ki sta slej ko prej namenjena avtomobilskim mazajem. Z nizko ceno se sicer kljub zastarali zasnovi z motorjem in zadku še dobro oklepata tržišča, ne moreta pa zadovoljiti kupcev, ki želijo imeti več avtomobila — pa naj gre za motor, ploščevino ali pa za sodobnejšo celotno zasnovo.

Poleg tega, da je tovarna R 12 dobila tekmovalnega konja v razredu, po katerem je v Evropi zdaj največje popravilno, bo s križanjem različnih karoserij in motorjev na osnovi R 12 dobila še nekaj bolj ali manj čistokrvnih potomcev v obliki kupejev, kabrioletov in „gordinjev“.

Zašiljene oblike

Kljub temu, da je R 12 veliko bliže poprečnemu evropskemu okusu, tovarna ni opustila svojih težej po izviritosti! Klasično karoserijo je nenavadno oblikovala. Aerodinamična oblika z močno nagnjeno vetro no šipo, s potlačnim zadkom in naprej nagnjeno streho s „stopničko“ blizu zadnjega okna, je razdelila občinstvo na dva tabora. Tak vtis smo imeli, ko smo poslušali komentarije ob parkiranem testnem avtomobilu, ki ima za nameček tudi nenavadno masko hladilnika, na bokih karoserije pa na obnoh okrasnih letih. Masko hladilnika ni črna samo zato, da bi imelo vozilo agresiven nos; je

namreč iz plastične mase in zato ne rjavi, iz istega vzroka na bokih tudi ni kroma. Zašiljena karoserija pa skriva nosorazmerja zunanjih mer: R 12 je namreč za 11 cm daljši od renault 16, obemem pa je medosna razdalja krajša za 20 centimetrov. Da bi bila notranjost kljub temu prostorna, je motor pomaknjen v dolgi nos pred prednjo premo, zadnji sedeži pa nameščeni višje od prednjih, da jim prostora ne bi kradli blatniki. In da bi potniki zadaj lahko sedeli tudi s klobukom na glavi, je streha zadaj višja.

Vse se torej dopolnjuje. Povsem naprej pomaknjen motor je sicer občutljiv že na majhna trčenja, po drugi strani pa pri hujših trčenjih varuje potnike — obenem s karoserijo, ki je grajena tako, da se prednji in zadnji del vozila mečkata, in prevzame večji del energije, medtem ko je srednji del privržen na trdno nosilno ploščad iz profilirane pločevine. In če smo že pri teh neprijetnih zadevah: prednja blatnika sta na karoserijo privita in ju je moč hitro in poceni zamenjati.

Prilježnik pod potlačnim zadkom je s približno 350 litri uporabne prostornine nekoliko pod poprečjem tega razreda, je pa zaradi nizke zadnje stene lahko dostopen. Rezervo kolo je tokrat ob strani prilježnika, pod njim pa zelo velika, petdesetlitraska posoda za gorivo.

Mehko in razkošno

Da bi ob kratki medosni razdalji dobili udobno prostornost, so morali oblikovalci poleg že omenjenih tricov uporabiti še poznano potogvaščino s kratkimi sedeži, ki obenem z že omenjeno visoko namestitvijo zadnjih sedežev priložijo sopotniku, da sede bolj pokonci in imajo zato dovolj prostora za kolena, pa tudi zelo dobro vidljivost in se ne

počutijo stlačene v zadek, kot pri nekaterih avtomobilih tega razreda. Iz istega vzroka ne moti potnikov zadaj tudi velik pomik prednjih sedežev. Omenjeni trik s kratkimi sedeži (tudi prednjimi) čutijo le nadporečno dolgi ljudje, sicer pa nudi R 12 prostornost in udobje štirim osebam za krajše potovanje pa tudi petim. O sedežih v avtih tovarne Renault je bilo povedanega že veliko dobrega in tudi pri R 12 se niso izneverili tradiciji: odlično so oblaženi in zelo dobro se oprimejo telesa, po želji kupca so prevlečeni z umetnim usnjem ali s tkanino. Med sedeži spredaj in zadaj sta opori za kolence, prednje je moč dvigniti (pod srednjim je med sedežema tudi „škata“ za drobnarije) zadnja pa, kadar je v avtu pet oseb, potisnete v naslonjalo. Prednja sedeža je moč spremeniti v ležalnika le vrtenje gumbov, ki sta v ta namen ob strani, je zamudno.

