



Regie Nationale des Usines Renault ni je največja francoska avtomobilска tovarna, ampak je tudi eden izmed tistih proizvajalcev, ki se ponašajo s celotno avtomobilsko ponudbo: v tem primeru od najmanjšega R 4 (za štiri potnike) do orškega R 390 (za 38 ton tovora). Renault trafic – nasi bo kombi ali mini-bus – sodi v hišno zlato sredino.

Tako kot je pri tej avtomobilski kategoriji v navadi, je tudi trafic na voljo z različnimi medosnimi razdaljami, z različnimi karoserijskimi dolžinami in višinami ter z različnimi oblikami: kot kombi, kot poltovornjak in kot mini-bus.

Mi smo preskusili mini-bus, oz. rom micro-bus kot mu pri Renaultu uradno pravijo. Z devetimi sedeži in s standardno opremo. Ter z že prevoženimi 19.000 kilometri, z odlomljeno polovico zadnjega odbijača ter z močno zanemarjeno notranjostjo. Takšnega smo pač dobili pri novomeški IMV.

Renault trafic je bil prvi evropski kombi modernega časa: z aerodinamično prisekanim nosom, z motorjem v njem ter s pogonom na prednji kolesi. Zato je zdaj najprijstojnejši med tekmeči. In zato tudi vse teže drži korak z njimi. Ampak: traficov je na naših cestah ter na račun posredovanja IMV veliko. In prav renault trafic je tisti, ki je spodrnil okoren in starinsko oblikovani novomeški prakombi.

Kot mini-bus je trafic še vedno aktualno zasnovan. Rahlo štreč nos, ki je oblikovalsko gledano podaljšek zmerno nagnjene prednje šipe, ponuja prostor za vzdolžno nameščen motor. Ravna streha

Renault trafic microbus

KOMBINIRAN PROMET

Devet sedežev, špartansko okolje in dizel

in boki so ojačani z vzdolžnimi utori. In vrata so štiri. Po ena na vsaki strani za dostop k vozniškemu sedežu ter dvosededežni (natančneje rečeno: enoinpolsedežni) klopi ob njem, drsna, na desnem boku, za dostop k preostalemu potniškemu prostoru ter dvočlena (od vrha do tal) na zadku. Ravnoučna zadnjina vrata so vam lahko všeč, lahko pa tudi ne. Pripravna so v primerih, ko prtljaže ali tovora ni toliko, da bi bilo potrebno odpreti obe krili vrata. Tudi pretirano široka niso, kar pomeni, da za odpiranje enega krila ali obeh hkrati ni potrebno veliko praznega prostora za vozilom. Toda: v primerjavi z dvijušimi vrati, ko so odprtia, ne ponujajo strehe nad glavo, pa tudi v napot so, saj štrljivo vzdolž vozila, pa se jim je potreben med nakladanjem pretirano ogibati. Povrh tega za stekla v teh vratah ni niti brisalnika niti naprave za gretje.

In, da je splošen vtis o njih še slabši, so v celem narejena iz povsem gole, prav nič obložene, in na notranji strani grobo rezane pločevine. Ampak tako pločevi-

nast in gol je ves potniški del tega avta. Zato se zdi takšen trafic micro-bus kot polizdelek. Človek v njem je ves čas trdno prepričan, da ga v tovarni niso uspeli dokončati. Kajti: obloge na vratih, podu in stropu so namenili le prednjemu delu notranjosti, torej okolju vozniškega sedeža in klopi ob njem. In niti centimeter dije. Tudi zglavniki so namenjeni le vozniku in prednjima sopotnikoma. Končno! Od tam proti zadku se obloge končajo, sedeži so primitivni in vse naokrog je gola, ostro rebrasta pločevina. Kar zmrazi vas, če

