

## Super test

# RENAULT CLIO 1.2 RT

Ne, toliko ne bo vreden moj honorar (seveda v domači valuti) za objavo tega članka. To je le trenutna številka na merilniku prevoženih kilometrov superestnega clia, ki nam ga je za test odstopil novomeški Revoz še ne tako davnega enajstega julija preteklega leta. Takrat smo se odločili, da bomo v 365 dneh, torej v enem samem letu, prevozili, za marsikaterega povprečnega voznika magičnih, 100.000 kilometrov. Po hitrem izračunu, ki smo ga naredili še isti dan, smo kaj kmalu ugotovili, da se s tem avtom ne bomo vozili le na nedeljske izlete v naravo, ampak krepko garali, saj je izpis na računalniku pokazal 274 prevoženih kilometrov na dan. Če morda komu številka ne pomeni nič, naj povem, da bi se moral vsak dan odpeljati iz Ljubljane v Portorož in seveda nazaj, za konec pa še v Kranj, recimo na kavo. In da bi vse skupaj bilo še za odtenek resneje, je moral vsak od voznikov podpisati list papirja formata A4, na katerem so bile napisane zahteve, ki jih je moral v celoti izpolnjevati.

Te formalnosti smo kaj hitro uredili in začelo se je »resno delo«. Da smo se tega zavedali vsaj toliko resno, kot sem napisal, smo si dokazovali iz dneva v dan in v pičlem mesecu in pol prevozili skoraj 13.000 kilometrov, oziroma



# 71.979

natančneje 12.802 kilometra. V tem času z avtom nismo imeli nikakršnih problemov, če odštejemo brutalen napad enega od mimoidočih na nič slabega hoteča prednja desna vrata, katerega posledica je deset centimetrov dolga prasaka. Opravili pa smo redni servis, kot ga mora vsak vesten voznik na 10.000 prevoženih kilometrov.

Za naslednjih deset tisoč kilometrov smo porabili nekoliko več časa, pa ne zato, ker bi nas minila vnema, ampak zato, ker so prihajali vse hladnejši in bolj mokri dnevi, pa tudi sprotnega dela je bilo vse več. To pa ne pomeni, da načrtovanega nismo izpolnili, 24. oktobra je merilnik pokazal že drugo desetino zadane- ga načrta in avto smo ponovno

odpeljali na redni servis. In kaj smo v tem času zapisali v interne zapiske? Pri 10.635 prevoženih kilometrih se je obrabila čistilna gumica na prednjem levem brisalniku, zato smo ga zamenjali z novim, pri 16.791 kilometrih je razpadla notranja zaščita prednjega desnega koloteka, pregorela pa je tudi žarnica prednje meglenke. Pri številki 19.464 je začel »igrati« prvi črček v armaturni plošči, a je tako hitro, kot je prišel, tudi izginil. Pri naslednjih deset tisoč kilometrih smo ugotovili, da se nekoliko pretirano pregreva levi del prtljažnika, torej nad zadnjim izpušnim loncem, in da posode za gorivo



ni dobro dotakati čisto do vrha, saj sicer začne iz nje iztekati bencin. Pri ročici za odpiranje sončne strehe je ob večjem nalivu začela pritekati voda v vozilo. To so na servisu kmalu popravili, v tej kilometrski dekadi pa je slovo vzel tudi prvi komplet gum.

Zanimivo pa je, da bi temu avtomobilu lahko pripisali podobne lastnosti kot vinu: starejša je (beri: več prevoženih kilometrov), boljše je. Problemov in napak je bilo vse manj, saj so poleg rednih servisov in menjave dveh kompletov gum v servisu zamenjali le še vetrobransko steklo, ker je vanj med vožnjo priletel kamen, iz istega razloga pa



tudi prednjo levo luč. Večji del krivde za menjavo obeh kolesnih ležajev polagamo na svoja ramena, saj so to vendarle testno voženi kilometri, torej brez prizanašanja. Pri 62.613 kilometrih pa je avto doživel



Foto: MITJA GUSTINCIC

#### Pozimi: sol na avtu

tudi prva kleparska dela na prednjem desnem blatniku, v katerem se je ustavljal nepreviden voznik na Šmartinski cesti. Ob prvi poletni vročini je popustilo lepilo na sprejemniku signalov daljinskega upravljalnika ključavnice in je varovalna plastika začela odpadati. V beležke smo še zapisali, da se je razrahljala obvolanska ročica za uravnavanje radijskega sprejemnika in da se je pretirano začelo tresti notranje ogledalo, zato pa zasledimo komentarje, kot so »lepo pelje«, »krasno gre« in podobno.

Dejstvo, da so nam dali na

test najslabše motorizirani clio, bomo revozovcem oprosili pri oznaki RT, ki pomeni najboljše opremljeno različico, če odštejemo opremo baccara. O tem nas je notranost prepričevala vsakič, ko smo se ponovno usedli v avto, resnično pa smo jo lahko ocenili, ko smo dobili na test popolnoma enak avto, vendar z oznako RL, ki označuje najskromnejše opremljen clio. Razlika je očitna. Odbijača pri supertestnem cliu sta v barvi avtomobila, prednji vključuje še meglenki, v notranjosti pa opazite popolnoma drugačno armaturno ploščo.

V testnem cliu RL ni po tretjini zložljive zadnje klopi, ki pa jo po novem že serijsko vdelujejo. Prednji sedeži so iz twinga, prednji šipi odpirate ročno, avto sicer nima servoojačanega volana, a je vseeno dovolj lahkoten tudi pri parkiranju. Avtomobila se razlikujeta še po treh dodatkih, ki sicer spadajo v spisek dodatne opreme: RL ima (doplačilno) zračno vrečo za voznika, spravljeno v volanu s štirimi prečkami, supertestni pa sončno streho in radijski sprejemnik z regulacijo v obvolanski ročici. Vendar da ne bo pomote: tudi najslabše opremljeni clio še vedno ponuja dovolj udobja, da je vožnja



Kolesni ležaj smo menjali dvakrat



Sled na žarometu, ki jo je pustil kamen s ceste



Odpadla plastika tipala osrednje ključavnice

Razrahljano notranje vzvratno ogledalo



v njem prijetna, pa naj bodo razdalje kratke ali dolge.

O vožnji in njenih lastnostih pa tole: avto ima, če upoštevamo njegovo medosno razdaljo in dolžino, zelo solidno lego na cesti, seveda pa pogon na prednji kolesi in motor v nosu pomenita, da v ovinkih nosi silo naravnost, ob nekoliko obrabljenih gumah v hitro voženih ovinkih začutimo pri korigiranju še rahlo oddrsavanje zadka, ki pa je popolnoma obvladljivo.

Motor s svojimi 1171 kubičnimi centimetri in 60 KM sicer ne ponuja posebno vrednih hitrostnih povprečij, ga pa zato odlikuje zelo majhna poraba bencina, ki tudi pri testnem načinu vožnje ne preseže osmih litrov in pol na sto prevoženih kilometrov, od zadnjega izračunavanja, ki smo ga opravili v zimskem času, pa se je celo znižala za 0,18 litra.

Za konec smo izračunali še vse stroške servisov in zavarovanj, ki so objavljeni v tabeli, jim prišteli povprečno porabo bencina in jih preračunali v kilometrsko razdaljo ter cliu 1.2 RT ob dejstvu, da nas nikoli ni pustil na cedilu, pripisali zelo visoko oceno.

MATEVŽ KOROŠEC  
Foto: TOMI LOMBAR

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 75,8 x 74,9 mm - gibna prostornina 1171 cm<sup>3</sup> - 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 - ročni gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch monomotoric) - vodno hlajenje 6,7 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 40 Ah - alternator 60 A - uravnjavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani 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) - katalni obseg 1,702 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 30,2 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, prečna in vzdolžna vodila, vzvojne prečne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,3 zavrtiloja 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 naslonjala) 1600 mm - širina (kololci) 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 (normno) 265/1060 l - posoda za gorivo 43 l

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

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 159 km/h - paspešek 0-100 km/h 15,0 s - poraba goriva (ECE): 4,8/6,4/7,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

## Naše meritve

### Največja hitrost:

159 km/h (V. prestava)

### Pospeški

0 - 60 km/h 6.5 s

0 - 80 km/h 10.3 s

0 - 100 km/h 16.0 s

0 - 120 km/h 25.4 s

1000 z mesta  
37.7 s (136 km/h)

### Prožnost:

1000m od 40 km/h (IV):

40,2 s (131 km/h)

1000 m od 40 km/h (V):

43.6 s (119 km/h)

### Zavorna pot:

100 km/h 46.8 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

20 14.9

40 37.0

60 57.1

80 77.0

100 98.1

120 120.0

### Trušč 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

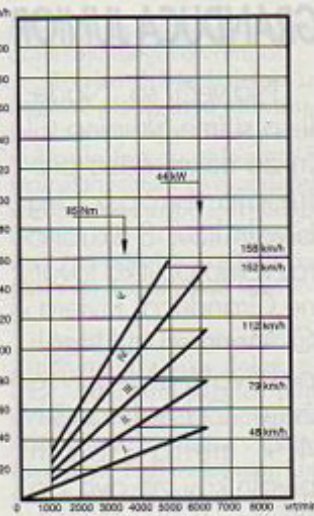
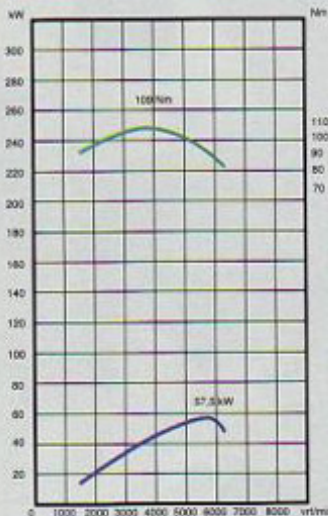
### Poraba goriva

testno povprečje:

8.27 na 100 km

## Cena

SIT 1.709.940  
(Revoz Novo mesto)



## Hvalimo

- kiudobje (oprema RT)
- deljiva zadnja klop
- menjalnik
- volanski servoojačevalnik
- poraba goriva
- izdelava
- lega na cesti
- dobra servisna mreža

## Grajamo

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

Datum	Stanje merilnika	Opis popravila	Stroški+ P.D.
24.08.	10.643	menjava olja	8.193,30
24.10.	20.180	vitrex, filtri + olje, svečice zavorne ploščice	27.277,00
06.12.	30.890	menjava olja	10.095,80
23.01.	38.412	vitrex, filtri + olje, svečice zavorne ploščice	24.399,00
23.01.	38.412	zamenjava vetrobranskega stekla	46.203,00
24.02.	42.130	zamenjava kolesnega ležaja	14.752,00
28.04.	55.471	filtri + olje, zavorne ploščice, vložek žarnice, prednji ležaj	32.635,00
12.05.	62.613	kleparsko delo/prednji desni blatnik in namestitve odbijača	81.159,0
17.05.	63.333	menjava prednjega levega žarometu in brisalce	23.323,00
		skupaj:	268.037,10
		obvezno zavarovanje	24.255,00
		kasko zavarovanje	56.560,00

skupni stroški na prevožen kilometer (servisi, zavarovanja, gorivo)10,59  
Opomba: stroški zadnjega rednega servisa pri 70.000 km še niso vključeni