

S. J. M. 320

automobil

8 | '74

BAZ v Bratislavě

Mistrovský motocykl vyrobený na koleně

Dynamika vozů PORSCHE 917 Turbo

Jednotná výška nárazníků?

První kopřivnický závodní vůz

Náš test: RENAULT 15 TL a TS

ČASOPIS ČESKOSLOVENSKÉHO AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU • ROČNÍK XVIII • CENA KčS 4,-





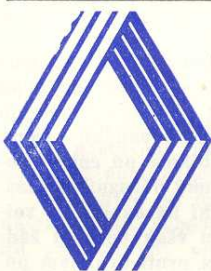
FRANCOUZSKÁ ELEGANCE

Modelovou řadou 15 a 17 zaplnila největší francouzská automobilka Renault mezeru ve svém výrobním programu: nabízí sportovní linii a podchycuje zájem milovníků vozidel individuálního charakteru, tedy z poměrně malých výrobních sérií. Přitom však zachovává důležité výhody vozidel z velkých sérií, především v kvalitě, servisu a ceně. Renault samozřejmě těží také ze sportovních úspěchů své značky. Vavříny se ověnčily již malé vozíky 4 CV, Dauphine, „R-osmičky“ Gordini a v poslední době i „dvanáctky“ Gordini, ale hlavně vozy Alpine, stavěné z dílů Renault a v soutěžích těžko porazitelné.

Když se v roce 1969 skončila výroba sportovních vozů Floride a Caravelle, nevyráběl Renault žádné kupé. Konstrukteři se soustředili na vývoj moderních, kompaktních a v provozu ekonomických vozidel malé a střední třídy s pohonem předních kol, z nichž vycházeli také při návrhu řady 15 a 17. Renault použil prostého receptu k dosažení úspěchu v kategorii Gran Turismo — rozhodl se pro osvědčený, jednoduchý, ale účinný stavebnicový systém: pod novými, nápadně stylizovanými karosériemi se skrývá mechanika cestovních automobilů, prověřená výrobou ve velkých sériích.

Podrobný popis Renaultů 15 i 17 najdete v *Automobilu* č. 9/71. Pro lepší orientaci si však zopakujme charakteristiku jednotlivých typů. Radu tvoří dvě, avšak jen velmi málo rozdílné karosérie, které mají navíc spodní nosnou část společnou, použitou z typu R 12. Obě

RENAULT 15TL
15TS



karosérie mají nejen stejné rozměry, ale i většinu výlisků. Liší se především tvarováním zadní části boků karosérie — R 17 má na zadních postranních oknech efektní žaluzie, které dodávají vozidlu rychlejší vzhled, a široký sloupek před žaluziemi je vlastně vestavěný výztužný bezpečnostní oblouk. Dalšími vnějšími rozlišovacími prvky jsou světlomety (R 15 má obdélníkové, R 17 dva páry kruhových) a provedení kol (R 15 TL má jednoduché poklice z typu R 12, vozidla R 15 TS a R 17 TL mají poněkud ozdobnější poklice, typ R 17 TS hliníková kola z typu R 12 Gordini). R 17 se alternativně dodává i s elektricky ovládanou stahovací střechou.

V typu Renault 15 TL je upravený motor 1 289 cm³ z „R-dvanáctky“. Má stupeň komprese zvýšený na 9,5, dvoustupňový karburátor a změněné výfukové potrubí i časo-

vání rozvodu; výkon vzrostl na 60 k při 5 500 ot/min a největší točivý moment na 9,8 kpm při 3 500 ot/min (pro porovnání: R 12 má st. kompr. 8,5, výkon 54 k při 5 250 ot/min a 9,6 kpm při 3 600 ot/min, vše dle DIN). V typech R 15 TS a 17 TL je motor z vozu Renault 16 TS s výkonem zvýšeným z 85 k při 5 750 ot/min na 90 k při 5 500 ot/min; největšího točivého momentu 12,5 kpm dosahuje dokonce již při 3 000, zatímco R 16 TS až při 3 500 ot/min. Pro nejnáročnější zákazníky je určen typ R 17 TS s pětistupňovou převodovkou, jehož motor R 16 TS má elektronicky řízené vstřikování paliva do sacího potrubí (systém Bosch) a výkon 108 k při 6 000 ot/min. Motory jsou uloženy podélně před poháněnou přední nápravou, stejně jako ve výchozím typu R 12.

Také úplné podvozky a převody jsou převzaty z vozu Renault 12. U všech typů jsou dvouokruhové brzdy s podtlakovým posilovačem Master Vac (ten je proti R 12 navíc) a omezovačem brzděného účinku zadních kol podle zatížení zadní nápravy. Vpředu jsou kotoučové brzdy, u všech typů kromě R 15 TL s vnitřním chlazením; vzadu jsou bubnové brzdy, jen typ R 17 TS má i vzadu kotoučové brzdy. Pneumatiky 155 X 13 jsou stejné jako u „R-dvanáctky“, výjimkou je pouze R 17 TS, který má 165 X 13.

