

Vozili smo:

RENAULT

SAFRANE

*E na koncu je vsega kriv.
Žafran – kot cvetlica
– je po francosko
safran, safrane – kot
renault – je brez
besednega pomena.
Zbuja pa miselne
prebliske o žafranski
pomladni svežini in
o povsem svežem
renaultu hkrati s tem.
Torej umetnost imena,
ne ime rože!*

Testna pot je merila debelih osemsto kilometrov: iz Züricha v Prago. To je pomenilo zmerno in omejeno hitrost na brezhibni švicarski avtomobilski cesti, ostro vijuganje skozi južnobavarško podeželje, največje hitrosti na nemški avtomobilski cesti in preskus udobja na robato razpadajočem češkem asfaltu. V celem zelo dobra priložnost, da avto pokaže, kaj zmore.

Renault safrane je povsem nov avtomobil z najmanj dvema nalogama: da zamenja dozdajšnji renault 25 in da zdobi spomin na ugledne Renaultove čase (bolj na ugled kot na čase) med obema svetovnima vojnoma. Zato so ga zasidrali v vrh ponudbe te znamke, vanj pa vložili osem milijard francoskih frankov; pol od tega v sandouvillsko tovarno, na račun njene povsem tehološke prenove. Montažna linija je zdaj – v primerjavi s tisto, za renault 25 – odločno krajsa, robotov ob njej je precej več, ljudi manj, prepričljivo krajsi pa je tudi čas izdelave posamičnega avtomobila. Rezultat: 500 novih safrane na dan. Tolikšna zmogljivost gre tudi na račun temeljito premišljene proizvodne priprave in »modularne« zasnove vozila,



L'ARCHITECT

ki omogoča hitro in natančno robotско sestavljanje posamičnih sklopov.

O filozofiji novega renaulta ne sme biti dvoma: safrane združuje francoski šarm oblike, udobja, prostornosti in voznega ugodja ter severnoevropsko zahtevnost po visoki tehnologiji, racionalnem servisiranju, varnosti in uporabnosti.

To hoče biti imeniten avtomobil, zato je za 21 milimetrov daljši, za 12 milimetrov širsi in za 28 milimetrov višji od renaulta 25. Večje so tudi vse notranje mere, vključno s prtljažnikom, rahlo večja pa je, jasno, tudi presečna ploščina vozila, a znaša kolikšnik zračnega upora vseeno ugodnih 0,28 do 0,30, odvisno pač od posamičnih različic ter njihove aerodinamike.

Če bi safrane ne imel štirih bočnih vrat, bi bil lahko kupe; če

bi ne imel vrat tudi na zadku, bi bil limuzina. Tako pa je kombilimuzina in nadaljevanje hišne tradicije od nekdajnega R 16 dalje.

Safrane je elegantna kombilimuzina: z mehko glavno limijo, ki teče od prednjega odbijača in se navpično zalomi še nad zadnjim karoserijskim centimetrom; z nežno upognjeno bočno črto, ki je hkrati tudi spodnji zastekliti vteni rob; z veliko in izrazito položno šipo v zadnjih vratih; ter z moderno prečno »napetostjo« karoserije od nosu, ki ga diči tudi na novo obdelan Renaultov znak, čez streho, ki je povsem brez robov, do zadka, ki so mu pod zavihek vtisnili zadnje luči – čez vso širino, kot da bi ga delali pri Mitsubishiju.

Elegantni so tudi detajli: istobarvni (glede na karoserijo) zunanjí ogledali, zglajena plastiča

s po petimi vijaki, skoraj ovalne kljuke na vratih ter nizka prednja žarometa, ki odlično pristaja na oba konca ozkih zračnih rež. Safrane od zunaj ni le spremno narejen, ampak je tudi skladno odmerjen avtomobil, zato svoje resnične centimetre, ki ga z vsem drugim vred uvrščajo v višji avtomobilski razred, diskretno prikriva.

Približno tako kot v notranjosti: tudi tamkaj resničnih širin in dolžin ni videti, jih je pa čutiti. Potniški prostor je namreč bogato zapoljen z vsem, s čimer pri Renaultu povzemajo »francosko udobje«, pa naj gre za običajne sedežne in druge obloge, ali pa za usnje in žlahten ter lakiran les. Predvsem v slednjem izvedbi je želja po prestižu povsem na dlan, ugodili pa so ji tudi s preostalimi deli notranje opreme. Ergonomija (predvsem, a ne le za



TURE MODERNE

voznika) je bila pri tem očitno v ospredju. Prednja sedeža sta seveda pomična v vse običajne smeri, hkrati pa znata streči tudi s temeljito nastavljalivima naslojaloma (s pomočjo vrste stikal na robu sedišča). Tako je moč ustreči različnim višinam lastne hrbitenice pa tudi različnim zahlevam po bočnem oprijemu hrbita. Elektriko ubogajo še volanski obroč in zunanji ogledali, vse skupaj, s sedežem vred pa je moč vtišniti v tri spomine, za vsakega člana družine posebej. Tudi zdaj s sedenjem ni težav, če pa je klop elektrificirana, jo je moč zamakniti – bolj sproščeni telesni legi po meri. Armatura plošča je pregledna, dobro založena, z dostojanstveno grafiko merilnikov in dopolnjena s potovalnim računalnikom, nadstrešek zanje pa služi tudi testni plošči, ki zmora biti vidna ali slišna, kakor

je uporabniku bolj po volji. Nasprotno si pri Renaultu že nekaj let prizadevajo, da bi bili njihovi vozniki čim manj moteni, ko vozijo. To pomeni, da so jim potrebne merilnike in signale namestili v najugodnejši del vidnega polja, da jim pomagajo z zvočnimi obvestili o dogodkih v avtu in, da so glavna stikala za hi-fi (v safrane vključeno CD) namestili ob volanski drog. Od tamkaj bo moč ukazovati tudi telefonu brez klasične slušalke (da bosta roki prosti).

Še najbolj zamotana se zdi klimatska naprava, dopolnjena s shemo delovanja in zračnih tokov ter opremljena s precej dolgo vrsto potrebnih stikal. Deluje pa odlično za vsako vzdolžno polovico potniške notranjosti posebej.

Renault safrane je na voljo v osemnajstih različicah, to šte-

vilko pa dobite, če upoštevate kombinacije petih bencinskih motorjev, dveh turbo-dizlov, dveh pogonskih sistemov (na prednji ali na vsa štiri kolesa) ter treh paketov opreme (RN, RT in RXE). Smetana na torti bo nared šele v drugi polovici tega leta. To bo sicer nedavno v Ženevi že predstavljeni safrane biturbo (motor V6, dva polnilnika, 260 KM) s prestižno opremo ter z dokajšnjim prispevkom nemških firm Hartge, Irmischer in Boge.

Za zdaj je bencinskih motorjev torej le pet. V domači Franciji je safrane na voljo z motorji 2.0i, 2.2 Si (ali Vi) ter s trilitrskim V6, ponekod druge pa bo moč izbrati tudi 2.0 Si (ali Vi) in 2.2i. Vsi ti motorji so opremljeni z uravnavanimi katalizatorji v izpušnih sistemih, natančnejše podatke zanje boste našli v priloženem

ni tabeli, velja pa omeniti, da pomeni oznaka Si ali Vi po tri ventile (dva sesalna, en izpušni) za vsak valj, medtem ko imajo drugi motorji dvoventilsko tehniko. Ventilske trojke omogočajo tovarniško oznanjeni »air jet inlet system«, kar pomeni zvečane hitrosti pogonske zmesi v izgorevalnih prostorih – predvsem v prostem teku motorja in v njegovih nižjih delovnih območjih. Tako pospešeno vrtinčenje pripomore k nižjemu in mirnejšemu prostemu teku (825 vrtljajev v minut) ter k do 14 odstotkov zmanjšani porabi goriva med mestnimi vožnjami; skladno s tem gre tudi za izrazitejšo prizornost do okolja.

Tudi oba v tabeli zapisana turbodizla sta že nared za francoske kupce. Manjši, 2,1-litrski je že znani Renaultov dizel, a tokrat z na novo obdelanimi zgoreval-

nimi predkomorami, z novo visokotlačno črpalko, z novimi vbrizgovalnimi šobami ter z na novo uravnanimi ventilskimi časi in polnilnim tlakom. Večji, 2,5-litrski turbodizel, ki nosi oznako sofim S8U, je tokrat prvič v Renaultu, odlikuje pa se ne le s povsem solidno največjo močjo, ampak predvsem z ugodnim navorom v celoti.

