

Supertest

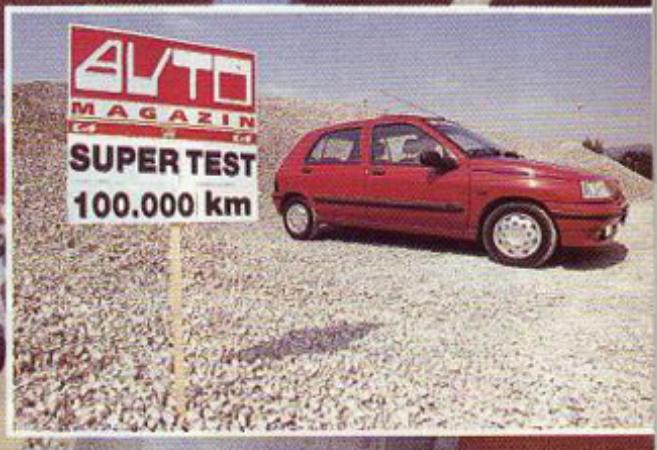
RENAULT CLIO 1,2 RT



**KONČNA OCENA:
ODLIČNO**

NM-C1-079





Okroglo leto je minilo, odkar so nam pri Revozi odstopili supertestni clio. Števec kilometrov je kazal številko okoli 100.750 km, ko smo ga oddali v Novo mesto in si pošteno oddahnili. Za nas je bilo to zadnje dejanje precejšnja odgovornost in obveznost je bila za nami.

Nekako od sredine leta pa do konca leta smo poletja smu neusmiljeno priganjali v vseh vremenskih in podnebnih razmerah. Prevozil je dobršen del Evrope, največkrat pa je z vozniki zahajal v Francijo. Avto je okusil na stotine dolgočasnih kilometrov po avtocestah, prevozil pozimi vsaj 5000 kilometrov v pravih snežnih razmerah in zadnje poletje doživel tudi

Ko sem sedla vanj, je bil to že dobro utečen avto, ki je imel za seboj kar nekaj prevozenih kilometrov. Čeprav mu fantje med vožnjo prav gotov niso priznašali - test je le test - se je odlično držal. Za udobno vožnjo in lahko vodljivost so poskrbeli bogatejša različica opreme, volanski servojačevalnik in menjalnik. Le pogled nazaj je bil zaradi manjšega vidnega polja v vzvratnem ogledalu nekoliko omejen. Varnostni dodatki, všeči zračno vrečo, k vtišu o udobni vožnji dodajo še pomemben občutek varnosti. S super-testnim ciljem sem se pripeljal na ljubljanski grad na otvoritev ljubljanskega avtomobilskega salonu. Clio je med množico avtomobilov, ki so se drenjali na parkirišču, prav gotovo zbujal pozornost po svoji velikosti, bolje - majhnosti. Ko pa sem ga spravila v majhno luknjo med dva orjaka, se je resnicno dokazalo tisto znano - Kaj sploh še ostane velikim?

TJAŠA SMREKAR

Saj to je neverjetno! Taksne trpežnosti nisem pričakoval od nobenega avtomobila.

Boj, ki smo ga bili celo leto, je končan. Rezultat je neodločen, pa vendar je končni zmagovalc Clio. Sam je moral opraviti vseh 100.700 kilometrov, medtem ko smo se šeferi menjavali. In če vam povem odkrito, ga to ni kaj prida motilo. Večkrat smo bili prav mi tisti, ki smo po celodnevni vožnji in prevozenih tudi več kot 1000 kilometrih v enem samem dnevu potrebovali počitek. On je to mimo sprejemal in nas vedno pohlevno pričakal parkiran na različnih parkiriščih in željan novih dokazovanj. Na vseh prevozenih razdaljah in te niso bile majhne - je deloval popolnoma brezhibno. Tudi takrat, ko se je kazalec na merilniku hitrosti približeval strelki 190 in ko so bili vrtljaji motorja že globoko v rdečem polju. Od mehanikov je zahteval le redne servise na vsaki desetini začrtanega cilja, od nas pa potrpljenje v prvih petih minutah, ko še ni bil dovolj ogret. Pred začetkom tega testa sem bil prepričan, da ga Clio ne bo zmogel. Izgovorim se lahko smo s frazo: 'Občutek vara'.

MATEVŽ KOROŠEC



Po hudih zimskih naporih, tisočih kilometrov po snegu in soli, so bili pri Revuzu zadovoljni. Korozija se karoserije splah ni dotaknila, kar je dokaz dobre zaščite.



