



Tom Pleterski

Cena: 2 031 dolarjev - 400 din
Cestnina: 120 din
Obvezno zavarovanje: 318 din
Proizvajalec:
„Litostroj“ Ljubljana

Pred dobrimi dvema leti sem takratni Renaultovi „desetki“ prerokoval kratko prihodnost in navedel tudi nekaj logičnih razlogov za tako napoved: češ, da je R 10 le z optičnimi prevarami spremenjen v avto višjega razreda, da preslaboten motor ne ustreza razredu, za katerega se po videzu potejuje, in da je avto le tržno mašilo med R 8 in R 16. Še dobro, da sem za prerokovanji zapisal vprašaj, kaže namreč, da so tovrstni oraki tvegani. Novinarji so že nešteto krat napovedali pogreb volkswagenovega hrošča, ki pa nikakor noče na „britof“, po drugi strani na primer pa se čudimo Fiatu, ki je kar čez noč pokopal zelo uspeši „124“ – avto leta 1966.

No in pri Renaultu je R 12, namesto da bi jo izpzdrlil, pomagal „desetki“ k novemu polotu. Ker smo že navajali razloge proti R 10, pogledimo še razloge za R 10. Nova vozila s prednjim pogonom ne morejo biti tako poceni, kot že davno vpeljani avtomobili s ceneno zasnovano „vse v zadku“. Orodja se že zdavnaj poplačana in proizvodni proces izpiljen. No, ko je tovarna z renaultom 12 dobila 1300 kubični motor je lahko brez stroškov opremila

starejši model z močnejšim motorjem, ki bolje ustreza značaju vozila. Avto se zaradi novega motorja na tržišču ni podražil niti za paro. Volk je torej šel in koza cela.

Čprav R 10 ne po videzu ne po značaju ne po tehnični zasnovi ne konkurira R 12, so se v tovarni le zavarovali in z manjšo kompresijo ter drugačnim uplinjačem zadušili 1300-kubični motor, ki zmore le 48 KM (DIN) – torej 6 KM manj od R 12. R 10 je zato tudi za približno 10 kilometrov na uro počasnejši. O konkurenci pod lastno streho torej ne moremo govoriti. Z 1 289 kubičkov zmore motor bolj malo, kljub temu pa trije na novo zapreženi konji zadostujejo, da je novi R 10 za pet kilometrov na uro hitrejši od svojega 1100 kubičnega (45 KM) preronega brata. Bolj občutne so razlike pri pospeških. Motor je še bolj prožen kot je bil – z večjo gibno prostornino ima precej večji navor – za 1,3 kpm (DIN). Prirastek zmogljivosti ravno zadostuje, da se je R 10 približal poprečju svojega razreda (kar zadeva ceno), ki se mu je v zadnjih dveh letih s spremembami in nekaterimi novimi modeli začelo izmikati. Renault 10 je podedoval slavo renaulta 8, da je izjemno varčen pri porabi goriva, zato zdaj voznikom, ki kupujejo drag bencin (Italija, Francija), ni povsodi večja poraba, ki je posledica boljših zmogljivosti. Kljub vsemu je R 10 v svojem razredu še vedno na vihu lestvice varčnosti. Ta je še posebej opazna pri vožnji na velike razdale. Vedno znova sem se čudil, ko sem po vožnji s polnim plinom po naših in italijanskih avtomobilskih cestah polnil posodo za gorivo. Če k temu dodamo, da motor R 10, katerega največja prednost je prožnost (primerjajte tudi meritve „kilometer

brez zaleta“ in „prožnost“), ne spodbuja k ostri vožnji, (če to ni potrebno), ampak dovoli lenarjenje s prestavno ročico, po tem je kaj lahko ugotoviti, da se za „desetko“ zlahka doseče še manjše poprečne porabe, kot smo jo namerili na napornem testu.