V nasprotju z Renaultom 25 so motorji v Safrane nameščeni poprej v nosu, to pa je zahtevalo krajši menjalnik. Še možnih 35,2 centimetra zunanj dolžine novega menjalnika so dosegli s svojstveno zasnovo: s tremi, namesto dveh običajnih gred. Druga lastnost: pretikanje s pomočjo dveh pletenic do prestavne ročice, sinhronizirana vzvratna prestava, tiši tek in povsem nezahtevno vzdrževanje.

Med doplačila pri Safrane sodi tudi štiristopenjska avtomatika z zelo prikladno prestavno ročico, s programoma za običajno in športno vožnjo ter z mehansko zaporo tretje in četrte prestave – varnosti z gorivom na ljubo.

Pogonski zasnovi sta – kot rečeno – dve: na samo prednji kolesi, ali pa na vsa štiri hkrati. Slednja možnost gre za zdaj

v korak le z motorjem V6, pozneje bo obvezna še pri različici biturbo. Quadra, takšno je že ustaljeno Renaultovo ime za stalni 4WD, ima sredinski diferencial (tako se mu reče, v resnici je nameščen povsem ob motorju) z viskozno sklopko, ročno zaporo zadnjega diferenciala (delijočo le v prvi prestavi) in dvočlenko kardansko gred: njen prednji, 90-centimeterski del je jeklen, njen zadnji, 130-centimeterski del pa je izdelan iz ogljikovih epoksnih kompozitnih materialov in tehta le 1,5 kilograma.

Osnovna razdelitev motornega navora znaša 60 odstotkov k prednji in 40 odstotkov k zadnji premi, je pa prilagodljiva do obeh skrajnosti (0 : 100 oziroma 100 : 0).

Ne glede na število gnanih kolies je podvozje novega Renaulta vselej enako: s štirimi posamičnimi obesami in s štirimi vzmetnimi nogami. Prednja prema je zanimiva zaradi enojnih prečnih vodil v obliki črke L. Ti omogočata daljši ročici in natančnejše nadzorovanje obeh prednjih obes. Pod zadek so namestili premo z več vodili, glavna med njimi pa so dvojna prečna vodila, ki omogočajo do največ 1,5 sto-



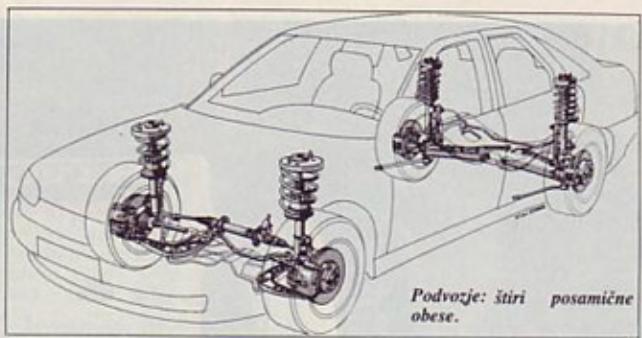
pinje zamika geometrije zadnjih kolies, kar priomore k neutralnosti vozila na ovinkih.

Medkolesne tehnologije pa s tem še ni konec. K dražjim

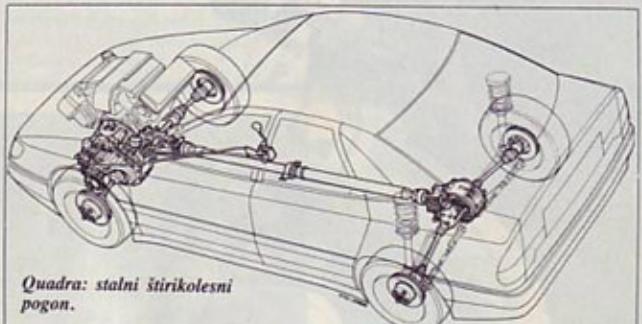
izvedbam safrane sodi tudi inteligentnost vzmetanja in blaženja oziroma všit visokotlačni zračni in računalniško podprt sistem, ki ponuja več možnosti. Prva je

Tehnični podatki

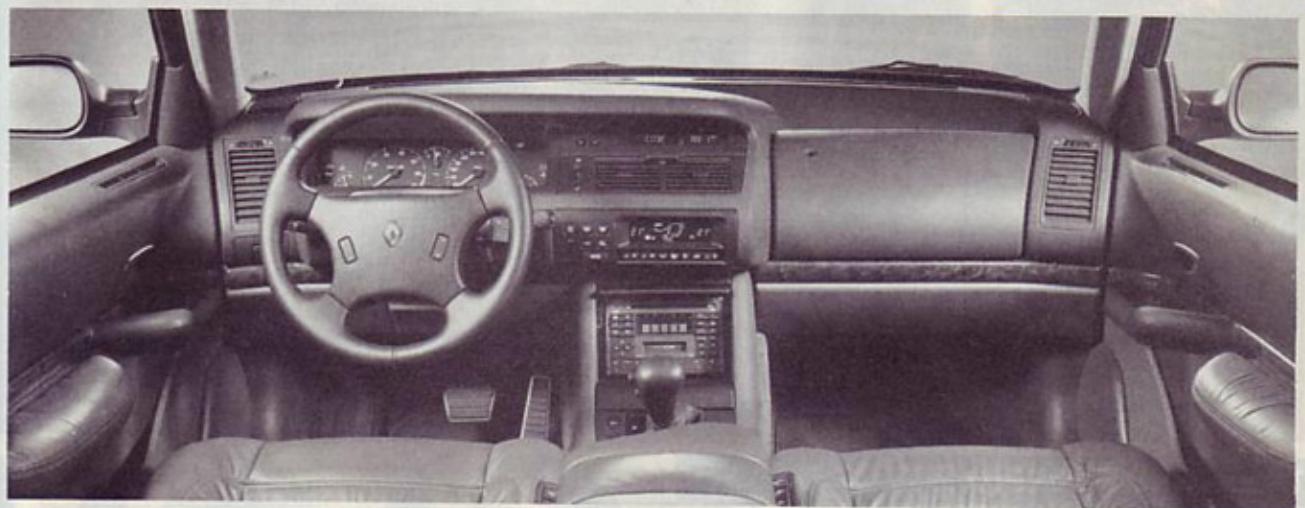
RENAULT SAFRANE	2.0i	2.0 Si (Vi)	2.2i	2.0 Si (Vi)	V6i (quadra)	2.1 dT	2.5 dT
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	6-valjni, V90°	4-valji., vrst., turbodizel	4-valji., vrst., turbodizel
vrtina in gib (mm)	88,0x82,0	88,0x82,0	88,0x89,0	88,0x89,0	93,0x73,0	86,0x89,0	93,0x92,0
gibna prostornina (kubiki)	1995	1995	2165	2165	2975	2068	2499
kompresija	9,2:1	9,3:1	9,2:1	9,2:1	9,6:1	21,0:1	21,1:1
največja moč (kW/kM pri 1/min)	79/107 pri 5500	99/135 pri 6000	81/110 pri 5000	103/140 pri 5750	125/170 pri 5500	66/90 pri 4250	85/115 pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	159 pri 2500	174 pri 4500	179 pri 2500	186 pri 4500	240 pri 4500	191 pri 2000	245 pri 2400
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zaboti jermen)				2x1, v glavi (veriga)	1, v glavi (zaboti jermen)	
število ventilov za valj	2	3	2	3	2	2	2
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje goriva za vžig, katalizator					visokotlačna črpalka, turb. polnilnik	
hlaženje	vodno						
menjalnik (število prestav)	5	5	5	5	5	5	5
prednja prema	vzmetni nogi, enojni prečni vodili, stabilizator						
zadnja prema	vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, natezne opore, stabilizator						
zavore spredaj	kolutne, dodatno hlažene						
zavore zadaj	bobnaste	kolutne	bobnaste	kolutne	kolutne	bobnaste	kolutne
volan	z zaboto letvijo, servo						
platišča	5½Jx14	6Jx15	5½Jx14	6Jx15	6½Jx15	5½Jx14	6Jx15
gume	185/70 R 14	195/60 R 15	185/70 R 14	195/60 R 15	195/65 R 15	185/70 R 14	195/65 R 15
teža praznega vozila (kg)	1370	1400	1380	1410	1465 (1580)	1410	1565
dovaljena skupna teža (kg)	1890	1955	1860	1955	1990 (2020)	1890	2090
medosna razdalja (m)	2,765						
dolžina x širina x višina (m)	4,735 x 1,820 x 1,445						
prtlažnik (litri)	480 (ob elektronskih blažilnikih: 425; quadra: 390)						
posoda za gorivo (litri)	80						
največja hitrost (km na uro)	189	203	189	206	220 (214)	177	195
pospešek 0–100 km na uro (s)	12,5	11,2	11,9	10,2	9,6 (9,8)	14,9	12,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/8,4/11,3	7,0/8,7/12,0	7,0/8,7/11,7	7,0/8,7/12,2	8,2/10,1/15,5 (8,9/10,6/16,4)	5,2/6,9/8,7	5,5/7,4/9,9
vrsta goriva	(neosvinčeni) bencin super					plinsko olje	



Podvozje: štiri posamične obese.



Quadra: stalni štirikolesni pogon.



Notranjost: Renaultov stil, več preščita.

»aktivno aerodinamična«: nad hitrostjo 120 kilometrov na uro se vozilo samodejno in za 15 milimetrov bolj približa k tlem, kar pomeni – ob že tako zelo zglajenem trebuhu tega vozila – ugodnejše zračne tokove in zanesljivejšo lego vozila na cesti. Pod hitrostjo 80 kilometrov na uro se vozilo znova (samodejno) dvigne v prvotni položaj. Celotnemu sistemu pa voznik lahko ukazuje tudi s pomočjo stikal in to je druga možnost: ta omogoča ročno izbiranje vzmetenja in blažejanja za »udobje«, za »sport« in za »nekaj vmesnega« (medium). Zračni tlak v sistemu (1,5 do 8,5 bara) omogoča tudi prizdignjenje karoserije za 30 milimetrov, če slabo vozišče, ali vožnja po snegu in blatu zahteva tako.

Je pa dobro vedeti: računalni-

ku in vzmetni inteligenci pomagajo natančno razvrščena tipala za vzdolžne in prečne pospeške vozila, za njegovo odmaknjenošč od tal, za obremenjenost motorja (na osnovi oljnega tlaka v njem), za kote volana, za hitrost vozila in za zavorno moč.

Ko sem že ravno pri zavorah: te so odlične, povsem kos obremenitvam in teži vozila ter večidel štirikrat kolutne in spredaj posebej hlajene. Le ob najšibkejših motorjih so zadnjim kolesom namenili bobnaste zavore. Tudi ABS je pri večini različic prištet v osnovno ceno. To je stirikanalski Boschev sistem (2E), ki so ga za različico quadra nadomestili s sistemom 2S, ta pa premore tudi peto tipalo za vzdolžne pospeške vozila. Z njim preprečujejo zaviralni učinek motorja na prespolzkih tleh.

S spolzkoščjo pod kolesnimi

gumami se na cestah med Zürichom in Prago res nismo ubadali. Za omogočene vozne razmere pa vsem: safrane je moč zelo hitro in ostro voziti, pa pri tem prav nič negati nad udobjem, ki ga omogoča. Zamora gre morebiti le motornim močem in to kar vsem po vrsti. Navor, torej prožnost, je odlična, poskočnosti teža povprečno 1400-kilogramskega avtomobila pa ni vedno dovolj. »Saj zato pa delamo biturbo!« se je zarežal eden od mladičev Renaultovih ekipe, ko sem mu to omenil.

• • •

Tako je že vnaprej jasno: navzgor podaljšana paleta motornih moči bo le še potrdila, da je rena-

ult safrane temeljiti avtomobil. Naj gre za francoški šarm, za lagodnost vožnje, ki jo omogoča, ali pa za vso pravkar opisano tehnologijo v njem – safrane je uspešen plod moderne avtomobilske arhitekture. To pomeni, da so milijarde frankov dobro naložene in da tudi umetnost imena ni bila vse: potrebno je bilo še veliko trdega inženirskega dela.

Martin Česenj