

Test: RENAULT SAFRANE 2,2 Si RT



Uraditev prostora: ne prezrite navodil za uporabo!

Že od lanskega februarja novi renault, s katerim so zamenjali postarani model 25, sili više na avtomobilski lestvici kot katerikoli (veliki) renault doslej. »Kolossalé classe S«? To ne, kajti S – kot safrane – za kaj takšnega še ni dovolj. »Prestige obligé«? To pa, v kar precejšnji meri!

Prestiž je zložen v pakete, teh pa je za skoraj dva ducata safranovih različic: upošteva bencinske in dizelske motorje, pogonski zasnovi in opremo. Višek ponudbe je safrane biturbo (s štirikolesnim pogonom), potem pa prestiž in cena zlagoma upadata. Ampak samo do skrbno določene mere. Pa, saj sem o safranu v celem in obširnejem pisal že v lanski 7. številki Avto magazina, takojci po krstni vožnji z različico V6i. Tokratni test gre vstnic z začetkom prodaje safrana (tudi) na slovenskem trgu.

Oblika tega avtomobila je – ne glede na različico – vselej ista: harmonično celoto sestavljajo značilni renaultovski nos, spretno odmerjeni osrednji del s štirimi bočnimi vrati in skoraj kupejevski zadek. Ker

so na njem tudi vrata, je safrane kombi-limuzina: z že skoraj orjaško dvižno polico pod velikim in zelo položnim zadnjim oknom, s prostornim prtljažnikom ter povrh še z zložljivo zadnjo klopjo. Rezervno kolo je na suhem, v prtljažniškem dnu, le umazaniji z (zadnjih) vrat se pri zapiranju skoraj ni moč ogniti. Safrane je večji (daljši, širši in višji) od renaulta 25, pa tega očem ne pokaže. Ta ugotovitev le še potrdi spretnost oblike, ki je oplemenitenjena tudi z natančno obdelavo, pa znaša količnik zračnega upora – glede na posamične različice – od 0,28 do 0,30, konkretno pri testnem avtu, ki je bil 2,2 Si RT, pa 0,29.

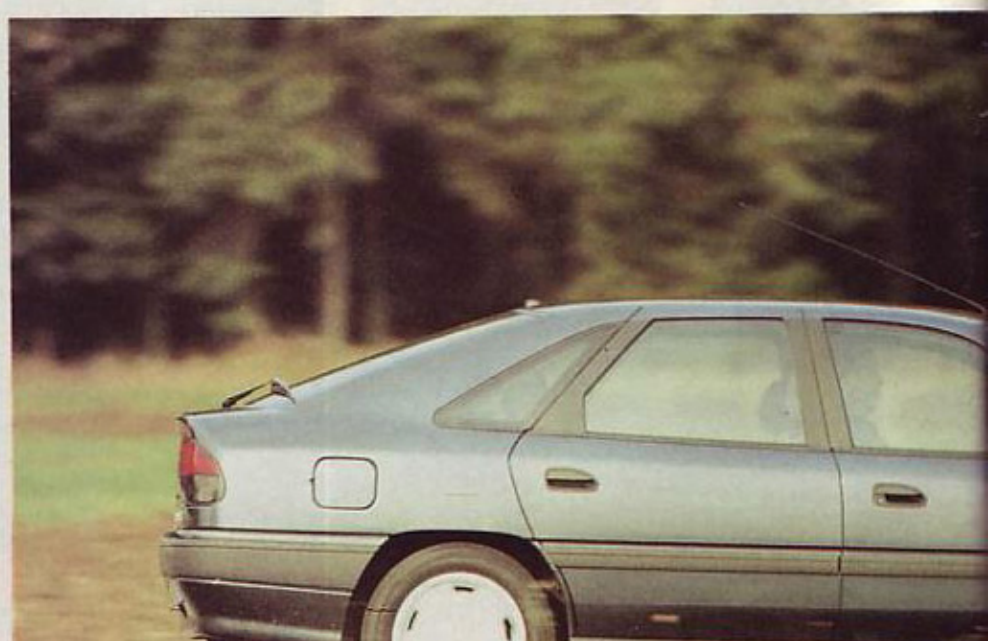
Večja kot pri prejšnjem največjem renaultu je tudi safranova medosna razdalja in ker je po novem motor v nosu nameš-