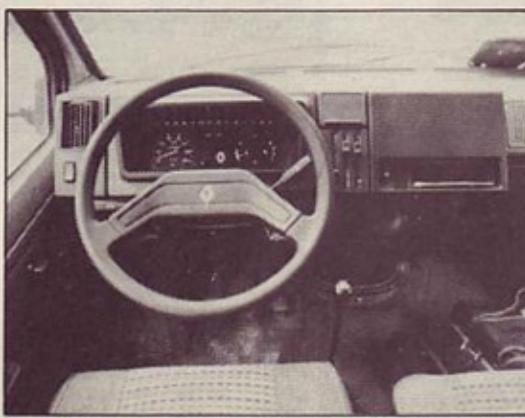


pomislite, da bi obnjo utegnili udariti z glavo. In zmazi vas tudi zaradi mraza tam zadaj. Kajti gretje je izdatno, a usmerjeno v ozek snop vročine le spredaj. Zadaj je mraz. Tako o udobju za nadaljnih šest potnikov sploh ni mogoče govoriti. Ima pa takšna golota s preprosto sedežno zasnovou in preprosto sedežno pritrditvijo seveda tudi svojo prednost. Po nekaj minutah odvijanja vijakov pri sedežnih vzožjih je zadnj del vozila prazen. In namenjen zgolj prevažanju tovora.

Ne glede na to, kaj je tam zadaj, tudi vozniku ni z rožicami postlano. Njegov sedež resa streže z vzdušnim pomikom in s premičnim nagibom naslonjalna, ampak sedeti je potreben natanko toliko visoko kot so to odmerili v tovarni. To pa pomeni: prenizko! In tako je



Potniški prostor: kombi s sedeži



Voznikov prostor: samo najnajneje pred prenizkim sedežem



Zadnja vrata: včasih zelo neprikladna

glede na nameščenost precej položnega volanskega obroča, pedalov in prestavne ročice zelo težko najti sproščen in pripraven polo-

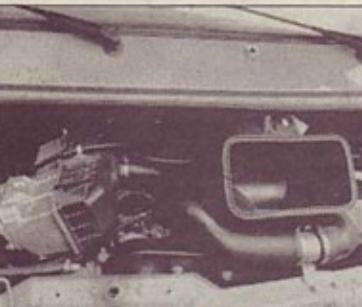
žaj telesa. Nizko sedenje pa ovira tudi dobro vidljivost tik pred vozilom in ob njem; ter obenem precej utruja hrbitenico.

Po novem imajo trafici zunanj ogledali na razmeroma dolgih pečljih in z večjimi vidnimi polji, kar – vsaj po tej plati – olajšuje vidljivost nazaj. Vozniku pa je na voljo tudi značilno renaultovska armaturna plošča z dolgo vrsto kontrolnih luči, z merilnikom hitrosti in z dvema kilometrskima števcema ter s kazalcema za temperaturo hladilne tekočine in kolčine goriva. Vsa potrebna stikalna, žal tudi za trobljo, so v ročicah ob volanu, le za (nenatančno) nastavljanje gretja in zračenja notranjosti je potreben sedež k desnemu robu armaturne plošče. Tam sta tudi pepeplnik in vžigalknik, manjka pa ura, ki v takšno vozilo zanesljivo sodi. Skromno odmerjen v tem avtu je tudi prostor za drobnarijo, da pa bi potnik, ki sedi poleg voznika, ne trkal ob prestavno ročico, so jo namestili močno v levo: tam je zdaj v napoto voznikovi desni nogi.

Oddolži se s kratkimi, natančnimi in dovolj lakovitimi gibi. Lekotno deluječ pa je tudi (v tem primeru) dizelski motor v nosu. Ta 2068-kubični štirivaljnik poznamo

iz Renaultovih limuzin, izdelan pa je v celem iz lahke kovine, z oddišnjo gredjo v glavi in z zobatim jermenom zanj. Hladnemu so namenili hitro in učinkovito pregretje, zato motor zlahka vžiga in tudi zelo hitro uglađuje steče. Naslohu je to mirem in prijetno tih dizel, ki streže z največjo močjo 43 kW oziroma 60 KM pri 4000 vrtljajih v minutah ter z največjim novrom 118 nM pri 2000 vrtljajih v minutah. Petstopenski menjalnik je seveda prilagojen transportnim zahtevam, toda motorne zmogljivosti ostajajo prepričljive le ob praznem ali na pol obremenjenem vozilu. Z devetimi potniki v avtu in s pripadajočo prtljago v zadku živahnost dizelskega trafica močno opeša. Naša meritve smo opravili z dvema osebama v avtu in s polno 70-litrsko posodo goriva. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je micro-bus pospel v 22,4 sekunde, do hitrosti 100 km na uro pa v 36,3 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v peti prestav:





Tesno odmerjeno: dizel v nosu

zmogljivosti teče motor tega renaulta večidel v zgornjem delovnem območju. To pa vpliva tudi na porabo goriva. Med našo preskušnjo smo izmerili povprečje: 9,8 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov.

Z izjemo potrebitnosti ki jo zahteva od voznika glede pospeškov in hitrosti, je trafic diesel micro-bus nezahtevno vodilj avtomobil. Volan na primer nima servovojaževalne naprave, a je s 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke navkljub dizelski teži v nosu dovolj lahko tudi za počasnejše manevre; In obenem še dovolj neposreden tudi za naglejše in zahtevnejše ovinki. Pač pa je hitremu vijugjanju teže kos tega zadnjega prema, oprta ob vzmetni nogi in napake, ampak med slabo opravljeno delo servisnih mehanikov. I Z omejevalnikom zavorne moči na zadnja kolesa je bilo očitno nekaj zelo narobe.



Zunanje ogledalo: velika »slika« na dolgem peciju



Primitivno: sedeži na goli pločevini

napake, ampak med slabo opravljeno delo servisnih mehanikov. I Z omejevalnikom zavorne moči na zadnja kolesa je bilo očitno nekaj zelo narobe.

• • •

Renault trafic je torej že rahlo starej model moderne dobe. Kot mini-bus s standardno opremo je namenjen kombiniranemu prometu: njegova notranjost se zdi celo bolj primerja za prevoz tovora kot pa ljudi. Ampak: sedeži so in na njih je mogoče sedeti. Vse drugo je stvar okusa in človeške razvajenosti. Pa tudi temeljite računice: kje, kdaj in zakaj hočete tako vozilo imeti.

MARTIN ČESENJ
SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štititaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 86,0×89 mm – gibna prostornina 2068 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 43 kW (60 KM) pri 4000/min – največji navor 118 Nm pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava in blok iz lahkih kovin – visokotlačna črpalka za gorivo – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 65 Ah – alternator 700 W.

Prenos moći: motor spredaj pogon prednjih koles – enokolutna suha sklopka – petstopenjski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J×4 – gume 175 R 14 (Michelin X).

Voz in obese: mini-bus – 9 sedežev – 4 vrata – samonosna karosirja z nosilnim okvirjem – prednji kolesi na posamičnih obesah,

vzmetni nogi, trikotna prečna voda – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 4,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,434 m – širina 1,905 m – višina 2,054 m – medosna razdalja 2,800 m – kolotek spredaj 1,560 m, zadaj 1,520 m – rajdn krog 10,9 m – teža praznega vozila 1360 kg – dovoljena skupna teža 2400 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 680 kg – posoda za gorivo 70 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 110 km na uro – poraba goriva (ECE): 9,2–/11,4 litra plinskega olja na 100 km.

Lancia Y 10 4WD

NAČELNO VPRAŠANJE

O muziki in o denarju

Muzika je v tem primeru štirikolesni pogon. Z njim se je lancia Y 10 zapisa med najmanjše takole: motor v nosu poganja ves čas (tako je pri Y 10 pač v navadu) prednji kolesi. Kdor hoče sprožiti štirikolesni pogon, mora pritisniti stikalo, ki je

pri pandi 4x4), pri čemer so klasične takšne zaslove pritaknili nekakšno »tretjo dimanzijo«. 4 WD deluje v tem primeru namreč takole: motor v nosu poganja ves čas (tako je pri Y 10 pač v navadu) prednji kolesi. Kdor hoče sprožiti štirikolesni pogon, mora pritisniti stikalo, ki je



Ročno dvižna vrata na navpično odsekaniem zadku

