

**Vozili smo:**  
**RENAULT CLIO**  
**1,2 RN**

Kombinatorika opreme, motorjev in števila vrat je za avtomobile »ljudskega razreda« življensko pomembna. Z njo zadostijo okusom daljše vrste kupcev, pri čemer je osnovna znanost skoraj zmeraj enaka: kompaktna (kombi) – limuzina s času prilagojeno zasnova. Kot na primer renault clio.



# RÉGIE NATIONALE

Tokrat smo preskusili clio 1,2 RN: po opremi srednja možnost, po motorju (če stejejo le osnovne razlike) tretja od spodaj navzgor.

Clio je tudi kot takšen – clio! To pomeni vse naokrog oblo karoserije, v našem primeru s tremi vrti, na videz premajhna žarometna na topem nosu, za uporabo premajhni zunanjji ogledali (z ročnim nastavljanjem z notranje plati) in stilistično dokaj zoprn rob počez čez zadek. Pomeni pa tudi razmeroma veliko medosno razdaljo, kar povečuje prostornost vozila, in kratki štrlinič že ob kolesna para, kar prispeva k okretnosti v prometni gneči.

Samo dvoja bočna vrata zahtevajo za tiste, ki hočejo sedeti zadaj, nekaj aerobike, trapezistemu pomiku prednjih sedežev navkljub. Sedenje na zadnji klopi je potem natanko takšno, kot

bi bilo vrat na avtu pet: razmeroma udobno, a z glavo preoddno padajočo streho.

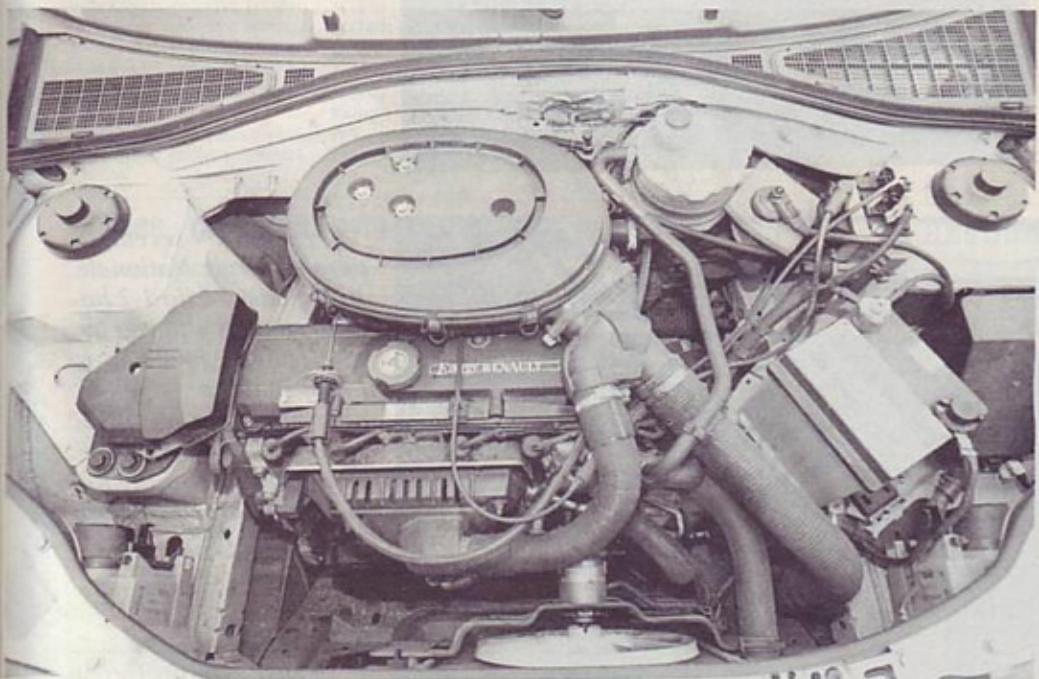
Spredaj se sedi takole: dovolj zleknjeno, preblizu tal, na preslabotno oprijemajočih in prekratkih sedežih in s precejšnjo težavo, kako »ujeti« pravšnje razdalje s pedali (ki so prav tako preveč ob tleh), z volanskim obročem, ki ima prečki kot načel oblikovani zoper dober in varen prijem, ter s prestavno ročico, ki je kratka, hitra in natančna. V primerjavi z renaultom 1,4 RT (Test, Am, 7/1991) je armatura plošča pusta in prazna, saj sta tam poleg kontrolnih luči le merilnika hitrosti in goriva, voznikovo nezadovoljstvo z razporejenostjo nekaterih stikal pa ostaja. Sedežno blago in preproga so v cliu RN preprostejši, pepelnik je tudi tokrat težko dosegljiv, k serijski opremi pa