Predvsem pa mirno kri

Tudi podvozje (oziroma motor v zadku) ne zapeljmeta v skušnjava ostre vožnje. Tovarne namreč zaradi močnejšega motorja podvozja ni spreminjala in so torej vse značilnosti (ki jih najzvetjejši bralci poznajo že iz 13. številke „Avta“ letnik 1968), ostale nespremenjene. R 10 je torej občutljiv na bočni veter, v ovinkah pa gre „rad“ in zahteva odzemanje volana. Zadaj ima nihavno premo, ki je že dobila ugledno mesto v avtomobilističnih muzejih, vendar so Francozi njene pomanjkljivosti deloma omejili z vzdolžnimi nihalkami in pritrditvijo koles, tako da se v ovinku postavijo na „O“ šele pri ostri vožnji. No, če že nekdo želi poditi po suhih ovinkih in obvlada tehniko vožnje te vrste vozil, z R 10 ne bo imel težav, saj se ga da zlahka loviti s pravo dozo plina in odzemanjem volana. Vsekakor mora imeti voznik dovolj izkušenj, da to stori preden zadek spodnese, sicer vozilo grdo zaplesne. Na spolzki cesti pa podobne ekshibicije odsvetujemo, kljub temu, da R 10 že iz tovarne pride obut v pasaste čevlje, ki mu pomagajo, da ima v hitrih ovinkih manj težav. Ko smo že pri obutvi: 15 colska kolosa oziroma gume so za današnje pojme, ko so vozila te velikosti obuta v 12 ali 13-colске, zelo velika, in Tovarne se jih branijo že zaradi zunanjega videza vozil. Omeniti pa velja, da pa je velik premer koles odličen pri speljavanju

RENAULT



LITOSTROJ R 10-1300

na spolzkah klancih, gume imajo dolgo življenjsko dobo, pa še luknje na slabih cestah bolje pozirajo. Podvozje je tudi sicer udobno – Francozi so se tudi pri vozilu z motorjem v zadku, ki zahteva kompromise med lego na cesti in udobjem, pokazali mojstre – kolikor je seveda dopuščala zasnova.

Vrnilo se za hip k legi na cesti: kot pri vseh avtomobilih z motorjem v zadku je moč tudi pri R 10 slabe lastnosti omiliti s 30 do 50 kilogrami balasta ali prtijage v nosu vozila – ne da bi pri tem občutno poslabšali udobja vzmetenja.

Prijeten in okreten

Čeprav stabilnost na cesti pri renaultu 10 ni več povsem v skladu z današnjimi pojmi, pa je „desetka“ za povprečnega voznika zelo prijeten avto. Pontonska karoserija je pregledna, vozilo je okretno – volan je namreč zelo lahek in s 3,6 vrtljaja ravno še dovolj neposreden, čeprav bi si želeli kakšnega pol zavrtljaja manj. Pri tako lahkem nosu in ozkih gumah, niti ne bi postal pretirano trd. Razen tega je tovarna očitno poslušala večne kritike nenatančne in trde prestavne ročice pri R 8 ter prvim R 10 in pri novem R 10 so pomanjkljivost občutno izboljšala.

Zavorni pedal je nekoliko trd, vendar koloti na vseh štirih kolesih očitno opravljajo svojo nalogo, le ročna zavora kmalu odpove.

Medtem ko je tovarna dobila R 10, da je podaljšala nos in sorazmerno podaljšala zadek renaulta 8, tako da je R 10 videti daljši, kot je v resnici, pa je v notranjosti obratno. Debelo obloženi, v umetno usnje oblečeni sedeži so

krivi, da je R 10 videti v notranjosti majhen, čeprav primerjave s podobnimi vozili kažejo, da notranje mere ustrezajo poprečju. Najbolj motijo izbokline prednjih blatnikov pri nogah, zato so pedala pomaknili nekoliko v desno. Štiri vrata po drugi strani zboljšujejo udobje in prostornost – zlasti potnikom na zadnjih sedežih. Prednja sedeža je namreč moč pomakniti daleč nazaj in tudi spreminjati naklon – prav do ležalnikov.

Kljub dolgemu nosu je prtijaznik renaulta 10 s približno 300 litri uporabne prostornine že zaostal za večino neposrednih konkurentov, vendar ne toliko, da bi se lahko upravičeno spraševali kam s prtijago. Kar ne gre v nos vozila, se da stlačiti v tri predale za drobnarije na in pod armaturno ploščo ali pa na policjo za sedeži. Praktična je tudi namestitev rezervnega kolesa z zunanje strani, v prtijazniku je le ročica, ki ga varuje pred tatovi.

Črne in rdeče pike

Med uporabne dobrote v R 10 moramo šteti tudi varovalke proti odpiranju zadnjih vrat (sopotniki so tudi otroci) in tudi sam sistem varovanja vrat. Zadnja vrata je moč zapreti tako, da se z zunanje strani ne dajo odpreti, z notranje pa se odpirajo, ne da bi pri tem morali premakniti varovalko. Po drugi strani pa so ročice za odpiranje zadnjih vrat na notranji strani nameščene precej nerodno. Pri nazaj pomaknjenih sedežih so namreč zelo težko dosegljive.

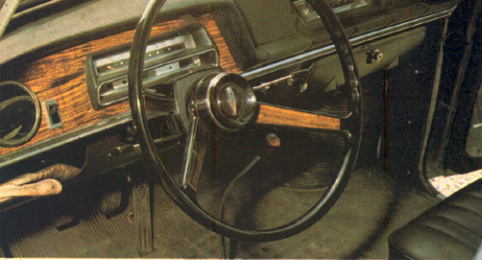
V dobro stejemo „desetki“ tudi odlično zračenje in gretje, praktična zadnja okna na drsnikih, pa tudi vžigalnik za cigarete in

ogledalo na senčniku. Sicer pa je oprema precej revna. Od instrumentov lahko nastejemo le merilnik hitrosti in merilnik goriva, brisalnik imajo samo eno hitrost, naprava za pranje šipe je slabotna, ni luči za vzvratno vožnjo. Imitacija furnirja okrog merilnikov naj bi dala vozilu reprezentančno podobo, če komu ugaja ali ne, je stvar okusa, povem samo, da je končna obdelava primerna. Le namestitev prednjih vrat ni najbolj natančna, v zgornjem območju hitrosti je ob njih slisati nadležne šume vetra. Motor v zadku ima prijeten zvok, hrup „pušča za seboj“, menjalnik pa je v nekaterih območjih vrtljajev precej glasn.

Tržna vrednost

Renault 10 je torej enak svojemu predhodniku, novi motor pa mu je dal toliko življenjskega soka, da je za nekaj časa ujel konkurente v svojem razredu in si podaljšal življenje.

Če pogledamo drugače, pa je v renaultu 10 pravzaprav veliko avtomobila za ta denar. To velja še posebej za naše tržišče. Medtem ko se na drugih tržiščih zaradi novega motorja ni podražil, se je pri nas (z novim motorjem) tudi pocenil, ker ga sestavlja Litostroj. Stane približno 3 700 do 4 800 dinarjev manj (odvisno od rep. in obč. davka) kot pred letom dni. Razen tega je preskušeno nezahtevno kar zadeva vzdrževanje. To so gotovo močni argumenti tudi zoper pomisleke ob dejstvu, da je R 10 avtomobil na koncu svoje kariere. Spet se namreč sprašujem, če mu vendarle ni namenjena le kratka prihodnost. Čez dve leti bomo videli, če sem se spet zmotil.



NAŠE MERITVE

Največja hitrost: 135 km na uro (zalet 3 km, poprečje štirih meritev)

Pospeški:

400 m brez zaleta: 21,1 sek. (hitrost zadnjih pet metrov 100 km na uro)

Kilometer brez zaleta: 40,2 sekunde (hitrost zadnjih pet metrov 122 km na uro)

0—40 km na uro: **3,8 sekunde**
 0—60 km na uro: **7,1 sekunde**
 0—80 km na uro: **12,7 sekunde**
 0—100 km na uro: **21,0 sekunde**
 0—120 km na uro: **37,4 sekunde**

Prožnost (kilometer za začetno hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi): **40,5 sekunde** — hitrost zadnjih pet metrov 121 km na uro.

Poraba:

Na potovanju: najmanj 8,1 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km/h), največ 12,2 litra na 100 km (ostro po cestah prvga reda, tri osebe); na avtomobilski cesti 9,6 litra na 100 km (Beograd—Ljubljana, povprečje 95 km na uro), oziroma 10,2 litra na 100 km (Milano—Trst, "prava" avtomobilske ceste, povprečje 120 km na uro).

Po mestu: najmanj 10,0 litra, največ 11,8 litra na 100 kilometrov.

Poprečna poraba na cestnih vožnjah: 9,9 litra na 100 kilometrov.

Poraba olja: približno 0,4 litra na 1000 kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 40, resnična hitrost 38 km/h
 kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h
 kazalec na 80, resnična hitrost 75 km/h
 kazalec na 100, resnična hitrost 94 km/h
 kazalec na 120, resnična hitrost 113 km/h
 kazalec na 140, resnična hitrost 132 km/h

TEHNIČNI PODATKI

Motor zadaj poganja zadnji kolesi

MOTOR

| | |
|--------------------|---|
| Valji | 4, vrtni, namešteni vzdolžno, glava iz lahke litine, mokre puše |
| Glavni ležaji | 5 |
| Hlačenje | vodno, črpalika, tormostast ekspanzijska posoda |
| Vrtina | 73 mm |
| Gib | 77 mm |
| Gibna prostornina | 1280 kubikov |
| Odmična gred | stranska (veriga), dročniki |
| Kompresija | 8:1 gorivo super |
| Uplinjač | enojni, Špiex 32 DITA z avtomatskim "obokom"-mehanična |
| Črpalika za gorivo | ob glavnem toku, zamenljiv |
| Oljaj filter | 46 KM (DIN) oziroma 52 KM (SAE) pri 4800 vr/min |
| Največja moč | 37,3 KM (DIN)/liter pri 2500 vr/min |
| Specifična moč | 9,7 kgm (SAE) pri 2500 vr/min |
| Najboljši navor | |

