

Vozili smo:

RENAULT CLIO 1,4 RT

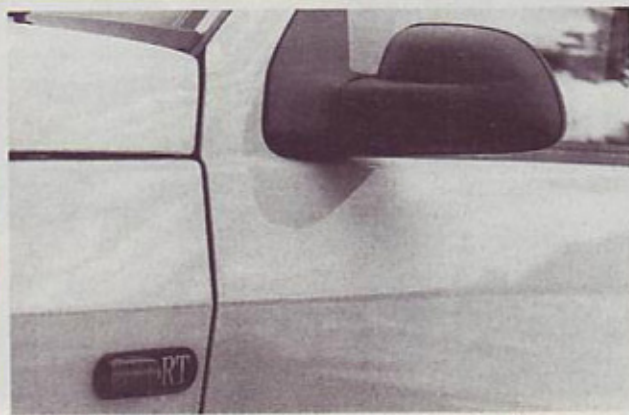
DOMAČIN



Zadnji par vrat je pri cliu vredna naložba



Clio so predstavili leta 1990, nakar je postal evropski avto leta 1991. V Revozu so nato dve leti pridno delali in urejali vse potrebno ter izpolnili obljubo o proizvodnji. Leta 1993 je clio dobil tudi slovensko "osebno" izkaznico.



Končna obdelava vozila je kakovostna in natančna

Sprva clio ni bil zamišljen kot neposredni naslednik petice, je pa sčasoma to postal, kljub nekoliko večjim zunanjim meram in večji medosni razdalji. V cliu lahko rečemo, da je še zmeraj svež in sodobno oblikovan avtomobil. Je zaobljen, a ne tako očitno kot nekateri njegovi kasnejši predstavljeni tekmeči in prav to je eden izmed adutov tega avtomobila: gre v korak s časom, ni pa pretirano jajčast in to je mnogim kupcem všeč. Cliova zunanost pomeni optično potlačen nos vozila, k temu videzu pa pripomoreta še prednja žarometa, ki nekako sramežljivo zreta izza pločevine.



Vendar to ne pomeni, da sta slaba, saj svojo nalogo osvetljevanja cestišča opravljata odlično.

Testni clio je nosil oznako 1,4 RT, kar pomeni solidno zmogljiv motor in bogatejšo opremo. Spojlerja sta v barvi vozila, prednji šipi premikata elektromotorja. Avto ima tudi osrednjo ključavnico z daljinskim vođenjem, za odpiranje in zapiranje posode za gorivo pa je treba uporabiti ključ, ki ostane, dokler natakate gorivo, v pokrovu. To prisili pozabljive, da po natakanju goriva zaprejo posodo za gorivo in si tako sprostijo ključ. No, tisti, ki tega ne pozabljajo storiti, niso preveč navdušeni nad to Renaultovo skrbjo za varno vožnjo.

Armatura plošča je bogato opremljena z vsemi potrebnimi merilniki, ne manjkata tudi merilnika vrtljajev in količine motornega olja. Poleg vrtljivih regulatorjev gretja in zračenja je v sredinskem delu armature plošče nameščena tudi klasična ura, ki je lepo vidna z vseh sedežev. Tako vam je v cliu prihranjeno razočaranje ob ugotovitvi, da sopotnica na zadnjem sedežu ne gleda vas, ampak išče z očmi spretno skrito digitalno uro med merilniki. Kot v nekaterih drugih avtih.

Volanski obroč sicer ne ugaja zaradi dobrega oprijema, je pa simpatičen. Nekatera stikala se vam bodo morda zdela malo odročna, a se jih boste navadili. In troblja je po francosko

nameščena v levi obvolanski ročici, kar ni preveč praktično. Prava zamera gre le namestitvi pepelnika. Ta je tik pred prestavno ročico in skrbi za to, da se kajenje med vožnjo spremeni iz grde navade v nevarno početje.

Notranjost vozila je elegantna in po francosko udobna. K temu precej pripomorejo tudi štiri vrata, ki omogočajo lahek

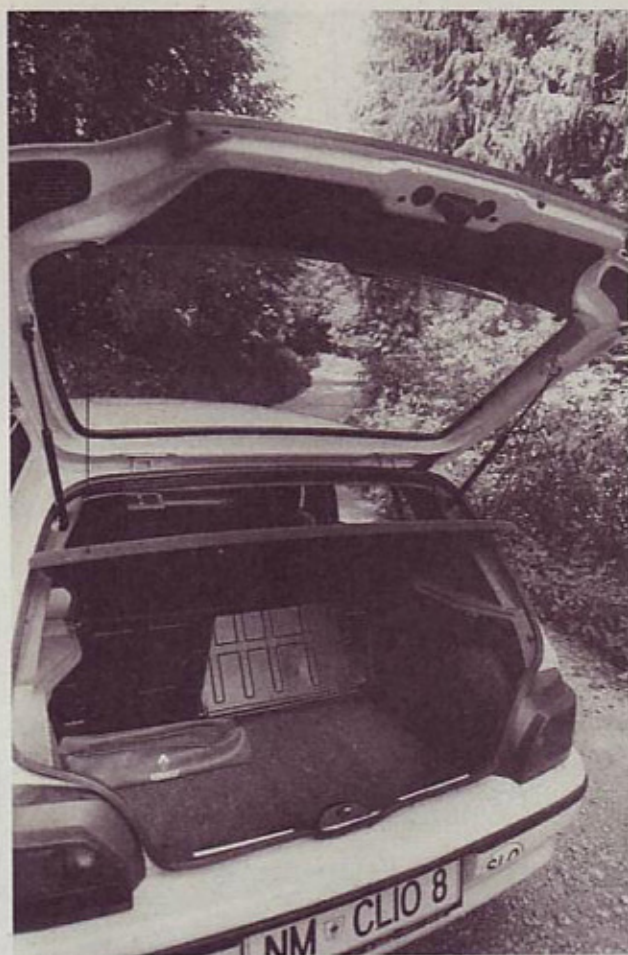
dostop k zadnjima sedežema. Prednja sedeža imata sedalni površini relativno visoko, kar ugaja voznikom nižje rasti, večji pa se bodo mučili z ergonomijo in se bodo morali nazadnje sprizniti s kompromisom; tako na prednjih kot na zadnjih sedežih. Sedeži so udobno mehki, notranjost pa je skladnih oblik in barv. Navdušila vas bo prestavna ročica s svojo na-

tančno vodljivostjo in s kratkimi gibi, pa tudi zato, ker prek nje "komunicirate" s spretno izračunanim menjalnikom in z živahnim motorjem v nosu.

Motor je 1,4-litrski, prečno nameščen in po novem tudi na našem trgu z očiščenim izpuhom. Nosi tovarniško oznako "energy", kar ne pomeni, da je nabit z močjo, temveč, da je ima dovolj ob skromni porabi goriva.



Bogato založena armatura plošča pri različni RT



Dobro dostopen in zadovoljivo povečljiv prtljažnik

RENAULT CLIO 1,4 RT	
motor (zasnova)	Stirivaljni, Stiraktčni, vrstni/spredaj prečno
vršina in gib (mm)	75,8x77 mm
gibna prostornina (ccm)	1390
kompresija	9,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	57,5 kW/80KM pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	107 Nm pri 3500
odmična gred (pogon)	v glavi (zobati jermen)
število ventilov za valj	2
polnjenje z gorivom, vžig	enotočkovni elektronski vbrizg goriva in vžig
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	ročni (5)
prednja prema	kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator
zadnja prema	poltega prema, vzdolžna vodila, prečne vzvojnne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator
zavore spredaj	kolutne, servo
zavore zadaj	bobnaste, omejevalnik moči
volan	z zobato letvijo
platišča	5Bx13
gume	165/65 R 13 (michelin MXT)
teža praznega vozila (kg)	850
dovoljena skupna teža (kg)	1330
medosna razdalja (mm)	2472
dolžina x širina x višina (mm)	3709 x 1625 x 1395
prtljažnik (litri)	265/1055
posoda za gorivo (litri)	43
največja hitrost (km/h)	175
pospešek 0 - 100 km/h (s)	11,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	4,8/6,6/7,6
vrsta goriva	neovinseni bencin super

Ta je znašala v povprečju 7,5 litra. S premišljeno vožnjo je to številko seveda moč zmanjšati. Motorna moč znaša 57,5 kW pri 5750 vrtljajih v minuti, navor pa 107 Nm pri 3500 vrtljajih, kar je dovolj za živahnost tega clia, če upoštevamo težo vozila. Motor se brez večjih težav in pro-

testov zavrti do 6000 vrtljajev, a na to opozarja z diskretnim truščem.

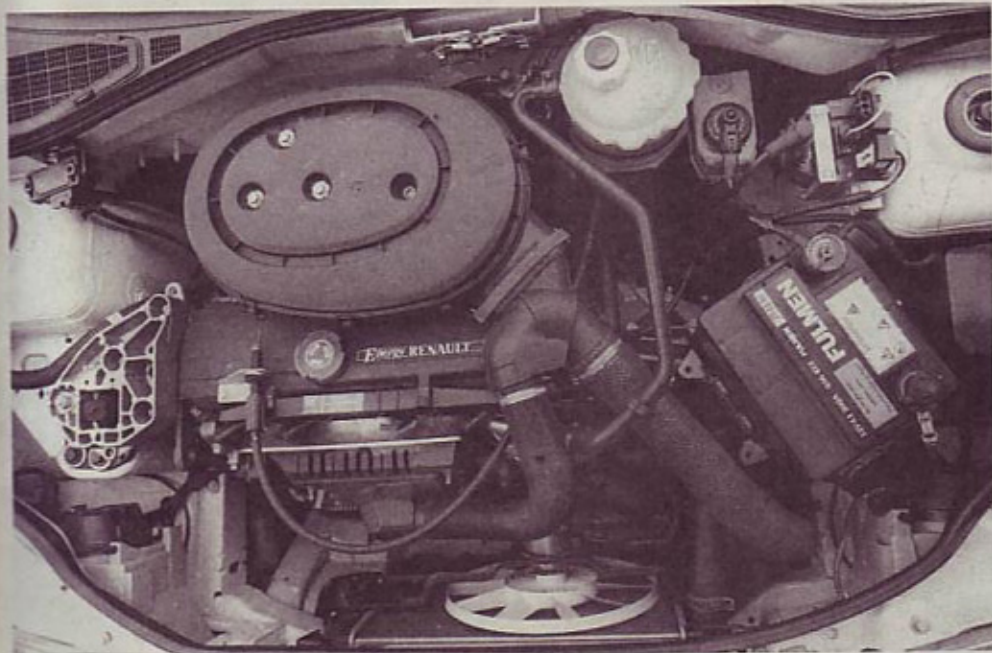
Podvozje je uglašeno predvsem na udobje. Clio zna biti tudi pri tem tako vešč, da nekaterih "odličnih" cestnih odsekov pri nas v vozilu ne boste čutili. Prednji kolesi sta posamično obešeni, zadaj pa je poltega prema z vzvojnimi vzmetenjem. Pa kljub temu lahko od clia 1,4 RT pričakujete tudi nekaj športnosti, predvsem zaradi kombinacije motorja, menjalnika in podvozja, ki zna clio odlično voditi skozi hitre ovinke - ob potrebnem dodajanju volana. Tudi ob odvzemanju plina v takšnih ovinkih vas podvozje ne razočara, saj ostaja avto stabilen in varen na cesti.

Ob takšnih vožnjah, predvsem pa v mestni gneči, boste opazili, da bi se servoojčevalnik volanu dobro prilgel.

Renault clio 1,4 RT je avtomobil, ki združuje dovolj udobja, dovolj zmogljivosti in dovolj funkcionalnosti, da je dober avtomobil. Ne moremo mu prav nič tako zelo zameriti, da bi bilo treba to vnovič zapisati. Še bolj simpatičen pa je zato, ker je skupna točka slovenske in evropske avtomobilске industrije. Bravo, clio!

ANDREJ SUPÉ

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Varčen in dovolj zmogljiv motor "energy"