

Po domače

Renault Clio II je dobil naslednika. Novi Clio bo imel ob močni konkurenci težko nalogo, če bo hotel ubraniti naziv najbolje prodajanega avtomobila pri nas. V letih, odkar je na trgu, je postal že neke vrste ljudsko vozilo. Sedaj je pomlajen, svež na pogled, predvsem pa varnejši. O teh spremembah in novostih smo sicer pisali že v prejšnji številki Avto magazina, kjer ste lahko prebrali, da jih sploh ni tako malo. Kako pa se vse te novosti izkažejo v resničnem svetu, ko se z njim vozite v službo, na izlet ali dopust?



Od strani se Clio bistveno ne razlikuje od predhodnika. Šele podrobnejši pogled razkrije ostro vzdolžno gubo na pokrovu motorja, sicer pa je avtomobil dimenzijsko in oblikovno enak.



Novega Clio boste najhitreje prepoznali od spredaj: novi so maska in žarometi z vgrajenima smernima kazalcema. Sicer pa je Clio ostal zvest svojemu izročilu, kar pomeni, da bo zadovoljil potrebe mlade slovenske družine. Seveda, če ni razvajena.

Clio se v ovinkih izkaže z dobrim kompromisom med udobjem in športnostjo. Lahko se pohvali z nevtralno lego, tudi ko voznik za odtenek pretirava.



Gumb za odpiranje zadnjih vrat se skriva v Renaultovem zaščitnem znaku, kar je lična domislica, žal pa je odpiranje malce nerodno zaradi trdega gumba, poleg tega si boste umazali prste.

Del odgovora smo dobili že na samem začetku, ob prvem srečanju s Cliom 1.2 Authentique. Gre za najosnovnejši paket opreme, ki preseneča z udobjem.

Začne se že pri odklepanju avtomobila, saj ima daljinsko vodeno osrednjo ključavnico. Prenovljen volan, ki ima zdaj tudi stikalo za hupo (prej v obvolanski ročici), navduši z lahkotnostjo, saj je podprt s servoojačevalnikom. Da je udobje še večje, so mu namenili tudi nastavitev po višini, kar zelo olajša udobno sedenje za volanom. Razmerje med stopalkami, sedežem, volanom in

Ko upoštevamo še ojačitve v karoseriji, serijski ABS in stikalo za izklop in vklop sovoznikove varnostne vreče, postane hitro jasno, da je to doslej najvarnejši osnovni Clio.

prestavno ročico je zato vedno ugodno. Zelo dobro so razporejena tudi stikala za električni pomik stekel. Za to je dovolj le kratek gib s prstom, ki hitro preide v podzavest in ne povzroča zmede pred (recimo) cestninsko postajo. Tudi druga stikala so zelo dobro razporejena, kar pomeni, da si ergonomija zasluži pohvale.

V osnovnem Cliu boste vedno dobili dve varnostni vreči in sistem tritočkovnega vpetja otroških sedežev isofix. Ko upoštevamo še ojačitve v karoseriji, serijski ABS in stikalo za izklop in vklop sovoznikove varnostne

vreče, postane hitro jasno, da je to doslej najvarnejši osnovni Clio. Ker je Clio 1.2 Authentique s ceno, ki malenkostno presega 1,9 milijona tolarjev, zelo zanimiv za mlade družine ali kot drug družinski avtomobil, verjamemo, da bo vgrajena varnost prepričala marsikoga. Zaradi stikala za izklop in vklop varnostne vreče bo gotovo všeč vsem, ki nameravajo voziti svojega malčka na sovoznikovem sedežu. Malo je avtomobilov v tem razredu (ali celo v višjih razredih), ki se lahko pohvalijo s tolikšno stopnjo varnosti.

Clova prostornost ni bila nikoli vprašljiva in pri tem tudi ni nikoli doživel večjih sprememb. Spredej se sedi udobno, zadaj tudi, le višje rasli potniki se bodo pritoževali nad prenizko streho. Prostora za kolena pa je v vsakem primeru dovolj. Otroci, katerim je zadnja klop v Cliu v osnovi namenjena, se nad pomanjkanjem prostora ne bodo pritoževali, tudi če se bodo zadaj vozili trije. Prtljajnik pogoltne zmerno veliko prtljage, seveda pa lahko njegovo velikost prilagajate z deljivo zadnjo klopjo.