Z uvedeného je zřejmé, že Renault vlastně z podvozku R 12, upravených motorů R 12 a R 16 TS a dvou nových, výrobně nepříliš odlišných karosérií získal čtyři nové typy vozidel.

náš*
TEST



EFEKTNÍ KAROSÉRIE

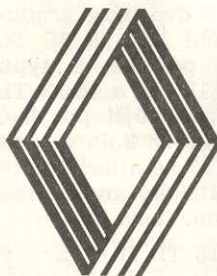
Testované vzorky Renaultů 15 TL a TS jsou z vnějšku shodné — kromě označení typu na zádi a na bocích vozidla se liší jen ozdobnými kryty kol. Rovněž interiér vozidel je shodný, pouze Renault 15 TS má navíc otáčkoměr; typ je rozlišen také nápisem na přístrojové desce.

Exteriér vozidla je mistrovským dílem návrhářů firmy Renault. Karosérie je tvarována s ohledem na dosažení co nejpříznivějších aerodynamických vlastností a sportovního vzhledu. Cíle však není dosaženo formálními detaily, ale především celkovým řešením: malou výškou vozidla (1 310 mm), malou čelní plochou (1,68 m²), hladkou boční linií, dlouhou kapotou lehce klesající do mohutné hranaté přídě, velmi skloněným předním sklem a splývavou, na konci ostře seříznutou zádi. Dojem lehkosti dávají vozidlu i boční okna bez rámu; z funkčního hlediska je však toto řešení nevhodné — okna řádně netěsní a vzniklá mezera je za vyšších rychlostí zdrojem hluku; kromě toho do stojícího vozidla za deště nebo při mytí zatéká.

Dveře jsou bohatě dimenzovány a otvírají se v dostatečném úhlu. Při nastupování dopředu si však musíme zvyknout na dvě překážky zasahující do profilu otevřených dveří: jednak roh přístrojové desky, jednak válcovitě klenutá skla ve

Agresivně vyhlížející před vozidla (viz obr. na str. 7.) — černá ozdobná mřížka chladiče z plastické hmoty je zasazena do chromovaného rámu s pryžovým nárazníkem po celém obvodu. Vzadu je široký nárazník z plastické hmoty. Řešení nárazníků je velmi efektní, vozidlu však neskýtá žádnou boční ochranu proti drobným poškozením, zejména při parkování.

Hladkou boční linií zdánlivě prodlužuje výrazná hrana nad prolisy kol, vedená v celé délce vozidla. Dveře jsou bez klik, otvírají se jako u typu R 5 tlačítkem a za hranu dveří v místě prolisu; zámek je nad pásmem odstříkujícího bláta. Uzamykatelný závěr nádrže paliva je „nepředpisově“ na levé straně vozidla.



- nápadný a elegantní design karosérie
- výborné jízdní vlastnosti
- prostor a komfort na předních sedadlech
- přístupný zavazadelník
- v širokém rozsahu otáček pružné motory
- ekonomické odstupňování převodů
- uplatnění osvědčených konstrukčních skupin
- vestavěné přídatné halogenové světlomety



- omezený prostor na zadních sedadlech
- tvrdé převodní
- malá účinnost zahřívání brzd
- nadměrný rozptyl ve výkonu motorů
- velká ovládací síla
- nedostatečný výhled na krátké vzdálenosti
- obtížné čitelné přístroje

dveřích — u nestaženého okna nás při jeho bezrámové konstrukci může ohrozit snadno přehlédnutelný zadní horní roh skla, u staženého pak ostré ukončení rámu přední pevné části okna. Dozadu se nastupuje obtížně; nejprve hledáme páčku, jejíž odjištění umožní sklopit opěradlo předního sedadla — byla umístěna na špatně přístupném místě vzadu na sedáku; pokud je sedadlo v zadní poloze, zbývá i po sklopení opěradla jen úzký profil pro nastupování — výhodnější je konstrukce, u které i za cenu nutnosti vynaložit větší sílu sklápíme celé sedadlo. Vtipně je však vyřešeno uložení vnější spodní části bezpečnostních pásů, které jinak bývá při nastupování dozadu zdrojem záludnosti: spodní konec pásu je v pouzdře z plastické hmoty, sklápěním dozadu a přidržováním u podlahy slabou vlásenkovou pružinou.

Díky poměrně velkému rozvoru 2 440 mm a koncepci vozidla s motorem před přední nápravou, výhodné z hlediska využití prostoru, je vpředu dostatek místa i pro dlouhá. Přední sedadla jsou, jak je ostatně u Renaultů zvykem, velmi dobře vyřešená. I když jsou dosti tuhá, jejich tvarování je účelné a mezi vozidly na našem trhu mimořádně pohodlné; jsou potažena příjemnou a prodyšnou látkou z umělého vlákna, podobnou sametu. Ta se snadno zašpiní, zvláště tekutiny na ní zanechávají „mapy“, ale zároveň se i celkem snadno čistí běžnými chemickými prostředky. Sedadla dobře vedou i v ostře projížděných zatáčkách, ovšem vzhledem ke své šířce tuto službu prokazují ještě mnohem lépe osobám s bohatěji dimenzovanými příslušnými partiemi.