PRENOS MOČI

| | |
|--------------------|--|
| Sklopka | enokolična, suha |
| Menjalnik | štriptopenjski, sinhroniziran |
| Prestavna razmerja | četna 1,00:1 tretja 1,48:1 druga 2,25:1 prva 3,81:1 130 mm |
| Diferencial | hipoidno ozobljenje, 4,125:1 (8/33) |

| | |
|------------|--------------------------------|
| Oblika | limuzina, 4 vrata, za 4—5 oseb |
| Keroserija | samonosa |

OBESJE IN VZMETENJE

| | |
|---------------|---|
| Prednja prema | posamične obese, dvojne prečne nihalke, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, predni stabilizator |
| Zadnja prema | posamične obese z nihajno gremo, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki, vijajne vzmeti |

VOLAN

| | |
|---------------|---------------------------------------|
| Konstrukcija | prenos z zobato letvijo, premera 26,1 |
| Rajdni krog | 9,25 med pločniki, 11,0 med zidovi |
| Obrati volana | 3,6 |

ZAVORE

| | |
|--------------|---|
| Konstrukcija | kolotne zavore na vseh štirih kolesih, omejevalniki zavorne moči na zadnjih kolesih |
| Rečna zavora | na zadnjih kolesih |

KOLESA

| | |
|---------|--------------------------|
| Platiša | jeklena, prečna, 41 x 15 |
| Gume | pasaste 135 SP-15 |

OPREMA

| | |
|------------------|--|
| Akumulator | 12 voltov, 40 Ah |
| Dinamo | 254 vatov |
| Zarometi | 2 |
| Zadnje luči | 2, luči za vzvratno vožnjo nima |
| Parkirne luči | 2, s predaj na boku |
| Varovalke | 2 |
| Brisalniki | 1 hitrost, 60 zamahov/min |
| Brizgalika | mehanična |
| Kurjava | običajni, radiator, enostopenjski ventilator |
| Notranjost | umetno usnje, gumaste preproge |
| Drigalo | trapez z vijakom |
| Vetna sipa | prednapete |
| Zaščita podvozja | bitumenška masa |

MERE IN TEŽE

| | |
|--------------------------------|----------------------------------|
| Dožina | 4197 mm |
| Širina | 1526 mm |
| Višina | 1405 mm |
| Medosna razdalja | 2270 mm |
| Kolotok | spredej 1256, zedaj 1226 |
| Najmanjša razdalja do cestišča | 130 mm |
| Prazno vozilo | 800 kg (prilagodljivo za vožnjo) |
| Obtežba | spredej 300 kg, zedaj 500 kg |
| Dovoljena skupna teža | 1150 kg |

VZDRŽEVANJE

| | |
|--------------------------|---|
| Posoda za gorivo | 38 litrov |
| Hladilnik | 7,1 litra (z grelcem) |
| Karter | 3 litre (s filtrom), menjava na 5000 km |
| Menjalnik in diferencial | 1,9 litra, menjava na 15.000 km |
| Oljaj filter | menjava na 10.000 km |
| Mazalke | 1 (pedalja), masiranje na 20.000 km |
| Pritisk v gumah | spredej 1,0, zedaj 1,8—2,0 atm |

ZMOGLJIVOST

| | |
|---|---------------|
| Hitrost v 4. prestavi pri 1000 vrtljajih v minuti | 26,25 km/h |
| Srednja hitrost bata pri maksimalni moči 12,3 m/sek | |
| Moč na tono preznaga avta = vsenik (75 kg) | 54,8 KM (DIN) |
| Moč na tono polna natovljenja = avto | 41,7 KM (DIN) |

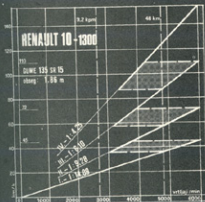


Prtljajnik: širina zgoraj 119 cm, spodaj 74 cm (med kolesi), globina spredaj 32 cm, v sredi 38, zadaj 26 cm, dolžina 101 cm. Višina zadnjega naslonjača 51 cm, višina zadnjega sedea 25 cm. Notranje širine: pri komolcih spredaj 128 cm, zadaj 123 cm. Širina: prednjega sedea 55 cm, zadnje klopi 126 cm. Notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjača 160 cm. Pomik prednjih sedežev 33 cm. Odprtina vrat (višina krat širina) spredaj 97 x 69 cm, zadaj 96 x 61 cm.