Nasploh je R 12 bogato opremljen z zelo mehko oblaženo notranjostjo — pod prevlekami je penasta guma. V treh okroglih „urah“ so zbrane kontrolne luči (tudi za ročno zavoro in „čok“), pregleden merilnik hitrosti, merilnik goriva in voltmeter za nadziranje akumulatorja, ki ga polni alternator. Pod celo amaturno ploščo je polica za drobnarije, pred sopotnikom pa še pokrit predal z amaturni ploščo; v desnem senčniku je ogledalo za sopotnico, vzvratno ogledalo je moč ponoči zasenčiti.

Koncert za gume in . . .

Med praktične nadrobnosti sodijo tudi varovalke na zadnjih vrstih, ki preprečujejo odpranje z notranje strani, kadar so vključene, je moč odpreti le z zunanje strani. Prezračevalne naprave so dovolj močne, da se da v





R 12 zdržiati tudi v hudi poletni vročini z zaprtimi okni. Zrak priteka k nogam in ob celi dolžini vetrne šipe, s katerimi sta namenjeni ročici sredi armaturne plošče, ki v skrajnem položaju vključita tudi ventilator, temperaturo zraka pa uravnava z vrtljivim gumbom, tako kot v R 16.

Nikč pas vozila in velike zasteklene površine so kot nalahč za dobro vidljivost naprej in v stran. Vidljivost nazaj pa je slaba podnevi in ponoči, ker priskekanega zadka ni moč videti in ker Renaultovim referentom za prihranke se ni prišlo na pamet, da k opremi avtomobila sodi tudi hač za vzvratno vožnjo. Ki bi jo kupce raje plačal obremen z vozilom, kot pa da se ubada z dražjo, naknadno montažo.

Renault se otresa tradicionalne francoske površnosti pri končni obdelavi, pri izbiranju mest za gume in ročice in obglavitosti naprav za upravljanje vozila. Tako ima R 12 veliko bolj natančno in lahko prestavno ročico kot npr. R 8 in R 10, čeprav nekaterih konkurentov še vedno ne doseže. Tudi pedal za plin je predalče od pedala za zavoro. No, to so manj pomembni očitki!

Pač pa ob daleč, pod armaturno ploščo potisnjeni ročici, vzniku zlepa ne pade na pamet, da bi uporabi ročno zavoro, privezan z varnostnim pasom je pa sploh ne doseže. Kljub skatli za drobnarje in naslojavcu med sedeži, bi tehniko lahko namestili med sedeže tudi ročno zavoro!

O končni izdelavi: kar zadeva oči – vse v redu; ne pa, kar zadeva sluh. Čeprav se zdi, da je dušenje hrupa boljše, kot je bilo pri začetni seriji R 12, ki smo jih vozili lani v Franciji, se tovarna lahko še potrdi. Ne gre za zvok motorja, ki je prijetno nizek in postane nadežen šele pri dolgotrajni vožnji v gorjem območju vrtljajev in v nekaterih območjih, kadar popastite pritisk na pedal za plin, pač pa za glasno, pasaste gume, ki na slabi cesti prenašajo

tresljuje na karoserijo. Zlasti je hrup zaradi slabo zadušenega podvozja zopim na kockah. Poleg tega nekaj ni v redu s pridržitvijo armaturne plošče, na kateri tresljajji zbudijo roj črčkov.

Po tračnicah – s togo premo

Motor R 12 je star znanec, saj je neposreden potomec 1100 kubičnih motorjev, ki pogonjajo R 8, R 6 in druga vozila. Enak motor ima od lani tudi R 10, le da je pri R 12 močnejši. Sicer pa ima vse znane značilnosti: glavo iz lahke litine, mokre puše valjev, ki jih je moč hitro in poceni zamenjati, hermetično zaprt hladilnik, stransko odmično gred. S povečanjem vrtnice in giba je tovarna dobila 1289 kubičkov. Za to gibno prostornino razmeroma majhn na moč (54 KM) zadostuje, da ima aerodinamično in lahko vozilo gibni prostornini primerne pospeške in največjo hitrost. Renault se je pri izbiri motorja tudi tokrat oziral na vozilce, ki plačujejo drago gorivo, vendar le toliko, da lahko na drago vplivajo z načinom vožnje. Motor je namreč prožen in ne zahteva pretiranega siljenja v vrtljaje in pogostega pretikanja. Tudi pri zelo ostri vožnji in pri velikih potovalnih hitrostih na avtomobilski cesti R 12 še vedno sodi med nepozrešne avtomobile.

Toga prema na vozilih s prednjim pogonom ne predstavljajo problemov pri legi na cesti, toliko manj, če je podvozje tako posrečeno uglaseno, kot je pri „dvanajstici“. Vzemti so namreč mehke in imajo razmeroma dolge gibe, vendar so blažene s tridimi blažniki. Tako R 12 tudi pri velikih hitrostih na zelo slabih cestah odlično drži smer. V ovinkih je skoraj nevtralen in težak nos vozila sili navzven šele v zelo ostri ovinki; takrat pomaga da nenadoma za nekaj trenutkov odzame tepla in vozilo se postavi bolj v ovinek. Poleg tega vse manjše spremembe smeri, do katerih lahko pride pri hitri vožnji v ovinek

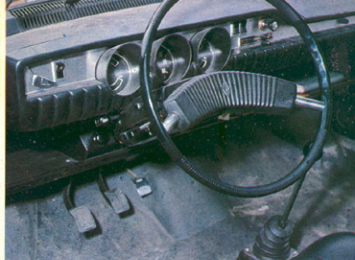
z vegastim cestiščem kaj lahko obvladamo z zelo natančnim volanom, ki je še dovolj neposreden. R 12 je zaradi kratke medosne razdalje tudi okretnejši od svojih starejših sorodnikov s prednjim pogonom. Kakorkoli že: vzorne lastnosti so izvrstnim Zavoro sicer niso dvokrožne, tudi zavorni pedal zahteva močno nosenost, toda koloti na prednjih in bobni na zadnjih kolesih so kos vsem obremenitvam, zlasti, ker omejevalnik zavorne moči na zadnjih kolesih preprečuje blokiranje in je zato zavrzanj vedno zanesljivo.

Dober kup – če bo stal, kot obetajo

Novo podvozje (poleg toge preme so novost tudi spiralne vzmeti namesto vzvojnihi) sicer ni tako udobno, kot pri R 16; kljub temu pa je vzmetenje v R 12 še vedno boljše kot pri konkurencah v tem razredu – pa naj gre za kubičke ali za ceno!

Renault je tudi tokrat napravil avto, ki je namenjen vozniku s poprečnimi zahtevami. R 12 se ne odlikuje z izjemno tehniko in zmogljivostmi (kar je v prid rabi in vzdrževanju), nekatere bolj ali manj opazne pomanjkljivosti se pa po drugi strani skrivajo z izjemno varnimi voznimi lastnostmi, zelo dobrim vzmetenjem in uporabno opremo. To pa je dovolj, da je vozilo kot celota nadpovprečno, zlasti če upoštevamo ceno. Odkar renaulte sestavljajo v Litostroja, je namreč šel v pozabo očitke, da so vozila Renault draga.

Cena R 12 na jugoslovenskem tržišču še ni določena, vendar naj bi bila za model „TL“ okoli 32 500 dinarjev, slabše opremljeni model „L“ pa za kakih 1500 dinarjev cenejši. Seveda so gornje cene dvakrat informativne z ozirom na ustaljeno prakso, da cene avtomobilov na našem tržišču menjajo vsakokrat, ko imajo proizvajalci ali pa vlada – pet minut časa.



NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 143,5 km na uro (zalet 3 kilometre, povprečje štirih meritev)

Pospetki

400 m brez zaleta: 20,6 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 106 km na uro)

1000 m brez zaleta: 38,4 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 128 km na uro)

0—40 km na uro: 3,7 sekunde

0—60 km na uro: 7,0 sekunde

0—80 km na uro: 11,5 sekunde

0—100 km na uro: 17,4 sekunde

0—120 km na uro: 30,2 sekunde

Prožnost (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi): **40,3 sekunde** — hitrost zadnjih pet metrov 124 km na uro.

Poraba goriva:

Na potovanju: najmanj 8,0 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km), največ 12,5 litra na 100 km (ostro po cestah 1. in 2. rde); na avtomobilski cesti (domači) 10,4 litra na 100 km (poprečje pribl. 100 km na uro) oziroma 11,8 litra na 100 km (poprečje pribl. 125 km na uro).