Prostor vzadu je ovšem omezený a připomíná, že vůz patří do kategorie kupé. Kdo je zvyklý na obvyklý komfort Renaultů, nalézá ho na předních sedadlech v bohaté míře, vzadu se však necítí dobře. Propérování sedáků je malé, takže často dochází k prosednutí na tvrdý podklad. Hlavně však, je-li



přední sedadlo posunuté více dozadu (a to je nutné dost často, protože i při měření geometrie sedění třírozměrnou figurinou, jejíž nastavení odpovídalo 50 % výskytu tělesné výšky, bylo sedadlo umístěno ve 3/4 celého rozsahu podélného posuvu), zbývá vzadu malý prostor pro nohy. Z rozměrového náčrtku vyplývá 122 mm, to je však při neobvykle vzpřímeném opěradle. Při pohodlné poloze předního opěradla zbývá jen asi 70 mm a tak při jízdě ve čtyřech je třeba volit kompromisní polohu předního sedadla. Kromě toho splývavá záď vozidla omezuje také prostor nad hlavami, a tak osoby většího vzrůstu musí vzadu sedět lehce přikřčený.

Názor na estetické řešení přístrojové desky je věc subjektivní. V každém případě však jsme byli méně spokojeni z hlediska funkčního. Z přístrojové desky vyčnívají čtyři mohutné, nepříjemně ostře ukončené clony, ukrývající špatně čitelné a nepřehledně uspořádané přístroje a kontrolní světla. Uprostřed jsou dva kruhové přístroje — rychloměr se dvěma počítacími kilometry a otáčkoměr. U typu 15 TL je místo otáčkoměru jen zasklený černý otvor — dosti hrubá výzva k zakoupení přístroje za příplatek. Když už zde není otáčkoměr, je s podivem, že ani na rychloměru tohoto sportovně zaměřeného vozidla nejsou vyznačeny maximálně přípustné rychlosti na jednotlivé rychlostní stupně; tento údaj není dokonce ani v příručce pro řidiče. A motor se přitom tak ochotně vytáčí! V postranních kruhových otvorech je teploměr, palivoměr, ukazatel nabíjení a množství kontrolních světel — vše sice označeno symboly, avšak hledáme-li na-

příklad palivoměr, musíme se pořádně rozhlédnout, a když ho najdeme, je třeba si ještě uvědomit, zda symbol kanystru na jedné straně stupnice znamená plnou nebo prázdnou nádrž. Čitelnost přístrojů navíc nepříznivě zkresluje jejich nezvyklé, kuželovité zasklení; kromě toho ve dne leží přístroje v hlubokém stínu ostrého světla dopadajícího předním sklem a v noci jsou sice dostatečně osvětleny stupnice, méně však ukazatele. Líbil se nám však jeden detail na ukazateli rychloměru, charakteristický pro renaultské přístroje Jaeger: v místě, kde přechází přes počítací kilometry, je v ukazateli okénko ohraničené jen téměř vlasovými okraji, takže vzdálenost můžeme nerušeně odečítat i za

Nepříliš účinné odsávání vzduchu z interiéru otvory v sloupcích pod zadním oknem se zlepšují otevřením bočních výklopných oken. Otvírání je však obtížné, jelikož závěry jsou příliš vzadu. Protože vůz, podobně jako R 12, postrádá dostatečně dimenzovaný přívod větracího vzduchu, ve velkém horku ani to nestačí a je nutno otevřít i přední boční okna, ovšem za cenu výrazného zvětšení hluku a právanu.

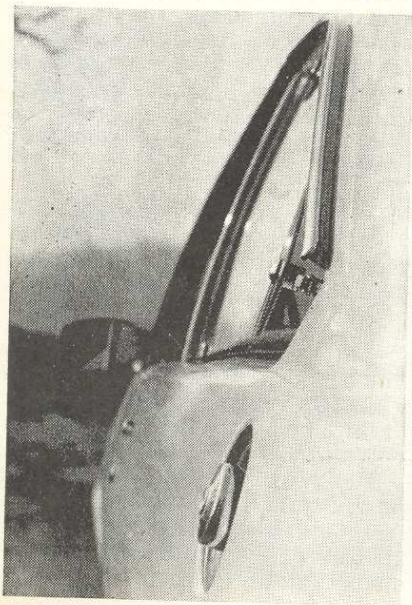
Přední sedadla mají 10 poloh pro podélné nastavení, sklon opěradla lze měnit až do lůžkové úpravy. Nemusí-li brát ohled na osoby sedící vzadu, nalezne řidič sebedelší postavy polohu pro správný posaz za volantem. Loketní opěra vybihá do madla, je dostatečně široká a správně umístěná. V chráněné zóně pod opěrou je páčka otvírání dveří, ne právě nejlépe ovladatelná. Klička na spuštění oken chybí — typ 15 TS byl vybaven „příplatkovým“ elektrickým ovládním.

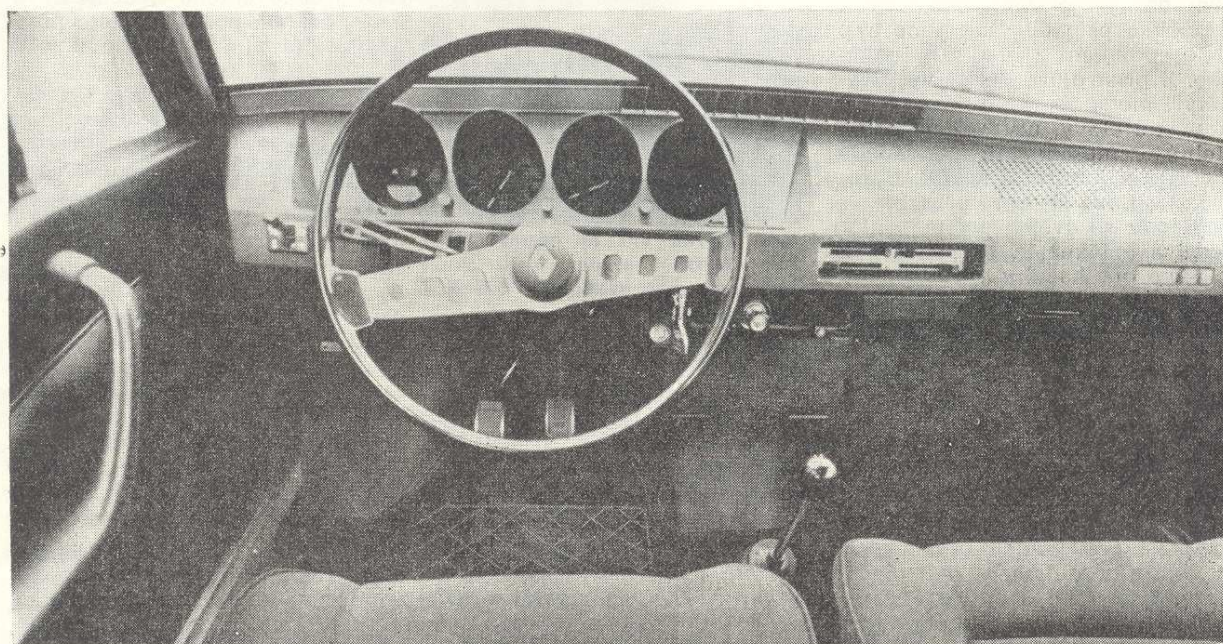
jízdy, když je ukazatel právě nad počítačem.

Nejdůležitější ovládací prvky jsou soustředěny v páčkách vlevo pod volantem. Nejblíže je páčka blikáčů, za ní páčka ovládající světla a akustickou i světelnou houkačku.

Nedaleká páčka na přístrojové desce pak ovládá dvourychlostní stírače a elektrický ostřikovač. Na všechny tři páčky celkem snadno dosáhnou prsty ruky spočívající na volantu, ale na jednu ruku je toho trochu mnoho. Jedeme-li večer v hustém provozu, často předjíždíme, přepínáme světla a ještě k tomu mží, cítíme se jako při testu u psychologa a hlavně, než si alespoň trochu zvykneme, jsme přímo mile překvapeni, když správně spustíme právě ta zařízení, která potřebujeme. Ostatní ovladače — kclébkové vypínače a páčky vytápění a větrání jsou rovněž dobře dosažitelné: je to dáno především výrazným vysunutím přístrojové desky k předním sedadlům. V přístrojové desce před spolujezdcem je prostorná uzavíratelná schránka s vlastním osvětlením. Z hlediska pasivní bezpečnosti je prostor před spolujezdcem velmi dobře vyřešen — jsou to velké, hladké, čalouněné a dobře deformovatelné plochy.

Požadavkům pasivní bezpečnosti však zcela neodpovídá umístění zapalovače a zejména táhla sytiče, které je sice na měkké konzolce, ale proti kolenu řidiče.





Výhled na vzdálenější okolí vozidla je z předních sedadel dobrý. Omezen je ovšem, a to značně, při zaparkování vozidla nebo v hustém provozu, kdy vlivem dlouhé klesající kapoty, splývavé zádě a zaoblených boků karosérie nejsou jasné „roh“ vozidla. Rovněž na křižovatce při pozorování dopravních světel se často musíme předklonit víc, než bychom při tak vysokém a skloněném čelním skle předpokládali; škoda, že přitom se téměř 30 mm výšky výhledu ztrácí nízkým umístěním čepů slunečních clon, nehledě k tomu, že při jejich sklopení se objeví mezi horní hranou clony a střechou 15 mm široká oslňující štěrbin. Výhled dopředu ruší i vysoko umístěná chromovaná stírátka. Naproti tomu výhled dozadu za chladného a vlhkého počasí usnadňuje elektricky vyhřívané zadní okno. Vidě-

Sezení vzadu — i když proti řadě jiných kupé mnohem komfortnější — je ve skutečnosti méně pohodlné, než lze soudit z fotografie sedadel. Umístění malého popelníku přímo do sedáku potaženého ochotně se propalující látkou je při známé neopatrnosti kuřáků problematické. Účel lampičky pod popelníkem není zcela jasný — osvětluje jen nohy cestujících vzadu.