V vožnji se 1,2-litrski osemventilski motor izkaže kot uporaben. Za lagodno vožnjo



Notranjost je močno spremenjena, saj so dodane ostrejšje linije, ki jih najdemo tudi v novi Laguni. Stikala so ergonomsko razporejena, prav tako tudi ni pripomb k preglednosti armaturne plošče. Stikalo hupe je končno na volanu in ne več na obvolanski ročici.

ga ni treba priganjati v visoke vrtljaje, pri prehitevanju pa le stopite na stopalko plina in prestavite v nižjo prestavo. To sicer ni zahtevno opravilo, saj je pretikanje dovolj natančno. Motor se dobro vrti, posebno pa navduši na blažjih spustih, kjer dokaj hitro nabira hitrost. Toda na ravnini se s končno hitrostjo ne more ravno pohvaliti. Na naših meritvah mu ni uspelo prekoračiti 145 km/h, kar je bilo za nas kar manjše razočaranje. Tudi zavore nas niso ravno prepričale, saj je ABS preobčutljiv in se prehitro

Motor se dobro vrti, posebno pa navduši na blažjih spustih, kjer dokaj hitro nabira hitrost. Toda na ravnini se s končno hitrostjo ne more ravno pohvaliti.

vklopi. Med zaviranjem v kritičnem položaju je seveda več kot dobrodošel, še zlasti ob misli, da gre za najosnovnejši model Clia. Lega na cesti je dobra in tudi med hitrim vijuganjem dolgo nevtralna. Ko začnejo popuščati ekonomično narejene gume (kar pomeni veliko prevoženih kilometrov in manj oprijema), Clia enakomerno vleče iz ovinka. Za umiritev avtomobila je dovolj že popuščanje stopalke plina, seveda če ni šlo že prehitro.

Ob zmerni porabi, s katero se Clio lahko pohvali, brez težav potegnemo črto pod izračun. Avtomobil je ostal zvest prvotni fi-



Snovalci novega Clia so očitno upoštevali, da se bodo na sovoznikovem sedelju vozili tudi malčki. Sovoznikovo varnostno blazino lahko hitro in preprosto vklopite ali izklopite. Pohvalno!

lozofiji. Je cenovno ugoden paket s preizkušeno mehaniko, z vgrajeno varnostjo, zadovoljivo prostornostjo in svežim dizajnom. Ob tako bogati opremi osnovnega Clia je jasno, da še nekaj časa ne namerava prepustiti prvega mesta.

Peter Kavčič

Tehnični podatki

Motor: Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 69,0 x 76,8 mm - gibanost prostornina 1149 cm³ - kompresija 9,6 : 1 - največja moč 43 kW (60 KM) pri 5250/min - največji navor 93 Nm pri 2500/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,7 l - motorno olje 4,0 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,360; II. 1,860; III. 1,320; IV. 1,030; V. 0,820; vzratna 3,550 - diferencial 4,070 - gume 175/65 R 14 (Continental ContiEco-Contact)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3812 mm - širina 1639 mm - višina 1417 mm - medosna razdalja 2472 mm - kolotek spredaj 1392 mm - zadaj 1372 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1610 mm - širina 1365/1355 mm - višina 935/900 mm - vzdolžnica 860-1060/810-575 mm - prtljažnik (normno) 255-1037 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 900 kg - dovoljena skupna masa 1440 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 485 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,0 s - poraba goriva (ECE) 7,9/4,9/6,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,8s	hitrosti:
0-80 km/h:	10,6s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	16,6s	60 56,2 km/h
0-120 km/h:	26,5s	80 74,6 km/h
1000 m z mesta:	38,2s	100 94,3 km/h
(132 km/h)		120 112,8 km/h
		140 131,7 km/h

Največja hitrost:

145 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,9 s (132 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 44,9 s (114 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 42,8 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 6,9 l/100km

Najmanjše povprečje 6,1 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 17 °C
50 km/h	58 56 61	p = 998 mbar
100 km/h	64 66 64	rel. vl. = 78 %
Prosti tek	36	

Napake med testom: - brez napak

KONČNA OCENA

Najosnovnejši Clio ponuja veliko udobja in opreme: serijsko dobite servovolan, ABS, električni pomik sprednjih stekel, dve varnostni blazini, osrednjo ključavnico z daljinskim zaklepanjem, odbijače v barvi karoserije, po višini nastavljiv volan in zatemnjena stekla. Veliko za ta razred, saj sta bili klimatska naprava in avtoradio edino, kar smo pogrešali.

➤ vgrajena varnost	➤ (pre)občutljiv ABS
➤ serijska oprema	➤ končna hitrost
➤ motor, poraba	➤ trd gumb za odpiranje zadnjih vrat
➤ preglednost iz avtomobila	➤ ročno nastavljivi vzvratni ogledali
➤ pomlajena zunanost in notranjost	➤ usmerjevalci zračnega toka iz zračnih rež
➤ predalčki za drobnarije	➤ klikajoč zvok ob popuščanju pedala sklopke
➤ stikalo hupe je končno na volanu	

CENA: 1.990.700 SIT (Revov)