Po mestu: najmanj 9,8 litra, največ 12,0 litra na 100 km

Poprečna poraba na testnih vožnjah 10,8 litra na 100 km.

Poraba olja: približno 0,3 litra na 1000 kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 38 km/h

kazalec na 60, resnična hitrost 57 km/h

kazalec na 80, resnična hitrost 76,5 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 95 km/h

kazalec na 120, resnična hitrost 114,5 km/h

kazalec na 140, resnična hitrost 133 km/h

TEHNIČNI PODATKI

Motor spredaj poganja prednji kolesi

Motor

Valji	— 4, vrtni, nameščeni vzdolžno, blok in glava iz lahke litine
Glavni ležaji	— 5
Hlačenje	— vodno (zaprt sistem), črpalka, termostati
Vrtina	— 73 mm
Gib	— 77 mm
Gibna prostornina	— 1289 kubikov
Odmikna gred	— v glavi (veriga), dvavr
Kompresija	— 8,5:1, gorivo super
Uplinjač	— enojni podotočni, solex 32 EISA
Črpalka za gorivo	— mehanična
Oljni filter	— v glavnem toku, zamenljiv
Največja moč	— 54 KM (DIN) oziroma 60 KM (SAE) pri 3250 v/min
Specifična moč	— 41,9 KM/liter (DIN) oziroma 46,5 KM/liter (SAE)
Največji navor	— 9,6 kpm (DIN) oziroma 9,7 kpm (SAE) pri 3000 v/min

Prenos moči

Sklopka	— enokločna, suha, hidravlična
Menjalnik	— štiritopenjski, sinhroniziran
Prestavna razmerja	— četrta 1,002:1

Diferencial

— hipoidno ozobljenje 3,77:1 (9/34)

Voz

Oblika	— limuzina 4 vrata, 5 oseb
Karoserija	— samonošana

Obese in vzmetenje

Prednja prema	— prečne nihalka, vijačno vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator
Zadnja prema	— toga prema na vzdolžnih nihalkah, prečni stabilizator, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki

Volan

Konstrukcija	— z zobeto letvijo
Rajdni krog	— v levo 10,7 m, v desno 10,9 m
Obroti volana	— 3,75

Zavore

Konstrukcija	— kolčne na prednjih, bobnaste na zadnjih kolesih, regulator zavorne moči na zadnjih kolesih
Ročna zavora	— na zadnja kolesa

Kolesa

Platičča	— jeklena, prošna 41/2" B 13
Gume	— 145 SR 13

Oprema

Akumulator	— 12 voltov, 40 Ah
Dinamo	— 260 vatov
Zarokeri	— 2
Zadnje luči	— 2
Perkine luči	— 2, spredaj na boku
Varovalke	— 3
Brisalniki	— 2 hitrosti (48 in 79 zmkov na minuto)
Brizgalica	— mehanična
Kurjava	— običajna, radiator, zadnja šipa ogrevana
Notranost	— umetno usnje, podložene gumaste preproge
Dvigalo	— trapoz s položem
Vetna šipa	— prednispeta
Zaščita podvozja	— zaščitni lak

Mere in teže

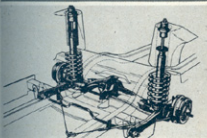
Došina	— 4340 mm
Širina	— 1636 mm
Višina	— 1434 mm
Medosna razdalja	— 2441 mm
Kolotok	— spredaj 1312 mm, zadaj 1312 mm
Najmanjša razdalja do cestne črte	— 156 mm
Pravno vozilo	— 800 kg (pripravljeno za vožnjo)
Ozbišča	— spredaj 515 kg, zadaj 365 kg
Dovoljena skupna teža	— 1230 kg

Vzdrževanje

Posoda za gorivo	— 50 litrov
Hladilnik	— 5 litrov
Karter	— 3 litre, menjava na 5000 km
Menjalnik in diferencial	— 1,84 litra
Oljni filter	— menjava na 20.000 km
Mazalke	— nima
Pritisk v gumah	— spredaj 1,5 atn, zadaj 1,7 atn

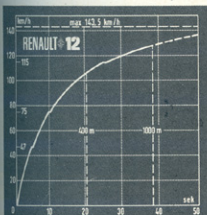
Zmogljivost

Hitrost v 4. prestavi pri 1000 v/min	— 26,6 km/h
Srednja hitrost čista pri maksimalni moči	— 12,32 m/s
Moč na toso praznega avta + ventnil	— 51,5 KM (DIN)
Moč na toso polno natovrjenega avta	— 66,3 KM (DIN)