stejejo: ena notranja luč, brisalnik (z brizgalko zadnje šipe, zadnja meglinka, štirje samostojni, a nenastavljivi varnostni pasovi, klasična ura na sredinski konzoli in prenizka zglavnika na prednjih sedežnih naslonjalih. Prtljažnik pod polico, ki je obešena na zadnja vrata, je enako velik kot pri vseh cilih; žal zadnja klop pri RN ni deljivo zgibljiva, tako da je mogoče večje količine prtljage spraviti vanj tako, da preklopimo celo klop, seveda na račun vseh potnikov na njej. Povsem renaultovska pa ostajata tudi pod zadek obešeno rezervorno kolo in troblja v levi obvolanski ročici.

Vžiganje motorja je opravilo voznikove desnice. Tudi ta motor nosi napis »energy« in oponzira na tovarniško vgrajeno varčnost. To so dosegli s kombinacijo razmeroma modernega

agregata z lahko glavo ter z odmično gredjo v njej (od večjega motorja 1,4 ga ločijo le krajski batni gibi in – posledično – manjše zmogljivosti), ki mu v tej, nekatalizatorski različici streže enojni padotočni uplinjač z ročnim čokom, ter menjalnik z izrazito podaljšano peto prestavo, kar prispeva k varčnejši podobi celotnega vozila.

Motor se je na čok uplinjača povsem resno navadil in brez njega nerad vžge, pa tudi pozneje, dokler je hladen, teče oklevajoče, če je čok prezgodaj v izhodiščnem položaju. Izrazit ljubitelj visokih vrtljavij ta štirivaljinik noče biti in se nasilnemu vozniku upira s truščem, bil bi pa ugodno prožen, če mu telastnosti ne bi kazil menjalnik z najvišjima prestavama. Tako je treba pogosteje pretikati v četrto in tretjo prestavo in loviti tisto, kar



Energy: varčnost ali zmogljivosti.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtlo in gib 75,8 x 64,9 mm – gibna prostornina 1171 kubikov – kompresija 9,25:1 – največja moč 43 kW (60 KM) pri 6000/min – največji navor 85 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – enojni padatočni uplinjač (pierburg 32 IB), z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12V, 40 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

**Prenos moći:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – plastična 4 1/2 B 13 – gume 155/70 SR 13 (Michelin MXL)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vadila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžno vadilo, prečne vzvojne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobinaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo 3,75 zavrtljajoča od ene do druge skrajne točke