čen poprek, je rezultat na dlan: 1,71 metra notranje dolžine omogoča limuzinsko ugodje, ne glede na dolžino poti, dovolj dolgo ravna streha ostaja tudi nad zadnjo klopjo nenevarna za glave, sedeži, zglavniki in obloge v celoti pa sodijo že k poglavju o značilnem francoskem udobju. Oprema RT ni niti najcenejša niti najdražja Renaultova ponudba, obsega pa elektrificirane šipe, zunanji ogledali in ključavnice (z daljinskim ukazovanjem), nastavljiva žarometna snopa, štiri zglavnike, spredaj nastavljiva varnostna pasova, premičen volanski obroč, usnje na njem ter na obeh ročicah, pa še potovalni računalnik in »govorca«, ki vam za začetek izreče dobrodošlico, potem pa sproti opozarja na prezrta opravila. Ker možaka

LE RIV



Arhitektura: natančnost robov



v resnici ni v avtu, temveč je tam nekje v armaturni plošči skrit le njegov glas, ste lahko nevljudni, pa se mu za opozorila ni treba zahvaljevati. Lahko pa ga »ugasnete«, če vam začne hoditi po živcih.

Ampak, takole, z vozniskega sedeža, je tudi nekaj zamer: štrleč notranji ročaj vrat ni nujno pripraven, stikala na njegovi zgornji ploskvi pa so (v temi in samo na otip) težko razločljiva. Tudi za nekatere druge naprave, namenjene vozniku, je pametno že prej prebrati navodila, še posebej če so v safrane (dodatno) vgradili hi-fi-stereo-radijsko-kasetno-CD-tunersko napravo z dvojnimi upravljanjem, ali pa tempomat z glavnim stikalom ob prestavni ročici, s preostalima dvema pa na volanskem obroču. Tako neka-

4L



Skladnost nosu: ozke reže, nizka žarometna

ko spoznavajo svoja delovna mesta tudi piloti airbusov in ko znate vozilo naposled premakniti, drugo z drugim ni več tako zelo zamotano. Ugotoviti utegneta le še to, da je pedal sklopke pretirano visoko štrleč in da premajhni zunanji ogledali nista kos pomoči, ki ju voznik ob skoraj »neprozornem« zadku od njiju pričakuje. Mi je pa všeč domislica: da so luči za k nogam namestili v zvočnike (pri tleh); ter da so štiri luči tudi na stropu, po ena opozorilna pa v zadnjem robu vsakih stranskih vrat.

Povsem dovolj je v safranu tudi merilnikov, predalov in pliša. Rahlo preveč za višji av-

tomobilski razred je v tem primeru plastike; in premalo zdaj moderne varnosti: ni zračne vreče, ni samodejnega zategovalnika prednjih varnostnih pasov.

Z vžigalnim ključem je več dela kot v airbusu: ker reže zanj vozniku zakrivajo zajetni prečki volanskega obroča, sploščen »satelit« za ukazovanje napravi hi-fi in še dokaj običajna ročica za brisalnice (spredaj in zadaj) ter brizgalke, ga je težko vtakniti. Moderna arhitektura ni vedno najpripravnejša.

Motor 2,2 Si sodi v sredino safranove motorizacije. Številka v oznaki je namenjena 2165 kubikom gibne prostornine. Črka i pomeni elektroniko za vbrizgavanje in vžig goriva, ob S (lahko tudi V) pa je treba znati uganiti, da so ta štirivaljni opremili s po tremi ventili za vsak valj; po dva za sesalno in po eden za izpušno delo. Z njimi je povezan tudi tovarniško

oznanjeni »air jet inlet system«, ki omogoča optimalnejše polnjenje s pogonsko zmesjo – predvsem v prostem teku in ob nižjih vrtljajih ročične gredi. S tem so dosegli za 7 do 14 odstotkov nižjo porabo med mestnimi vožnjami, nižji in stabilnejši prosti tek motorja (pri 825 vrtljajih v minuti) ter čistejši izpuh (družno z uravnanim katalizatorjem). Princip delovanja tega sistema je preprost: podtlak, ki nastaja pri potovanju zraka skozi zožitev v vsak valj posebej, poveča njegovo hitrost – celo do soničnih vrednosti.

Seveda tega vrtnčenja voznik ne zaznava, občuti pa nekaj tresljajev, ki najverjetneje niso v zvezi ravno s tem izumom. Saj veste: Renaultov motorji niso najmirnejši in najtišji na svetu, tolikanj robati pa tudi ne, da bi pokvarili siceršnji značaj avtomobilov, ki jih poganjajo. Tale 2,2 Si ubogljivo vžge, malce zahrope in se je dovolj spokojno



Skladnost notranjosti: dolžina in sedežno udobje



pripravljen vrteni do šesttisočkrat v minuti. Tam so mu na merilniku začrtali opozorilno polje. Med našimi meritvami smo segali do številke 6500, kjer obvelja prepoved. In kdor bo enako trmast, bo to zaznaval tudi z ušesi.

Največje moči je dovolj in premalo: 103 kW oziroma 140 KM zadošča za zmerno, še tekočo, a ne preveč ambiciozno vožnjo. Safrane RT tehta več

Tako nekako spoznavajo svoja vozila tudi piloti airbusov.

kot 1400 kilogramov in to motor občuti. K sreči je navora za prožnost dovolj, če se sprijaznete s tem, da ne boste ob vsaki zeleni luči na čelu kolone, da pa boste zmerno hitro in tekoče potovali. Skratka: za ostrost zahteva ta motor ostrost. To pa pomeni, da je treba dosledno sproti segati k prestavni ročici. Ta je pripravno kratka in pripravno blizu roke; a – zaradi pleteničnega prenosa gibov (namesto klasičnega drogova) tudi ne preveč uslužna. V njenem imenu se odkupi menjalnik: s sinhronizirano vzvratno prestavo. Pa tudi z zelo tihim tekom in – tako zagotavlja tovarna – z zelo nezahtevnim vzdrževanjem.

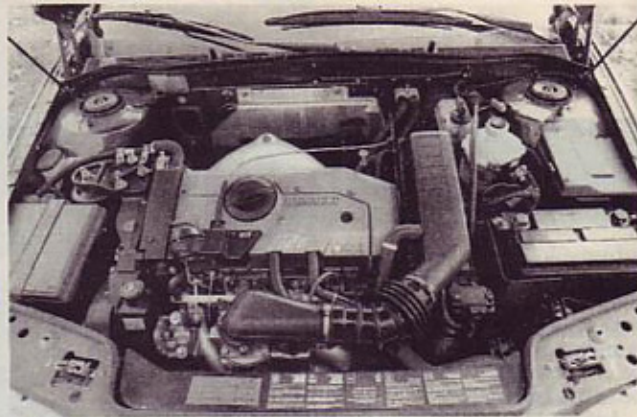
Safrane ima vsa štiri kolesa posamično obešana in oprta na vzmetne noge – spredaj z enojnimi, zadaj pa z dvojnimi prečnimi vodili. Predvsem kinematika med zadnjima kolesoma precej prispeva k prepričljivi nevtralnosti vozila. Tako zna biti safrane presenetljivo hiter avtomobil: ko gre za ravno smer (tudi ob zoprnem močnem bočnem vetru), ko gre za avtomobilske ceste nasploh in ko gre za vijuganje po podeželju. Volan je vozniku

všeč zaradi ne prevelikega in dobro oprijemljivega obroča, zaradi samo treh zavrtljajev in zaradi ne premehkobnega servoojačevalnika zanj. Tudi z zavorami je na videz vse v redu: prednja koluta sta notranje hla-jena, ABS je serijski in običajno zaviranje ne pozna napak. Ko pa smo – med našimi meritvami – zavirali na vso moč pri hitrosti 150 kilometrov na uro, se je testni safrane ustavil šele po 112,8 metra poti. To pa je dokaj velika razdalja, ki si jo velja vtisniti v vozniški spomin.



Safrane 2,2 Si RT sodi z motorjem in opremo približno v sredino prej omenjenih dveh ducatov safranovih različic. Mu pa – tako kot vsem tem renaultom po vrsti – ostaja lastnost, da je moderno zasnovan in moderno izdelan avtomobil. Ker je obenem tudi moderno všečen ter potovalno ugoden, je pravi »le rival«: tekmeč ne le peugeotu 605 in citroënu XM, ampak tudi številnim drugim (kombi-)limuzinam približno istega razreda, ki so napredaj tod okoli.