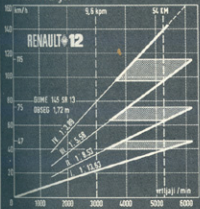


Primerjalje	Renault 12 TL	Renault 16	Fiat 124	Peugeot 304	Simca 1301 special
Gibna prostornina	1289	1470	1197	1288	1290
Moč KM (DIN) pri vr/min	54/5250	55/5000	60/5400	65/6000	70/5400
Cena (dinarji)	—	31.262,50	31.841,40*	39.700,85	42.928,24
Največja hitrost (km/h)	143,5	147,0	148,0	153,0	152,0
Pospeški (sek)					
0—80 km/h	11,5	11,4	10,2	10,3	11,1
0—100 km/h	17,4	18,0	15,8	16,1	17,0
0—120 km/h	30,2	29,9	27,1	24,3	26,8

* vse druge cene so devizne, preračunane v dinarje, fiat 124 pa je dinarska cena foo Beograd



Odlika motorja R 12 je (kot smo pri Renaultu že vajeni) prožnost. Za razliko od predhodnikov se tudi razmeroma rad vrta. Gornje meje 6400 vrtljajev nismo uporabili, ker so pospeški povsem enaki tudi pri pretikanju 200 vrtljajev nize. Prenos moči je izračunan tako, da varčuje vrtljaje, končne hitrosti v posameznih prestavih so velike, ne da bi motor problemenejali. Ker smo največjo hitrost merili pri 4000 prevoženih kilometrih, sklepamo da R 12 v „najboljših letih“ zmore 145 km na uro, kar ustreza 5500 vrtljajem v minuti. Srednja hitrost batov bi bila takrat 14 m/sek — z drugimi besedami, največja hitrost sme biti tudi pitalovalna. Prožen motor omogoča lenajenje s prestavno ročico in varčno vožnjo.



REZULTATI

- Videz 8** Nenavadno zašiljena karoserija, brez okraskov najbrž „klasičnim“ okusom ne ugaja, čeprav je zelo aerodinamična.
- Prostornost 9** Spretno izkoriščene notranje mere, zadovoljivo velik prtljajnik, štiri dobro krojena vrata.
- Upravljanje 9** Natančen volan, dovolj lahek in neposreden; vozilo je kljub predjemu pogonu okretno. Dobro nameščene ročice in stikala, dokaj lahka in natančna prestavna ročica. Izjemno nerodna ročna zavora.
- Oprema 9** Pregledni merilniki, kopica praktičnih drobnjarij; dobra končna izdelava.
- Vidljivost 8** Dober pregled naprej in vstran. „Nevidnemu“ zadku se je treba privaditi. Ni luči za vzvratno vožnjo!
- Največja hitrost 9** Med hitrejšimi vozili za ta denar. Največja hitrost je lahko tudi potovalna.
- Pospeški 8** Ker so v tovarni krojili menjalnik tako, da „varčuje“ z vrtljaji, R 12 nima boljših pospeškov kot spodnje poprečje vozil za to ceno.
- Poraba goriva 9** Kljub temu da je R 12 še vedno med varčnejšimi vozili, vendarle ni več značilno francosko varčen. Prožnost motorja omogoča mirnim voznikom prihratke pri gorivu.
- Legla na cesti 10** Francozom gre občudovanje. Avto je varen v vseh okoliščinah. Na ravncem odlično drži smer in je le neznatno občutljiv na bočni veter, v ovinkih povsem zanesljiv.
- Udobje 9** Čeprav vzmetenje ni tako udobno kot v nekaterih drugih „francozih“, se vedno zasluži pohvalo. Udobni sedeži, dobro zračenje in greje. Slabo zadržan ropot in tresljaji, ki izvirajo iz pasasto obutega podvožja.
- Motor 9** Dozorel, konvencionalno grajen motor. Zelo prožen. Za razliko od prednikov se razmeroma rad vrta.
- Zavore 9** Spredaj kolutne, zadaj bobnaste, zelo učinkovite. Omejevalnik zavorne moči preprečuje blokiranje zadnjih koles. Niso dvokrožne. Trd zavorni pedal — želeli bi servo.