| PRIMERJAJTE | renault 10/1300 | renault 10/1100 | austin 1300 | zastava 1300 | VW 1300 | ford escort 1300 XL | NSU 1200 C |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-------------|--------------|---------|---------------------|------------|
| Gibna prostornina (kubiki) | 1289 | 1108 | 1275 | 1295 | 1285 | 1263 | 1177 |
| Moč (KM) pri o/min | 48/4800 | 45/4600 | 53/5000 | 60/5400 | 40/4000 | 52/5000 | 55/5500 |
| Cena (dinarji) | 26.000 | — | 30.081 | 30.800 | 30.523 | 30.940 | 27.397 |
| Največja hitrost (km/h) | 135,0 | 130,4 | 140,6 | 141,7 | 120,8 | 140,5 | 141,4 |
| Pospeški | | | | | | | |
| 0 do 60 km/h (sek) | 7,1 | 6,2 | 7,2 | 7,9 | 9,2 | 6,4 | 6,5 |
| 0 do 100 km/h (sek) | 21,0 | 24,0 | 17,9 | 20,1 | 24,6 | 17,9 | 15,2 |

REZULTATI

- Videz** **8** Oblikovalci so spretno „maskirali“ avto dolg nos pa je vozilo videti skladno in večje kot je v resnici.
- Prostornost** **8** Dovolj prostora za štiri osebe. Prostor za kolena na zadnjih sedežih odvisen od dobre volje potnikov na sprednjih. Dovolj velik prtljajnik, veliko prostora za drobnarije. Štiri vrata.
- Upravljanje** **9** Lahkoten, neposreden in dovolj natančen volan. Dobra sinhronizacija menjalnika. Prestavna ročica je bolj natančna kot v prejšnjem modelu.
- Oprema** **7** Za današnje zahteve premalo instrumentov, želeli bi vsaj termometer. Brisalnici z eno hitrostjo. Nerodna namestitev zadnjih kljuk (znotraj), vendar varovalke proti odpiranju z notranje strani (otroci!).
- Vidljivost** **9** Dobra na vse strani. Manjši voznik pri vzvratni vožnji steguje vrat. Ni luči za vzvratno vožnjo.
- Največja hitrost** **9** V poprečju tega razreda. Toda: največja hitrost je tudi potovalna.
- Pospeški** **8** V primerjavi s prejšnjim modelom (1100) občutno boljši, v primerjavi z neposrednimi konkurenti in za to ceno pa vendar le poprečni.
- Poraba goriva** **10** Novi motor porabi več kot „1100“, pa je še vedno krepko manj žejen od podobnih vozil.
- Legla na cesti** **8** Spodnasa zadek! Lahko ga ujamemo. Na spolzki cesti previdno! Na spolzkih klancih dobro spejle. Zanaša ga bočni veter.
- Udobje** **9** Odlični sedeži. Dobro ogrevanje in zračenje. Vzmetenje kljub motorju v zadku diši (prijetno) po francosko. Veter zelo šumi, zlasti ob vratih.
- Motor** **9** Izjemno dozorel motor. Nezahtevno vzdrževanje. Prožen in varčen. Visokih vrtljajev ne mara.
- Zavore** **9** Kolutne na vseh kolesih, zadaj omejevalnik zavorne moči. Pri pogostem zaviranju se ne utrudijo. Ročna zavora zanič.



Motor renaulta 10 ima za 1289 kubikov pičlo moč. Rezerva vrtljajev, ki jih motor še zmore nad nazivnimi, kjer doseže največjo moč, jamči rezervo za varnost pri prehitevanju in dober poteg na klančih. Zgornja meja motorjevega teka pri 6000 vrtljajih pa komajda pride do veljave, saj za to ni potrebe. Iz primerjave „proznosti“ in „kilometra brez zaleta“ je očitno, da je motor izredno prožen. Tema je prilagojen tudi menjalnik, tako da avto doseže v prvih treh prestavah resnične hitrosti 37, 60 in 91 kilometrov na uro pri 5000 vrtljajih v minuti. Prožen motor pa seveda dovoljuje tudi pretikanje krepko pod temi vrtljaji. V četrti prestavi ni nikoli preobremenjen motor – tudi pri dolgi vožnji z največjo hitrostjo.