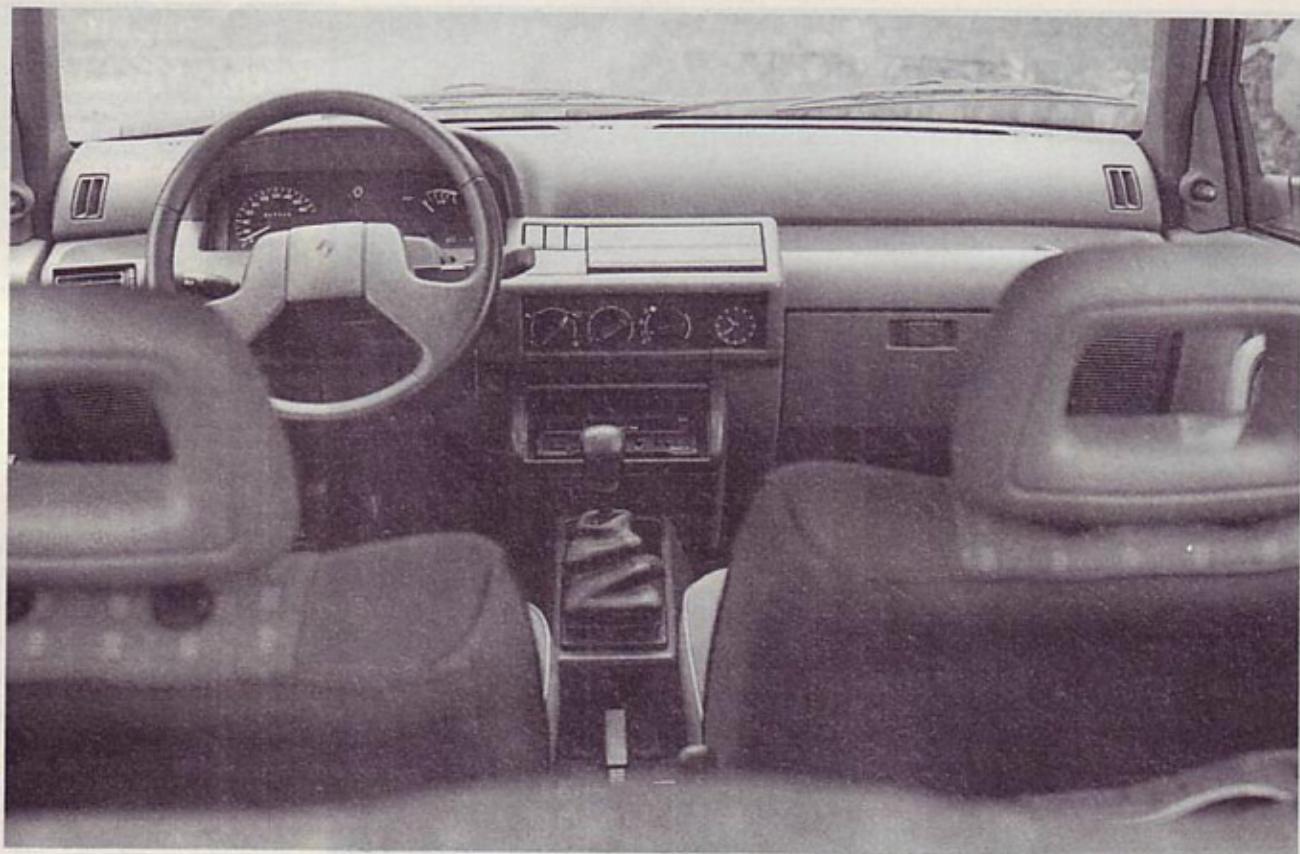
**Mere in teže:** dolžina 3,709 m – širina 1,616 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,472 m – kolotek spredaj 1,358 m, zadaj 1,324 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 815 kg – dovoljena skupna teža 1255 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 650 kg, brez zavore 405 kg – dovoljena obremenitev strehe 70 kg – prtljažnik (normno) 265/1055 litrov – posoda za gorivo 43 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 155 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 15,0 s – poraba goriva (ECE): 4,7/6,3/7,3 litra bencina super na 100 km

sicer omogoča skromnejšo porabo goriva.

Toda kdor je z motorjem odločen in izkoristi njegovo polno moč, ta je tudi s pospeški povsem zadovoljen. Z mesta do hitrosti 100 km na uro je testni avtomobil pospešil v 151 sekunde, njegova največja hitrost pa je znašala 159 kilometrov na uro. Poraba goriva je bila – vsaj deklarirani varčnosti navkljub – povprečno razmeroma visoka: 7,7 litra bencina super na 100 kilometrov. Ampak takšna je želja vseh manjših motorjev: če hočete res varčevati, se morate nujno zgornjim zmogljivostim pač odločno odreči. Potem bi tudi clio 1,2 RN porabil kak liter bencina manj.

Legi na cesti je spet cliovsk. Odlična v ravni smeri, z zmerno zahtevalo po dodajanjem volana na ovinkih, s povsem nadzirljivim zadkom, če je potrebno, in z volanom, ki je ne le v mestu, tudi na odprtih cestih, odločno pretežski. Ugladenost vzmetenja (razmeroma dolgi gibi) in blaženja je



zadovoljiva, k udobju prispeva tudi dolga medosna razdalja, ampak čisto kratkih cestnih gub clio vseeno ne prenaša s prevelikim navdušenjem. Ne le da se začne cel tresti, tudi bobnenje izpod koles postane zelo zoporno. Enako robat, kot je volanski obroč, je tudi zavorni pedal: za odločno zaviranje zahteva odločne pritiske stopala. Z zavorami samimi pa ni nikakršnih težav.

*RN: sodobna notranjost, puščobna oprema.*



**Kombi-limuzina:**

265 litrov plus zložljiva klop.



*Oznaka RN seveda ne pomeni Régie Nationale. Bi pa lahko. Clio 1,2 hoče in zna biti »ljudski avto«. Tudi njegova naloga je takšna: da kupci ob njem pozabijo na nekoč silno uspešen renault 5. Prav zato so clio pri Régie Nationale des Usines Renault tudi naredili.*

---

Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović