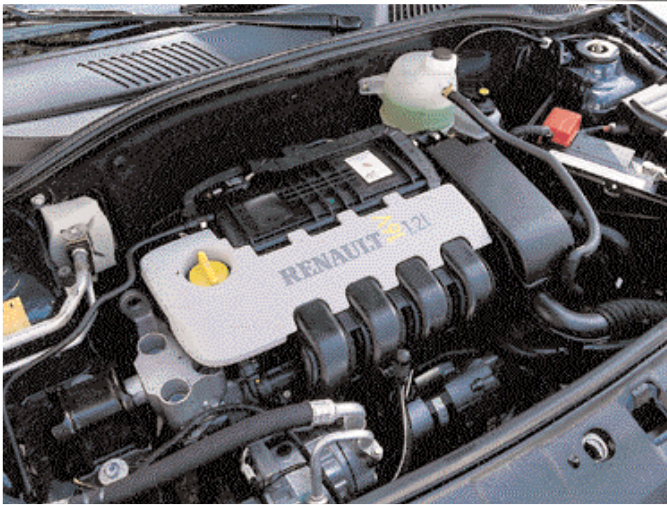


Ena cela šest



Pozor! Energetska bomba je pod motornim pokrovom.

Se spomnite Cliove reklame s sloganom »Kaj še ostane velikim?«? Takrat je to seveda letelo na mere avtomobilov, ki naj bi jih Clio premagoval s svojimi skromnimi zunanji merami in prostorno notranjostjo.

Sedaj bi slogan lahko ponovili. Le da bi se tokrat nanašal na kubaturo motorja. Zbogom motorni orjaki neskončnih kubatur. Prihaja doba nizkokubičnih superzmogljivih motornih mlinčkov! Zatorej je vprašanje iz naslova povsem na mestu. Pred slabim desetletjem ali manj, ko si je povprečen Slovenec zadnjič privoščil nov avtomobil, je bilo za 75 ali 80 konjskih moči pod pokrovom potrebno izbrati vsaj 1600-kubični pogonski agregat. Zato se ne kaže čuditi vprašanjem s sovoznškega sedeža. Je to ena cela šest? Nee! Novi 1.2 motor s šestnajstventilno tehniko.

Cliov 1149-kubični motor je prava mala energetska bomba. Clio je v svojem karoserijskem paketu že tako ali tako posrečen avtomobil, o čemer pričajo tudi prodajne številke. Ker se v osnovi vozilo ne razlikuje veliko od večjih bratov z močnejšimi motorji, o katerih smo v naši reviji letos popisali že lepo število strani, se osredotočimo na motor. Sprva zveni šibak. 1200 kubičnih centimetrov je kubatura, katere ključev v našem uredništvu nisem sprejel z največjim navdušenjem. Toda grenak izraz na licu se mi je razjasnil po prvih metrih s tem avtomobilom. 1.2 16 V motor premika Clia povsem spodobno. No, še bolj živahno se ta motor obnaša v manjšem Twingu, toda tudi Cliu je povsem dorasel. Vrti se živahno in avtomobil

bil povsem zgledno pospešuje. Končna hitrost ... ah, pustimo to, saj mali Clio ni dirkalnik, pa kljub temu njegove zmogljivosti krepko presegajo zakonske omejitve. Torej, z motorjem 1.2 je Clio vsestransko uporaben avtomobil, ki ni namenjen zgolj mestni vožnji ali pa razvozu otrok do šole ali vrtca. Povsem spodobno prebavi nalogo prvega avta v družini! Nam je bilo torej na novem Cliu res vse všeč? No, skoraj! Brez drobnih nevšečnosti ne gre. Gumb za vklop in izklop sovoznikove varnostne blazine bi lahko bil bolj skrit, ne pa nameščen na sovoznikovih vratih. Tudi daljinsko upravljanje na ključih avtomobila ni najboljša. Za odklepanje ali zaklepanje vozila se je potrebno povsem približati vozilu. In napake? Odkar je na trg prišel prenovljeni Clio, sem vozil tri testne različice tega modela in na prav vseh se predal za drobnarije pred sovoznikom zapira tako netočno, da lučka za osvetljevanje predala neprenehoma gori. Podnevi to sicer ni moteče, ponoči pa skozi reže nezaprtega predala zoprno sije v vozniško kabino.

Testni model s samodejno klimatsko napravo in metalno barvo v različici Expression je bil še toliko bližje reklamnemu vprašanju »Kaj še ostane velikim?«.

Razen večje porabe goriva, dražje nabavne cene in registracije, resnično bolj malo!

Gaber Keržnik



Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - gibna prostornina 1149 cm³ - največja moč 55 kW (75 KM) pri 5500/min - največji navor 105 Nm pri 3500/min - uravnavani katalizator motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - gume 175/65 R 14 T (Continental ContiEcoContact)
Mere in masa: dolžina 3812 mm - širina 1639 mm - višina 1417 mm - rajdni krog 10,7 m - notranje: dolžina 1540 mm - širina 1375/1365 mm - višina 920/880 mm - prtljažnik (normno) 255-1037 l - posoda za gorivo 50 l - prazno vozilo 930 kg
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 162 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,0 s - poraba goriva (ECE) 5,4/3,7/4,3 l/100 km

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Poraba goriva (l/100 km):
0-100 km/h: 14,8 s	Testno povprečje: 6,8
1000 m z mesta: 35,7 s (140 km/h)	Najmanjše povprečje: 5,5
Prožnost:	
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,4 s (139 km/h)
Največja hitrost:	165 km/h (V. prestava)
Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):	
Prestava	III. IV. V.
(dB)	68 65 64
Napake med testom:	-brez napak
CENE	SIT
Testno vozilo (Revoz)	2.265.900
Cene dodatne opreme: osnovni model 2.208.000 - kovinska barva 57.900	

KONČNA OCENA

Clio kot Clio, povedanega in ocenjenega je bilo že dosti. Oblika je lična in skrajno moderna, s kakovostnimi materiali in izredno dobro obdelavo je tudi počutje v notranjosti solidno. Za sam pogonski agregat, ki tega malčka loči od večjih bratov, pa je ocena več kot odlično. Varčen, iskrič, živahen in poskočen.

- | | |
|------------------------------|--|
| poskočen motor | upad moči motorja pri vklopljeni klimatski napravi |
| zmerna cena osnovnega vozila | netočno zapiranje predala pred sopotnikom |
| oblika | slab doseg daljinskega upravljalca za zapiranje in odpiranje |
| udobje | namestitve stikala za vklop/izklop sovoznikove varnostne blazine |
| kakovost izdelave | |