

SREČNO 1991!



Test: RENAULT CLIO, 1,4 RT



Notranjost: za oči lična, za uporabo nedosledno izdelana

Osemnajstletnica renaulta 5 ter njegovih osem in pol milijona izdelanih primerkov sta bila zadostna razloga za nov avtomobil te znamke in podobne velikosti. Clio, z imenom pesniške muze, v resnici nima zveze z antiko: oznanjajo ga kot zelo svež in moderen avtomobil.

Clio ni uradni naslednik »petice«, bo pa to prej ali slej postal. Za zdaj so z njim sprožili izvedbo načrta, po katerem bodo v kratkem ponudili tudi povsem nov najmanjši renault. In da bodo vrzeli med modeli enakomernejše, so clio pomaknili po paleti rahlo navzgor. Zato ima – v primerjavi z R 5 – večjo medosno razdaljo in nasploh večje zunanje mere.

Cloive poglavitne oblikovne lastnosti so tele: zelo kratki štrli in čez oba kolesna para, nesklad-

AVTOMO

no top nos z optično premajhnima (sicer pa učinkovitima) žarometoma, prav tako majhne, sicer pa oble zunanje luči, ostra bočna robova, ki segata tudi čez zadek, in »padajoča« streha, zaradi katere na zadnji klopi zmanjkuje prostora za glave tam sedečih potnikov. Zajetna in v spojlerja zavijena odbijača sta na bokih »povezana« s plastičnima letvama, zadnja vrata s pripravnim ročajem se odpirajo kolikor se le da nizko, pod njimi in pod dvizno polico pa je dovolj velik prtljažnik, ki se da zaradi po tretjini deljivega zadnjega naslonjala povečati. Njegovo dno je povsem ravno, ker to dopušča prostorsko nezahtevna zadnja prema, pa tudi dovolj pogreznjeno, ker je rezervno kolo pod njim obešeno z zunanje strani. Komur poklekanje in seganje pod avto (vključno z mazanjem rok in rokavov) ne dela preglavic, šteje takšno namestitvev petega kolesa med avtomobilove odlike.

Prostorna pri cliu pa je tudi potniška notranjost: malce zaradi – za ta razred – ugodnih mer, malce zaradi spretne notranje arhitekture, ki je renaultovcem že dolga leta v krvi. Ker je bil testni

clio označen z RT, kar pomeni boljšo zalogo opreme, je bivanje v njem tudi zategadelj prijetnejše. Povsem prijetno pa vseeno ni. Prednja sedeža, na primer, sta dokaj visoka (to ustreza majhnim voznikom, da bolje vidijo iz avta), tudi lično in spretno oblikovana, vendar odločno premehka. Mehkoba razblijni tudi njune bočne obrobe in s tem čvrsto sdenje na ovinkih. Hkrati se voznik ubada še s tole težavo: razdalji do volanskega obroča in pedalov nista dovolj skladni. Kakorkoli že namešča sedež (in pomika je za to opravilo dovolj), telesni položaj ni pravišnji. Ob tem imajo pedali še to slabo lastnost, da so »preplitki«. Hočem reči, da so preblizu tal in zahtevajo preveč stegnjenosti, večsi: celo boleča stopala. Zadaj je počutje – z izjemo glav pod stropom – boljše. V našem primeru tudi zaradi štirih bočnih vrat, ki omogočajo limuzinski dostop v notranjost, pa tudi zato, ker je notranje dolžine v tem vozilu res prijetno dovolj.

Voznik zna biti prvi hip nadušen tudi nad svojim delovnim okoljem. Potlej pa spoznava: da sta prečki na volanskem obroču močno sprti z dobrim prijemom,



BIL LETA

da so stikala nepregledno, nekateri od njih pa tudi predalec nameščena, da sta zunanji ogledali (z ročnim notranjim nastavljanjem) premajhni in da so premajhni tudi drobnjarijam namenjeni prostori v avtu. Toda cilo bi moral dobiti nagrado zdravniškega društva. Če kje, potem se boste v tem avtu zanesljivo odvalili kajenj. Pepelnik so namreč namestili tik pred predstavno ročico in ga praktično ni mogoče doseči. Težko sta uporabni tudi okenski ročici prednjih vrat: ko ju sučete, si odrgete kožo s prstov, ker zadevate ob plastiko bližnjih predalov.

Zares imenitna je prestavna ročica: kratka, natančna in s »hitro« kratkimi gibi. Imenitna je tudi barvna skladnost celotne notranjosti – od obilja plastike do sedežev, preprog in varnostnih pasov. In imenitna (vsaj pri opremi RT) je tudi armaturna plošča: z merilniki hitrosti (plus dva kilometrska števec), motor-nih vrtljajev, goriva, temperature hladilne tekočine in količine motornega olja. Klasična ura je dobila prostor poleg vrtljivih regulatorjev gretja in zračenja, da jo vidijo tudi sopotniki. Seveda udobja s tem še ni konec: cilo

RT streže z ogledaloma v obeh senčnikih, z osrednjo ključavnico ter z infra rdečim sprožilom zanj, z običajno in bralno lučjo na stropu, z nastavljivima varnostnima pasovima ob prednjih sedežih, s pokritim radijskim prostorčkom (zoper tatove) ter (to velja predvsem za voznika) z meglenkami, z lično plastificiranim zadnjim brisalnikom, z gretjem zadnje šipe in – žal – s trobljo, ki je še vedno v levi obvolanski ročici. Da priročnost (tudi ta je del udobja) ni popolna!

Skregana z udobjem je tudi slaba zvočna izolacija, najsi gre za zunanji hrup, ali od motorja v nosu vozila.

Motor je v tem primeru 1,4-litrski štirivaljni, prečno nameščen ter z tovarniško označen z »energy«, kar pri Renaultu pomeni varčnost. Takšna motorja sta pravzaprav dva: razvitejši Evropi ponujajo različico z vbrizgavanjem goriva ter s kataliziranim izpuhom, testni avtomobil, ki nam ga je odstopil novomeški Revoz, pa je bil motoriziran z različico, pri kateri so polnjenje z gorivom zaupali dvojnemu Webrovemu uplinjaču

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 75,8x77,0 mm – gubna prostornina 1390 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 58 kW (80 KM) pri 5750/min – največji navor 107 Nm pri 3500/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – dvojni padočni uplinjač weber, z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 40 Ah – alternator 840 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokoltna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,727; II. 2,048; III. 1,321; IV. 0,967; V. 0,795; vzratna 3,545; diferencial 3,563 – ploščica 58x13 – gume 165/65 TR 13 (pirelli)

Voz in obesa: kombi-limuzina – 5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator – zadaj polloga prečna, vzdolžna vodila, prečne vzvojnne vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato levitjo, 3,75 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,709 m – širina 1,625 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,472 m – kolotek spredaj 1,358 m, zadaj 1,324 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 850 kg – dovoljena skupna teža 1330 kg – dovoljena teža prikolice (z zavorami) 750 kg, (brez zavor) 425 kg – dovoljena obremenitev strehe 70 kg – prtljajnik (normno) 265/1055 litrov – pasoda za gorivo 43 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 11,2 s – poraba goriva (ECE): 4,8/6,6/7,6 litra (neosvinčenega) bencina super na 100 km



z ročnim čokom. Zasnova motorja je vedno enaka: z odmično gredjo v lahki glavi, in s precej tistih lastnosti, ki jih imajo še mnogi Renaultovi motorji: da zlahka vžigajo, da tik za tem razmeroma oklevajoče stečejo, da se potem čisto z veseljem vrtijo, da to s tresljaji in truščem tudi oznanjajo, a se naposled izkažejo predvsem s prožnostjo in tudi skromno žejo po gorivu. Prožnost je očitna celo ob na dolgo izračunanem petstopenjskem menjalniku, ki je takšen zato, da je oznaka »energy« še doslednejša, seveda pa ne gre upati, da bi bila ravno peta prestava za vzor ravnotežja med motorjem in menjalnikom. Na merilniku vrtljajev se opozorilno polje začne pri številki 5500, prepovedano pa pri 6000. Med našimi meritvami smo za vsakično pretikanje segli le malce čez to, zadnjo mejo, kar je v prvih treh prestavah pomenilo resnične hitrosti 46, 84 in 131 kilometrov na uro. V četrti in peti prestavi tolikšno priganjanje ne zaleže: testni avtomobil je zmozel največjo hitrost 176 km na uro v najvišji prestavi in pri približno 5000 vrtljajih v minuti, v četrti pa – pri le malce višjih vrtljajih, le nekaj kilometrov na uro manj. Z mesta je clio 1,4 RT pospeševal takole: do hitrosti 40 km na uro v 2,6 s, do hitrosti 60 km na uro v 4,5 s, do hitrosti 80 km na uro v 7,2 s, do hitrosti 100 km na uro v 11,4 s, do hitrosti 120 km na uro v 16,7 s in do hitrosti 140 km na uro v 26,6 s. Povprečna poraba goriva med celotnim testom je znašala 7,6 bencina super na 100 kilometrov. Z več usmiljenja do motornih vrtljajev in z nekaj nižimi hitrostmi povprečij bi lahko poraba padla tudi pod 6,5 litra, gledano v povprečju.