Při nastavení předního sedadla v základní poloze, ve které se měřila geometrie sedění, se „Oskar“ na zadní sedadlo vešel jen obtížně. Velikost volného prostoru pro jeho nohy je nevyhovující. Vystupování zezadu alespoň poněkud usnadňují madla nad zadními bočními okny (na madlech jsou i věšáky).

Přístrojová deska je matově černá, poněkud ruší jen lesklá lišta nad ní a příčky volantů. Mřížkou uprostřed lišty vstupuje chladný vzduch. V ně-

kterých režimech jízdy, zvláště při ubrání plynu, deska vibruje. Řadící páka je při zařazené zpátečky v kolizi se sedákem. Páka ruční brzdy je ukryta v úzkém prostoru mezi sedáky, kde jsou také zásuvky bezpečnostních pásů, špatně přístupné pro odjištění.

ní v noci významně zlepšují přídatné halogenové žárovky, vestavěné přímo do obdélníkových světlometů.

ZA VOLANTEM

Vozidla Renault 15 TS a 15 TL se v ÚSMD ověřovala již v roce 1972. První dojem za volantem letošních vzorků byl ten, že jsou pomalejší. Výsledky měření subjektivní pocit potvrdily. V tabulce naměřených hodnot dynamických vlastností a spotřeb paliva proto uvádíme výsledky letošní i z roku 1972. Podo-

týkáme k nim, že letošní vozidla byla po skončeném záběhu a před zahájením zkoušek seřizena technikem firmy Renault. Určitý rozdíl v hodnotách změřených akcelerací může být v tom, že v roce 1972 se vozidla měřila „ručně“ stopkami, letos registračním přístrojem Peiseler. Tím však mohou vzniknou nanejvýš rozdíly v desetinách sekundy. Podstatnou příčinou je velký rozptyl v kvalitě motorů; potvrzují to i výsledky měření spotřeby paliva, která je u letošních motorů vyšší.

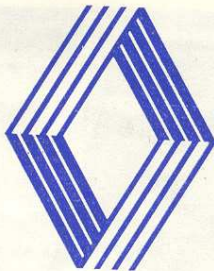
Malý výkon letošního typu 15 TL se projevil i v běžném provozu. Díky větší maximální rychlosti (což je dáno především malým odporem vzduchu) než má většina cestovních vozů, řadu z nich dojedeme. Když ale chceme předjet, zjistíme, že na bezpečně předjetí už nemáme. On totiž lepší VAZ 2101 akceleruje z 0 na 100 km/h za 18,1 s, my s naší „patnáctkou“ za 17,0 s a tak se za „Žigulíka“ zařadíme a čekáme — z honosného sportovního vozu se stává beránek v rouše vlčím. Předloňský vzorek byl mnohem lepší — 0 až 100 km/h za 15,0 s; přesto se ale vnucuje vzpomínka na jiný sportovní vůz, poněkud rozdílného charakteru, ale stejné objemové kategorie — Fiat 128 SL/1300, který má nejen sportovní háv, ale také motor, výkonovou hmotnost a tedy i akceleraci — 0 až 100 km/h za 12,0 s.

Vzhledu vozidla samozřejmě lépe odpovídá silnější motor, montovaný do typu R 15 TS, i když ani letošní, ani předloňský vzorek zdaleka nedosáhl maximální rychlosti 170 km/h, udávané výrobcem. I když jsme měřili jen s rozjezdem 1 500 m, v každém případě má naše měření blízko k běžnému provozu (kromě dálničního), protože

málokde můžeme jet dál než 1,5 km bez ubrání plynu. Při měření maximální rychlosti naší metodikou se nepříznivě projevil „rychlý“ čtvrtý rychlostní stupeň. V provozu je však výhodný, protože je úsporný a šetří motor. Při tempu mezi 140 a 160 km/h podle rychloměru (což je ve skutečnosti mezi 131 a 149 km/h) se motor točí mezi 4 600 a 5 100 ot/min, tedy dostatečně daleko od trvalých maximálních otáček 5 600 ot/min, označených na otáčkoměru oranžově (červená zóna začíná na 6 000 ot/min). Motor, který je jinak v typové řadě vozů Renault — včetně typu Renault Alpine — zatěžován i mnohem větším výkonem, pak pracuje z hlediska životnosti ve velmi příznivém režimu. Mezi dvojkou, kterou můžeme točit až do 79 km/h, a „rychlouběhem“ na čtyřku je univerzálně použitelná

Uspořádání pedálů umožňuje současné ovládání brzdy a akcelerátoru. Pravá noha však je v kolizi s tělesem topení, což nás při první jízdě při ubrání plynu většinou nepříjemně překvapí. Levá noha má dost místa vedle pedálu spojky.

Vnitřní osvětlení se kromě samočinného ovládání dveřmi rozsvěcuje sklopením celého tělesa svítilny.

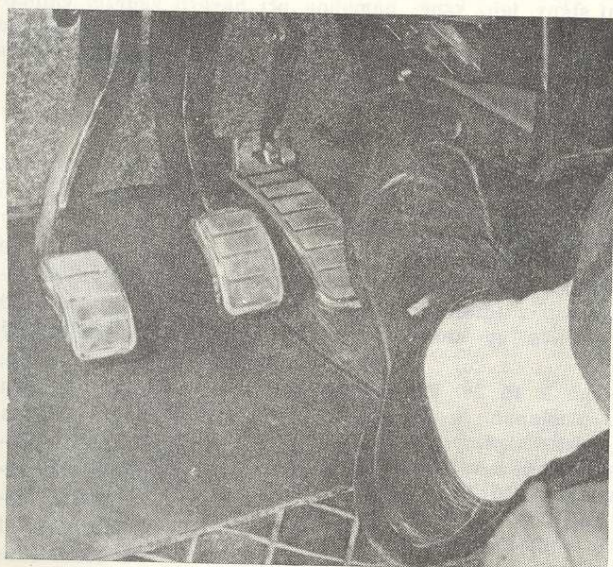


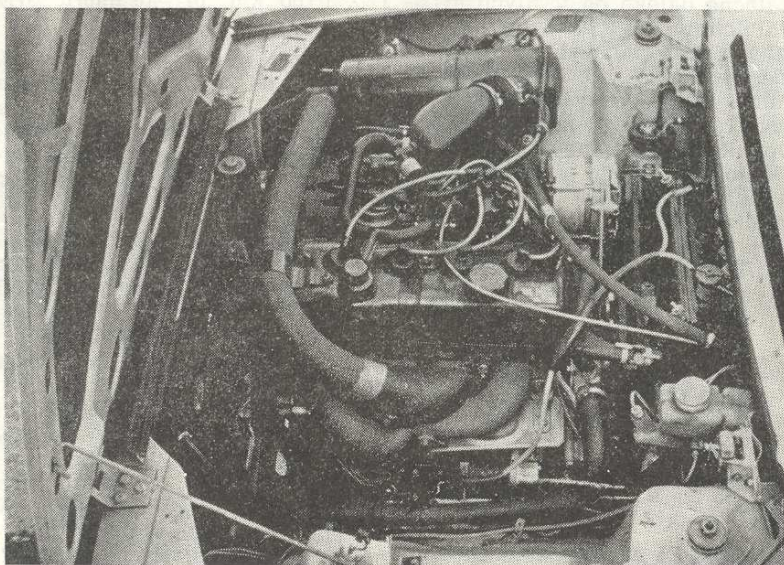
trojka, pracující bez protestování od 30 do 120 km/h (motor plynule akceleruje od 1 500 ot/min). Jednička jede až 49 km/h; při rozjezdu však vyžaduje lehkou nohu na akcelerátoru, jinak dojde, zvláště na špatných silnicích, k prokluzu předních kol.

Motory obou typů vozidel, přestože se jejich výkon proti základním typům zvětšil, si zachovaly vyhovující pružnost. Vzorky zkoušené předloni byly i velmi úsporné, jak je zřejmé z měření spotřeby na letním kilometru. Rovněž provozní spotřeba na okruhu ÚSMD byla velmi příznivá — u typu 15 TL 8,5 l/100 km při průměru 90,0 km/h a 12,5 l/100 km při průměru 98,5 km/h, u typu R 15 TS ještě trochu menší (což ovlivnily i poněkud rozdílné provozní poměry): 8,0 l/100 km při průměru 89,8 km/h a 12,2 l/100 km při průměru 97,8 km/h.

Oba vozy splnily požadavky čs. předpisů na vnitřní hluk, přesto však by měl výrobce dále vozidla po této stránce zlepšovat. Zřetelným zlepšením je kupříkladu hluková izolace kapoty letošního vzorku typu R 15 TS.