Obraha zavornih kolotov ni bila pretirana, no, rob na vsaki strani pa je bil vseeno občuten.

tisočkilometrsko preizkušnjo pri približno 35 stopinjah Celzija - od Rima, čez Apenine proti jadranski obali. Iz kilometra v kilometr si je med testnimi vozniki in ostalimi člani re-

dakcije pridobival več simpatij, saj je neprestano dokazoval svojo zanesljivost, kar je pri naših poteh zelo pomembno. Ob pričetku testa se je zdela zahteva, da mora avto zdržati 100.000 kilometrov brez okvar, vsaj težko verjetna. In ta bistveni pogoj na super testu, da med temi 100.000 kilometri avto niti enkrat ne obstane, je Clio suvereno izpolnil. Torej ni obstal, drobne napake pa so se zmeraj odpravile ob rednem servisiranju.

Pravzaprav edini stvari, ki sta se pokvarili, sta bila prednjih kolesnih ležaja, ki pa sta svojo izrabljeno napovedala z značilnim zvokom. Pa še v tem primeru do takšne okvare ne bi prišlo, če bi Clio na super test vzeli nekoliko kasneje. Renaultovi strokovnjaki so nam ob razprtju vozila zaupali, da so malo po tistem,

Prve dni, ko je prišel super-testni Clio k hiši, sem glasno pomislil, da se bo 1,2-litrski motor na takih napornih tlakih (prevoziti po 270 km na dan) razpletel. Pa se ni.

Bilo je, da sem na poti v Pariz celih dvanajst ur sedel za volanom, tiščal plin do poda in vmes žvečil sendviče. To je bil eden od napornih dnevov, ko se človeku kakšna zadeva lahko prav hitro zameri. Vendar, cito ne!

Okriglih 185 cm merim v višino: v tem avtomobilu sem vedno odlično sedel in se počutil domač kot v dobro uhojenih čevljih. Dovolj je predalov za drobnejše in prostora za prtljago, pa zmeraj s seboj tovorim pol preve. Poraba goriva? Tistih nekaj litrov ni omenjbe vrednih, pa sem motorju dušo spuščal. Lega na cesti in kar je še tovrstnih kriterijev? Zelo solidno, Clio je vseskozi na voznikovi strani. Če bi ga imel? Hej, to je res dober in uporaben voz. Če pa lahko glasno razmišljam: najpripravnja kombinacija je krekejši 1,4-litrski motor in seveda bogat paket opreme RT.

MITJA GUSTINČIČ

natančneje spomladis letos, spremenili prednja kolesna ležaja in da so novi vzdržljivejši in boljši. Glede na to, da sta ležaja pri našem zahtevnem testu odpovedala še pri 40 oziroma 50 tisoč kilometrih, je lahko marsikateri voznik Clio pomirjen, saj se bo lahko s prav takšnimi ležaji vozil najmanj trikrat dalj. No, da pa nam ne bi kdo pripisoval pretirane testne krutosti, so na fotografijah lepo vidni odlično ohranjeni sinhronski obročki iz menjalnika, pa sklopka in potisna plošča, ki sta kljub 100.000 kilometrom še zmeraj

SUPER TEST 100.000 km

200 kilometrov za naslednji dan. Z gumami so nas zlagali, glede na dogovor z Revozom, v vulkanizerstvu Avto mojster, in za njihovo delo velja enako kot za delo servisa. Za 100.000

Razprt menjalnik in sinhronска obročka, ki sta bila po koncu super testa v zelo dobrem stanju.



v tako dobrem stanju, da bi zdržali, predvsem sklopka, še najmanj okoli 40 tisoč kilometrov. To je zagotovo najzgornjeji dokaz o tem, da smo z avtomobilom znali ravnati, in tudi dokaz kakovosti vozila.

Dokaz ciliove kakovosti pa ni bil samo ta, da ves čas testa

Testniki pri AVTO MAGAZINU prevozimo s testnimi avtomobili povprečno nekaj tisoč kilometrov. Avtomobil v tem času že pokaže svojo dušo. Ve se, kaj je dobro, in ve se, kaj ni.

Potem nas kdo vpraša: kako pa tale avtomobil po dvajset tisoč kilometrih? Kdaj je priporočljivo generalno popravilo motorja? Koliko zdrže sinhronski obroči v menjalniku? Ups...

Ne vem! Testni avtomobili so (skoraj) novi, praviloma dobro vzdrževani in na takšnem avtomobilu se napake zaradi utrujenosti ali izrabbe materiala seveda ne morejo pojaviti. Sploh pa ne po prevoženih dva tisoč kilometrih.

Temu je namenjen naš supertest. Renault clio je trpel tako, kot tripi večina avtomobilov, le da smo razdaljo 100.000 kilometrov prevozili že v enem letu.

Clio se je izkazal: kljub majhnosti je lahko dober družinski avtomobil za skromnejše in kljub družinski velikosti je dober prijatelj v vsakdanjih mestnih vožnjah. S tehnične plati pa je presenetljivo nekaj malenkosti: da sedeži in gumaste prelike pedal niso bili pričakovano obravljeni in da bi po droboju v pogonskem sklopu sklepali, da je avtomobil prevozil, denimo, trideset tisoč kilometrov. Izjemno majhno obrabo so pokazali natančni merilni instrumenti, majhna obraba potniškega prostora oziroma bolj izpostavljenih delov v njem pa je vidna že s prostim očesom.

Je clio res tako dober, kot se je izkazal? Gotovo ni slab, še posebej zato, ker je bil v rokah različnih ljudi; z njim se nas je vozilo vseh šest testnikov in različni načini vožnje bi lahko na obravo vplivali slabo. Pa niso. Po drugi strani moramo upoštevati to, da je za motor in vse mehanske dele vsekakor dobro, da se lepo počasi ogrejejo in da so čim dlje v pogonu. Naše vožnje so bile vse prej kot mestne, saj navsezadnje v enem letu z vožnjo po mestu takšne poti skoraj ne bi mogli prevoziti. Večkratno segrevanje in ohlajanje motorja močno skrašuje življensko dobo mehanskih delov, temu pa smo se mi s supertestnim cliom ves čas po malem izogibali, saj je bil malček skoraj ves čas v pogonu.

Seveda pa se izrabi niso ognili deli, ki jih štejemo med potrošni material. Se najbolj so trpele gume in zavorne obloge, saj testni kilometri niso najbolj nežni, (spet) presenetljivo ohranjena pa je bila lamela sklopka. Če bi motor in menjalnik ponovno sestavljali, bi jo gotovo zamenjali, ampak v nasprotnem primeru bi pri enaki vožnji gotovo držala vsaj še nadaljnjih trideset tisoč kilometrov.

Kaj torej reči o vsem skupaj? Brez dvoma velja, da so materiali vse boljši in da je tudi domača industrija nekje na svetovni ravni. Ampak nekaj smo k dobremu rezultatu prispevali tudi mi; saj nam je (dobra) vožnja poklic.

VINKO KERN



ni obstal, ampak se je pokazalo tudi kasneje, ko so ga v Novem mestu zgledno razdrli v "prafaktorje". Obraba mehanskih sklopov se je izkazala za normalno in v tem območju za minimalno, kar je razvidno tudi iz tabel odstopanij. Supertestni clio je zadovoljil norme tudi glede na vsebnost dovoljenih strupenih plinov v izpuhu. Katalizator smo z merilno napravo na AMZS pomer-



Obraba motornih sklopov je ostala v mejah normale.

ili dvakrat, zadnjič tik pred koncem super testa, in obakrat je bil rezultat dober. Vozilo smo redno servisirali pri avtohiši Real v Ljubljani, z njihovim delom smo bili zadovoljni, saj so se zmeraj potrudili, da bi ga opravili čimprej, kajti vsak dan zastoja je pri cliu pomenil dobreih, zelo dobrih



Poletje je "odlepilo" tudi zaščito sprejemnika valov osrednje ključavnice.

Grobe avtopralnice in neuvidevni pešči so tudi priporočljivo k temu, da je popustil plastični varnostni zatič, ki drži vzvratno ogledalo v pravem položaju.



Sklopka je kljub 100.000 kilometrom še v zelo dobrem stanju.



Pri izpušnem loncu je bilo treba nekaj malega varjenja.



Moja posebnost so bivalniki. Vendar mi zaradi zaslug v pionirskeh časih naše revije kdaj pa kdaj dovoljo potešiti nostalgijo za volanom vročekrvnega testnega avtomobila. Redakcijska mladež sicer gleda postrani, pa kljub temu prizna, da za v staro šaro še vseeno nismo. Kopico izkušen smo si v tistih časih nabrali tudi s supertestnimi avtomobili. Kilometre smo nabirali naprej seveda z našim ljudskim vozilom, s fikom, pa nato z zastavo 1300, austinom 1300, škodo 1000 MB in stoenko. Že to, da smo jih takrat gnali do 50.000 kilometrov, cijo pa je moral svojo vrednost dokazati, s 100.000 prevoženimi kilometri, kaže na hiter razvoj avtomobilske tehnike. Nazadnje sem se usedel za volan supertestnega clia, ko se je prezkus že približeval koncu. Zagotovo je odlično prestal torturo, se posebej če veste, kako mega težke noge imajo naši nasledniki. Med vožnjo se mi je pričudila primerjava. Supertestnih avtomobilov iz naših časov po 50.000 kilometrih - če bi jih ponudili v prodajo - zagotovo ne bi hotel nihče. Sodobni avtomobili, kot je clio, pa tudi po težkih testnih stotisočih še niso za na odpad. Ta moj občutek je potrdil tudi končni »rentgenski« pregled supertestnika.

Andrej Sedej

kilometrov smo porabili 11 gum sava exact in 4 gume sava top grip. Ko smo že pri porabi, porabili smo tudi skoraj 8 hektolitrov bencina. Kleparska de-

Proti koncu testa se je odlomil zatič sončne rolete.



Tovarniške meritve obrab

	tovarniške mere	po 100.000 km.
Batne puše (le na enem mestu)	76,00	76,00
Bati (le na enem mestu)	76,8	76,5
Prednji zavorni koluti	12,0 mm	11,3 mm
Zadnji zavorni bobni	180 mm	179,7 mm
Kolesni ležaji		vsi štiri brez napak



la na cliu so bila potrebna samo enkrat, v zelo majhnem obsegu, vzrok zanje ni bila naša krivda, smo pa ceno za odpravo te škode kljub temu upoštevali pri ceni vožnje na prevoženi kilometri.

Vse stroške smo torej beležili, kot je razvidno v tabeli, in izračunali približek, koliko stane vožnja s takšnim cliom po Sloveniji, po Sloveniji pa zato, ker so v izračunu upoštevane naše cene goriva in, jasno, zavarovanj. Končni izračun je pokazal ceno 10,26 tolarja na prevoženi kilometr. Tukaj so približno združeni vsi stroški, ki vas doletijo s cliom tja do 100.000 kilometrov,

vstevši kamenje s ceste, ki razbijuje vetrobransko šipo ali kakšno luč, in pa že navedeni kleparski stroški, kljub kasko zavarovanju vozila. Ne glede na to je cena prevoženega kilometra izredno nizka, pred-

vsem po zaslugu vzdržljivosti vozila. Clio si je enostavno privozil najvišjo oceno.

Andrej Supé

Foto: Saša Prelesnik,
Matej Družnik, Tomi Lombar, Mitja Gustinčič

Hvalimo

- udobje (oprema RT)
- odzivnost prezračevanja
- menjalnik
- volanski servoojačevalnik
- poraba goriva
- izdelava
- lega na cesti
- dobra servisna mreža

Grajamo

- vidljivost v vzvratnih ogledalih
- majhne sedalne površine
- troblja v obvolanski ročici
- rezervno kolo na dnu vozila
- grlo posode za gorivo
- hrupni brisalniki

datum	stanje merilnika	opis popravila	stroški + P.D.
24.08.	10.643	menjava olja	8.193,30
24.10.	20.180	vitek, filter + olje, svetlo zavorno plastične	27.277,00
06.12.	30.890	menjava olja	10.095,80
23.01.	38.412	vitek, filter + olje, svetlo zavorno plastične	24.399,00
23.01.	38.412	zamenjava vetrobranskega stekla	45.203,00
24.02.	42.130	zamenjava kolesnega ležaja	14.752,00
28.04.	55.471	filter + olje, zavorne poshoče, vložek žarilice, prednji ležaji kleparjev delo/prednji desni blak in namestitev obložica	32.635,00
12.05.	62.613	menjava prednjega ležaja, žarilica in brisalcev	81.159,00
17.05.	63.333	stečki, filter + olje	23.323,00
08.06.	69.415	menjava olja	11.774,00
25.07.	85.432	menjava olja	4.000,00
08.08.	88.215	lepiljenje gume prednjega vetrobranskega stekla	3.229,00
11.08.	88.675	menjava zavorno plastične	9.426,00
22.08.	93.603	prihranek izpušne cevi	5.228,00
05.09.	97.603	menjava olja	4.830,00
skupaj:			306.524,10
bencin:			545.691,50
vulkanizer:			92.696,00
obvezno zavarovanje:			24.255,00
kasko zavarovanje:			56.560,00
skupaj:			1.025.726,60
skupni stroški na prevožen km. (servisi, zavarovanja, bencin, vulkanizer):			10,26

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritakmi - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 75,8 x 74,9 mm - gibna prostornina 1171 cm³ - kompresija 9,25 : 1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,9 m/s - specifična moč 37,5 kW (51,3 KM)/liter - največji navor 85 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zabati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vzgl (bosch monomotronic) - vodno hlajenje 6,7 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 60 A - uravnavani izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolurna suha sklopka - petstopenjski synchronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,090; II. 1,860; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,800 vzvratna 3,550, diferencial 4,210 - platišča: 5,5 J x 13 - gume: 165/70 R13 (sava exact) - kotalni obseg 1,702 m - hitrost pri 1000/min v V. prestav 30,2 km/h

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzemni nogi, trkolna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltopa prema, prečna in vzdolžna vodila, vzvojne prečne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zaboto levijo, servo, 3,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3710 mm - širina 1615 mm - višina 1395 mm - medosna razdalja 2470 mm - kolotek spredaj 1360 mm, zadaj 1335 mm - rajdni krog 10,6 m - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjal) 1600 mm - širina (komolci) spredaj 1360 mm, zadaj 1335 mm - višina nad sedežem spredaj 860 mm, zadaj 870 mm - vzdolžnica prednji sedež 850-1010 mm, zadnja klop 790-590 mm - premer volanskega obroča 365 mm - prtljažnik (normo) 265/1060 l - posoda za gorivo 43 l

Teža: prazno vozilo 835 kg - dovoljena skupna teža 1275 kg - dovoljena teža priklice z zavoro 1000 kg, brez zavor 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarno): največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,0 s - poraba goriva (DIN): 4,8/6,4/7,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

Naše meritve

24.020 km [V. prestava]	71.979 km 159 km/h	100.612 km 156 km/h
----------------------------	-----------------------	------------------------

Pospeški:

24.020 km 0 - 60 km/h	71.979 km 6,5 s	100.612 km 6,9 s
0 - 80 km/h	10,4 s	10,3 s
0 - 100 km/h	15,9 s	16,0 s
0 - 120 km/h	25,0 s	25,4 s
1000 z mesta	24.020 km 37,5 s (134 km/h)	71.979 km 37,7 s (136 km/h)
		100.612 km 38,1 s (133 km/h)

Prožnost:**1000m od 40 km/h (IV):**

24.020 km 41,0 s (126 km/h)	71.979 km 40,2 s (131 km/h)	100.612 km 40,1 s (129 km/h)
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

1000 m od 40 km/h (V):

24.020 km 43,5 s (119 km/h)	71.979 km 43,6 s (119 km/h)	100.612 km 42,8 s (122 km/h)
--------------------------------	--------------------------------	---------------------------------

Zavorna pot:

24.020 km 100 km/h	71.979 km 49,2 m	100.612 km 46,8 m
		45,9 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično		
24.020 km	71.979 km	100.612 km	
40	38,3	37,0	37,0
60	65,6	57,1	56,6
80	75,8	77,0	77,7
100	98,4	98,1	97,9
120	116,9	120,0	119,3

Truč v notranjosti (v dB):

	III.	IV.	VI.
50 km/h	60	60	59
100 km/h	71	71	69
150 km/h		77	76
prosti tek		47	

Poraba goriva:

testno povprečje	24.020 km	71.979 km	100.612 km
litrov na 100 km	8,45 l	8,27 l	7,86 l

Cena

SIT 1.678.940
(Revoz Novo mesto)

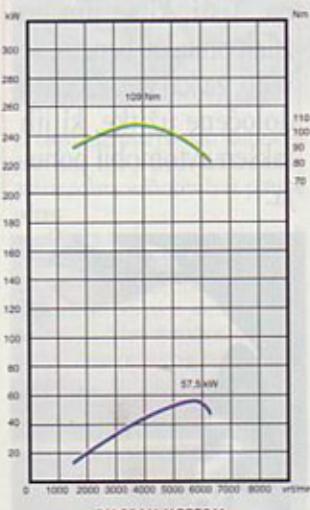


DIAGRAM MOTORJA

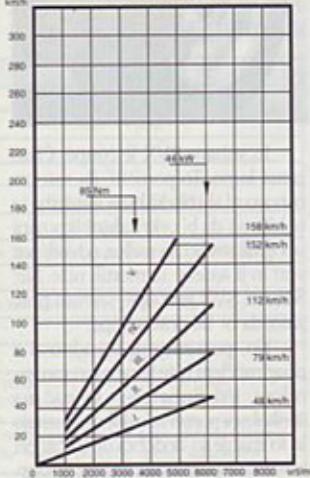


DIAGRAM MENJALNIKA

	Meritve izpušnih plinov	
km	24.020	100.612
CO	0,20 %	0,00 %
CO ₂	11,2 %	9,4 %
HC	0,127 PPM	0,138 PPM
O ₂	5,4 %	8,2 %