Vendar clio 1,4 ni avtomobil, ki bi človeka odvrčal od hitrosti. Kombinacija motor-menjalnik je družno s podvozjem dovolj



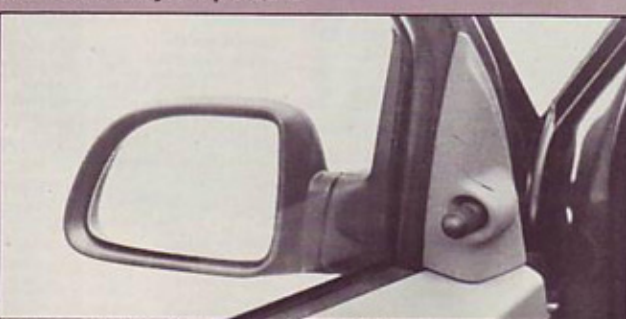
Prtljajnik: velik (globok) in možnost povečanja



Motor: s pokrovom proti smeri vožnje



Pedali: slabo odmerjeni in preblizu tal



Vzratno ogledalo: oblika pred pravišno velikostjo

spretna, da jo kaže z veseljem uporabljati. Posamični prednji obesi z vzmetnima nogama in poltoga zadnja prema s prečnim vzvojnim vzmetenjem so uglasene predvsem na udobje. Poroča za to sta dva: ugodno velika medosna razdalja in dolge vzmetne poti. Podvozje je, kot sem že rekel, resda glasno, glasnost pa se zaradi slabe zvočne izolacije prenaša vse do ušes potnikov, je pa tudi dobro blaženo in tako v celem zanesljivo. K temu prispevajo tudi nizkopresečne in bočno čvrste gume. Clio je odličen v ravni smeri, na dolgih cestnih valovih in na kratkih gubah.

Celo zelo robata tla zmore prevoziti brez večjega pretresa za potnika. Podvozje je po zasnovi delno podedovalo od renaulta 5, toda slabost občutljivega zadka se je pri tem razblinila. Za hitro vožene ovinke zahteva povsem običajno dodajanje volana, na ostru odvzemanja plina ali zaviranja pa se odziva zlagoma in povsem brez presenečenj. Tudi stabilizatorja sta še dovolj čvrsta, da karoserijski nagibi niso neprijetni, vsa štiri kolesa (pri tem mislim predvsem na zadnji dve) pa so dolgo časa čvrsto na tleh.

Napaki iz tega poglavja, ki ju clio ne more prikriti, sta samo dve: težaški volan, ki ostaja takšen tudi z večanjem hitrosti in najbrž utruji nežnejši (predvsem damski) roki, in dokaj slabotne zavore, ki zahtevajo odločno nogo na pedal in nekaj malega voznikovega občutka za njihovo zgodnjo utrujenost.

Črta! Clio 1,4 RT je značilen renault: francoska zmes udobja, vozne zanesljivosti, povprečnih motornih zmogljivosti in drobnih nepravilnosti pod isto streho. Si je z vsem tem res prislužil laskavi naslov »avtomobil leta«? Seveda je, saj so tako odločili člani evropske časnikarske žirije. A mu je morala pri tem tudi muza zelo odločno stati ob strani.

Tekst: Martin Česenj
foto: Srđan Živulović