Nedotáčivost, běžná u všech vozidel s pohonem předních kol, se udržuje u automobilů Renault 15 v přijatelných mezích. Překvapující je malé zmenšení poloměru zatáčky projížděné s plným plynem po jeho ubrání. Přejechod mezi neutrálním řízením a nedotáčivostí je velmi jemný. Konstrukteři firmy Renault toho dosáhli změnou geometrie předních kol proti typu R 12. Také další změny přispěly k zlepšení jízdních vlastností: propérování vpředu i vzadu je menší, tyčové stabilizátory jsou silnější a pružiny tvrdší. Řízení je přesné,





RENAULT 15 TL (15 TS) ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Čtyřsedadlové kupé s pohonem předních kol.
MOTOR — kapalinou chlazený řadový čtyřválec, umístěný podélně před přední nápravou; rozvod OHV, pohon řetězem (ventily do V); 1 289 (1 565) cm³, \varnothing 73 × 77 (\varnothing 77 × 84) mm; stupeň komprese 9,5 (9,25), benzin Super; 80 (90) k DIN při 5 500 ot/min, 68 (102) k SAE při 5 500 (5 800) ot/min, 46,5 (57,5) k DIN/l; 9,8 (12,5) kpm DIN při 3 500 (3 000) ot/min, 10,0 (13,2) kpm SAE při 3 500 (3 000) ot/min; hliníková hlava válců, litinový (hliníkový) blok válců, pět hlavních ložisek; plnopřítokový čistič oleje, náplň oleje 3 (4) l; dvoustupňový karburátor Weber 32 DIR, čistič vzduchu s papírovou vložkou; svíčky AC 43 F nebo Champion L 87 Y (AC 44 X LA nebo Marchal 35 HS); akumulátor 12 V/40 Ah, alternátor 40 A; náplň uzavřeného systému chlazení 5,2 l.

PREVODNĚ ÚSTROJÍ — suchá, mechanicky ovládaná jednodvoučková spojka s talířovou pružinou; čtyřstupňová zcela synchronizovaná převodovka; I — 3,61; II — 2,26; III — 1,48; IV — 1,03; Z — 3,08; řazení na podlaže; rozvodovka s hypoidním ozubením, převod 3,77 (3,55).

PODVOZEK — bezrámová konstrukce; vpředu nezávisle zavěšená kola, dole trojúhelníkové rameno, nahoře jednoduché rameno vedené šikmou vzpěrou; vzadu tuhá náprava, vedená dvěma podélnými rameny a uprostřed trojúhelníkovým ramenem pro příčné ustavení; vpředu i vzadu vinuté pružiny, příčné tyčové stabilizátory a teleskopické tlumiče; převodka řízení s ozubenou tyčí, celkový převod 20,0; mezi rejdý 3,5 otáčky volantu, bezpečnostní hřídel volantu; dvouokružové provozní brzdy s podtlakovým posilovačem a omezovačem brzděného účinku podle zatížení zadních kol, vpředu kotoučové \varnothing 228 mm (s vnitřním chlazením), třecí plocha 1 014 cm², vzadu bubnové, třecí plocha 452 (574) cm²; mechanická ruční brzda na zadní kola; radiální pneumatiky 155 SR 13.

MÍRY A HMOTNOSTI — rozměry viz náčrtek; vnější \varnothing zatáčení obrysový/stopový 11,1/10,3 m; zavazadlový prostor 270 dm³; nádrž 55 l; pohotovostní/celková hmotnost 1 000/1 310 (1 035/1 350) kg, z toho na přední nápravu 60/53 (61/55) %.

PROVOZNÍ ÚDAJE — změřená maximální rychlost 142,9 (153,0) km/h, podle výrobce nad 150 (170) km/h; rychlost při 1 000 ot/min motoru na IV. stupeň 27,0 (28,7) km/h; zrychlení z 0 na 100 km/h za 17,0 (14,9) s, 1 km s pevným startem 38,4 (36,3) s; pohotovostní výkonová hmotnost 16,7 (11,5) kg/k DIN; základní spotřeba podle ČSN 30 0510 9,4 (10,1) l/100 km při rychlosti 100 (110) km/h; výměna oleje v motoru po 5 000 km.

reaguje rychle a pohlcuje dobře reakce pohonu předních kol v zatáčkách. Také těžiště vozidla je proti typu R 12 o citelných 70 mm niž. Vůz získal na obratnosti a bezpečnosti v zatáčkovitých úsecích i při rychlých úhybných manévrech. Nežádoucí pohyby vozidla kolem podélné i příčné osy jsou výrazně omezeny, krátké i delší nerovnosti na silnici vůz pohlcuje beze změny stopy a bez nutnosti velkých korekcí volantem. Za to vše se ovšem proti „dvanáctce“ zaplatilo zhoršením jízdního komfortu — vůz je o poznání tvrdší a i při zatížení dvěma osobami na nerovnostech doseďá na pryžové dorazy pérování.

Díky výborným jízdním vlastnostem je svezení s „patnáctkou“ na

Zavazadelník je snadno přístupný po odklopení celé zadní stěny, její vzpěry mají vyvažovací pružiny. Je dosti členitý; objemem 270 dm³ postačuje pro dopravu zavazadel spíše dvou než čtyř osob. Nakládání těžkých věcí usnadňuje vybrání v zadní stěně. Přesto je nutno zvedat zavazadla 730 mm vysoko. Při dopravě vysokých předmětů můžeme odejmout poličku pod zadním oknem, která se jinak sklápí spolu se zvedáním zadní stěny. V levém zadním sloupku jsou patrné otvory odsávání vzduchu z interiéru. Náhradnímu kolu vpravo by slušel kryt.

Motorový prostor typu R 15 TS. Vše důležité je snadno přístupné, kromě nejdůležitějšího — měrka hladiny motorového oleje je pod horkým výfukovým potrubím. Kapota R 15 TS má hlukovou izolaci. Zajištění uzavřené kapoty dvěma zámký z plastické hmoty volá po zlepšení — kapota se

obtížně otvírá a hlavně slabé zámký nemohou při havárii zadržet guilotinu kapoty v pohybu proti přednímu oknu. Svorky akumulátoru se snadno odpojují křídlatou maticí.

volné silnici požitkem, a to bez dlouhého seznamování. Méně vhodný je Renault 15 pro jízdy v hustém městském provozu. Zde se projeví některé negativní vlastnosti, především omezený výhled na krátké vzdálenosti a nesnadný odhad vnějších rozměrů vozidla, o kterém už byla řeč. Dále to jsou poměrně velké ovládací síly na pedál spojky (15 kp), řazení převodů a volant (přičemž převod není nikterak strmý, ba právě naopak). Rovněž tvrdého pérování si v pražských ulicích všimneme čas-

těji než venku. Při zaparkování se projeví nepříznivě i velký vnější průměr zatáčení (10,3 m stopový, 11,1 m obrysový).

Ještě k brzdám vozidla. Účinnost studených brzd obou typů byla velmi dobrá — brzdná dráha plně zatíženého vozidla z rychlosti 80 km/h byla u R 15 TL 37,2 m, u R 15 TS 36,5 m (čs. předpis požaduje 50,7 m). Rovněž s citlivostí jejich ovládní jsme byli velmi spokojeni. Pak jsme ale u typu R 15 TS zjistili výrazný pokles účinnosti u zahřátých brzd. Bylo to po sjezdu do Frýdlantu od Liberce — poměrně dlouhé přímé úseky, zakončené ostrými zatáčkami. Přestože bylo vozidlo zatíženo jen dvěma osobami, dole již téměř nebrzdilo. Druhý den po této zkušenosti, tedy doslova za stejného mechanického stavu, se uskutečnila zkouška zahřátých brzd podle čs. předpisu (který je vlastně převzatým mezinárodním předpisem): plně zatížené vozidlo a patnáctinásobné zbrzdění z rychlosti 120 km/h na 60 km/h. Účinnost zahřátých brzd pak byla 87,0 % z účinnosti zjištěné při zkoušce nezahřátých brzd a požaduje se minimálně 60 %. Je zřejmé, že předpis — ne-

TABULKA NAMĚŘENÝCH HODNOT

Typ vozu	R 15 TL		R 15 TS	
	1974	1972	1974	1972
maximální rychlost [km/h]	142,9	149,5	153,0	152,1
akcelerace [s]				
s přeřazováním rychlostních stupňů				
0 až 50 km/h	5,1	5,1	4,3	4,1
0 až 80 km/h	10,9	10,8	9,3	8,4
0 až 100 km/h	17,0	15,0	14,9	12,7
0 až 120 km/h	28,7	24,1	21,8	17,9
1 km s pevným startem	38,4	37,1	36,3	35,3
bez přeřazování rychlostních stupňů				
III — 50 až 80 km/h	7,0	6,3	6,4	6,1
IV — 50 až 80 km/h	11,8	10,2	11,5	11,7
spotřeba paliva [l/100 km]				
při ustálené rychlosti				
40 km/h	5,5	4,6	7,5	6,4
60 km/h	6,3	5,5	6,7	6,4
80 km/h	7,3	6,4	7,4	6,8
100 km/h	8,7	7,4	8,8	7,9
120 km/h	11,0	8,5	11,2	9,8
140 km/h	14,2	10,6	14,5	11,9

bo přesněji jeho zkušební podmínky volají po zpřísnění. A výrobce asi také ví, že zde není všechno v pořádku, protože na typ R 17 TS, který je proti R 15 TS jen o málo těžší a rychlejší, montuje i dozadu kotoučové brzdy.

ZÁVĚREM

Renault 15 upoutá především nápadnou a elegantní karosérií. S ohledem na stísněný prostor zadních sedadel ho nelze považovat za skutečně čtyřmístný automobil, ale spíše za vůz „velké turistiky“, GT. Dvě osoby ocení nadprůměrný komfort, zvláště při dálkových jízdách; jim bude vyhovovat také v měřítkách kupé poměrně velký a dobře přístupný zavazadlový prostor. V městském provozu vadí nedokonalý výhled na krátké vzdálenosti a velké ovládací síly. Sportovnímu vzhledu vozidla odpovídají lépe dynamické vlastnosti typu R 15 TS, zatímco typ R 15 TL uspokojí především zájemce o atraktivní vůz, na který je radost pohlédnout.

Ing. Vojtěch Rieger, ÚSMD Praha

náš* TEST

Rozměrový náčrt vozidla R 15 TS (kóty v mm platí i pro typ R 15 TL, kromě rozchodu kol).