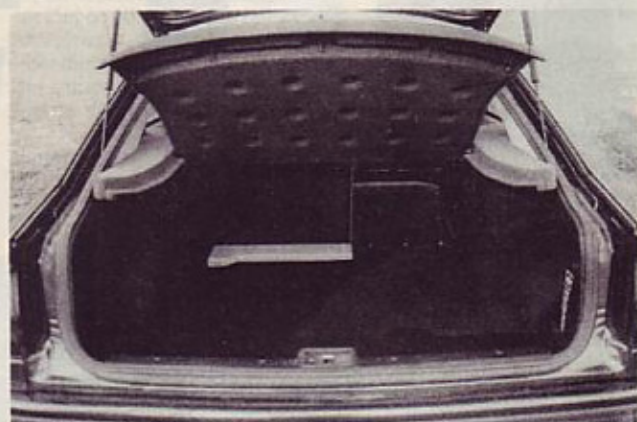
Tekst: MARTIN ČESENJ
Foto: IGOR MODIC



Ureditev motorja: trije ventili za valj



Skladnost zadka: povečana luč, pločevinast zavihek



Ureditev prtljavnika: velikost na obroke



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtno in gib 88,0 x 89,0 mm – gibna prostornina 2165 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 103 kW (140 KM) pri 5750/min – srednja hitrost bata pri največji moči 17,0 m/s – specifična moč 47,6 kW (64,6 KM)/liter – največji navor 186 Nm pri 4500/min – ročna gred v 5 ležajih – 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – 3 ventili za vsak valj – glava in blok iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bendix) – vodno hlajenje, 7,1 litra – motorno olje 5,5 litra – akumulator 12 V, 65 h – alternator 1540 W – uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,211; III. 1,483; IV. 1,103; V. 0,897; vzvratna 3,636; diferencial 4,143 – platišča 6J x 15 – gume 195/60 R 15 T (Michelin), katalni obseg 1,90 m – hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 30,7 km/h.

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – $C_x = 0,29$ – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, enojni prečni vodila, stabilizator – zadaj vzmetni nogi, dvojno prečna vodila, nalezne opore, stabilizator – dvokrožne zavore, kalutne za vsa štiri kolesa, spredaj posebej hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtiljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4735 mm – širina 1820 mm – višina 1445 mm – medosna razdalja 2765 mm – kolotek spredaj 1530 mm, zadaj 1480 mm – najmanjša razdalja od tal 120 mm – rajdni krog 11,4 mm – **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1710 mm – širina (kolalci) spredaj 1560 mm, zadaj 1550 mm – višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 910 mm – vzdolžnica prednji sedež 890-1100 mm, zadnja klopi 930-720 mm – premer volanskega obroča 375 mm – prtljažnik (normno) 480 litrov – posoda za gorivo 80 litrov.

Teže: prazno vozilo 1410 kg – dovoljena skupna teža 1955 kg – dovoljena teža prikalice z zavoro 1300 kg, brez zavore 650 kg – dovoljena obtežba strehe 80 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 206 km/h – pospešek 0-100 km/h: 10,2 s – poraba goriva (ECE): 7,0/8,7/12,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
202 km/h (V. prestava)

Pospeski:
0-60 km/h 4,9 s
0-80 km/h 7,5 s
0-100 km/h 11,2 s
0-120 km/h 16,0 s
0-140 km/h 22,5 s
0-160 km/h 32,4 s
1000 m z mesta:
32,0 (158 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.):
36,4 s (152 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
40,4 s (134 km/h)

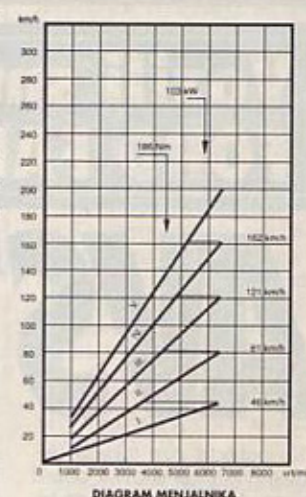
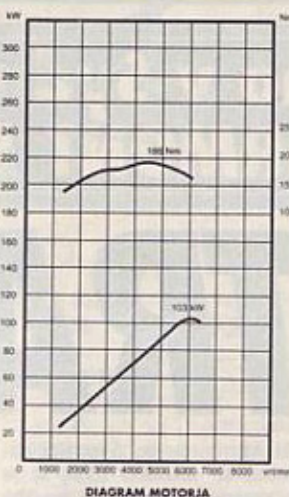
Zavorna pot:
od 150 km/h 112,8 m
od 100 km/h 48,3 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na 60 resnično 59,8
kazalec na 80 resnično 77,7
kazalec na 100 resnično 78,2
kazalec na 120 resnično 114,7

Poraba goriva

testno povprečje:
13,6 litra/100 km



Hvalimo

- zunanji videz
- kombi-limuzina
- prostornost in udobje
- vodljivost in lega na cesti
- družnost motorja in menjalnika
- končna obdelava

Grajamo

- vidljivost nazaj
- težka (in umazana) zadnja vrata
- (povprečna) poraba goriva
- glasen motor
- zatikajoča se prestavna ročica

Cena

SIT 3.933.792,00
(Revoz, Novo mesto)

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda