



Vozili smo: »RENAULT CLIO 1,4 RT«

IME MUZE

Dve vprašanji ostajata brez jasnega odgovora: zakaj je clio dobil ime po antični pesniški muzi (pa še pri tem ga je na Japonskem prehitela

Honda) in zakaj smo ga jugoslovanski časnikarji mogli uradno voziti šele zdaj, pol leta po uradni predstavitvi.



Videli smo ga, jasno, že prej – tudi na letošnjem pariškem avtomobilskem salonu. Simpatičen avtomobil: spretna zmes oblikovalskih potez renaultov 5 i 14, kombi-limuzina s tremi ali s petimi vrati, količnik zračnega upora 0,32, tekmeč peugeotu 205, fordu fiesti, fiatu unu, oplu corsi, mazdi 121, nissanu micri in volkswagnu polu ter, nenazadnje, zares svež izdelek, ki skuša z marsičim celo prerasti svoj avtomobilski razred – toda trditve iz Renaultove direktorske hiše na pariškem nabrežju Point-du-Jour, da je clio najboljši evropski avtomobil, je vseeno dvomljiva. Ali pa se morda motim?

Clio – z daljšo medosno razdaljo in večjimi širino, dolžino ter višino – za zdaj še noče postati naslednik močno priletnega renaulta 5. Ta bo ostal v prodaji vsaj do leta 1993, ko bodo zdajšnja »štirico« (ki ostaja vse bolj proizvod novomeskega Revoza)

zamenjali z novim najmanjšim renaultom, in ko bo na paleti modelov te znamke zmanjkalo prostora tudi za »petico«. Torej je clio mašilo programske praznine med renaultom 5 in 19, natančno to pa oznanja tudi s svojimi merami.

Namig, da bi njegov nos mogel biti modernejše zašiljen, žarometna na njem pa nižja, Patric Le Quement, Renaultov oblikovalski šef, v kali zatre, češ da so nizki žarometi predragi, nižji nos pa bi zahteval višji zadek, kar bi karoserijske poteze dodatno zapletlo.

Tako pa so neskladno tope prednje obline razvlekli v zelo položno prednjo šipo, v rahlo padajočo streho, v obla in pokončna zadnja vrata ter v izrazito ostru robova na bokih. Tesni karoserijski spoji prispevajo k dobri aerodinamiki, kratki štrlini čez prednji in zadnji kolesni par pa k ugodni notranji dolžini vozila. Ta sicer ni dosti večja kot v renaultu 5, je pa vseeno tolikšna, da je moč tudi za povsem (in izdatno) nazaj pomaknjenima prednjima sedežema še dovolj udobno sedeti.

Zaloge opreme so tri: RL, RN in RT. Od njihovih že v tovarni določenih kombinacij z motorji (bencinski 1,1 litra 49 KM, 1,2 litra 60 KM, 1,4 litra 80 KM in 1,7 litra 92 KM ter dizel 1,9 litra 65 KM) ter z morebitno dodatno



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – širitaktni – vrstni – namješčen spredaj prečno – vrtna in gib 75,8 x 77,0 mm – gibna prostornina 1390 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 58 kW (80 KM) pri 5750/min – največji navor 107 Nm pri 3500 min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – dvojni padočni uplinjač (z ročnim čokom) – vodna hlajenje – akumulator 12V, 40 Ah – alternator 840 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – pestopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh – plastišča 58 x 13 – gume 165/65 TR 13

Voz in obese: kombi-limuzina – 3/5 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, prečne vzvojnje vzmeti, fleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, prestava 21,6:1

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 840 kg – dovoljena skupna teža 1320 kg – prtljažnik (tovarna) 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 (neosvinčene) bencina na 100 km

opremo pri nekaterih, predvsem odločneje motoriziranih različicah (ABS, klimatska naprava, elektronska avtomatika v menjalniku, alarm, servoojačevalnik volana, električna za okna in ogledala...) je odvisno, v kakšnem cliu pravzaprav sedite.

Tokrat smo – zelo na kratko in predvsem po avtomobilski cesti – vozili clio 1,4 RT. To je pomenilo najugodnejši zalogaj opreme ter s tem v zvezi tudi dovolj bogato armaturno ploščo (z merilniki hitrosti, goriva, temperature, količine motornega olja in vrtljajev), nesimetrično deljivo zadnje klop, udobna, a ob straneh premehka, na sedalih pa prekratka prednja sedeža, gretje zadnje šipe, zadnji brisalnik, zadnjo meglenko in veliko vseh tistih dodatkov, ki počutje v avtu prijetnoboljšujejo. Toda: zgornji oprijemališči prednjih varnostnih pasov nista na-

stavljeni, stikalo za trobljo je še vedno ob volanskem drogu in volan je, ne samo med počasnimi manevri, težak kot v tovornjaku.

Ob samo dvojih bočnih vratih sta zadnji stranski šipi odmični, prtljažnik – prilagodljivo velik na račun zlozljive klopi – pa ostaja vselej enak: z dobremu dostopu naklonjenimi zadnjimi vrati, ki se med lučmi odpirajo povsem do odbijača.

Voznik ne more prezreti, da sedi v renaultu: včevši volanski obroč z neprikladnima prečkama, pregledno armaturno ploščo, neurejeno nameščena in precej odmaknjena stikala, značilne pedale in vzorno lahko ter natančno prestavno ročico. Predali za drobnarije so premajhni, premajhni pa sta žal tudi zunanji ogledali. Tudi zvočna izolacija je pičila: troblja je v vozilu skorajda glasnejša kot pred njim, neusmiljen z ušesi pa postane tudi motor, ko doseže višje delovno območje.

Motorjev je v celem dosti več, kot jih šteje prej omenjena paleta, saj so jih spretno prilagodili za posamične tržne zahteve, že januarja prihodnje leto pa bo na voljo tudi najmočnejša različica z 1,7 litra gibne prostornine, s 16 ventilii v glavi in s 140 KM največje moči. Približno takrat bosta na voljo tudi opremi baccara (ki se bo po hišni navadi spogledovala z luksuzom) in sports, ki

bo hkrati s šestnajstventilnikom silila tudi na tekmovalne proge.

Motorju z 1,4 litra, z dvojnimi uplinjačem in z 80 KM, kakršen je bil v tokratnem preskusnem avtu, pripada oznaka »energy« (zaradi varčnosti pač), je pa prav takšen motor, s skorajda enakimi tovarniško zapisanimi zmogljivostmi na voljo tudi z vzbrizgavanjem goriva in s katalizatorjem v izpušni cevi.

Sam po sebi ta agregat resda ni pretirano uglajen, miren in tih, se pa rad vrtil in tudi veliko zmore. Razmeroma dolga peta prestava v menjalniku mu sicer zmanjšuje prožnost v njej pripadajočih delovnih območjih, ampak v celem se zdi motor zdrav in varčen, kaj več pa od njega tako in tako niso zahtevali. Z menjalnikom, ki prav z dolgimi razmerji namiguje predvsem na udobje, se dobro ujema tudi podvozje clia: dovolj mehko naravnano (dolgi gibi vzmeti) da je po francosko udobno, a tudi z dovolj čvrstimi blažilniki, da se zmore karoserija brez »plavanja« in z dobri legi naklonjenimi sprotinimi gibi odzivati na neravnine pod kolesi. Žal se te v notranjosti avtomobila ne prenašajo le z občasnimi surovimi udarci, ki utegnejo motiti kvečjemu potnike na zadnji klopi, kjer je prostor za glave precej utesnjen, ampak tudi z zamolkim truščem, ki včasih preglasi celo radijske

zvoke. Med vožnjo po avtomobilski cesti sem še opazil, da clio zelo dobro obvladuje ravno smer in sunke bočnega vetra, da pa razmeroma slabotno zavira. Ali drugače rečeno: za zares ostro zaviranje zahteva zares močno nogo na zavornem pedalu.

O tem, kakšen je ta renault na ovinkastih in nasploh zahtevnejših poteh, pa bomo pisali kdaj pozneje, po daljši in temeljitejši preskušnji.

Za zdaj velja: renault clio 1,4 RT je moderen, dovolj prostoren, prijetno opremljen, natančno narejen in živahen avtomobil. Je pa tudi glasen in v številnih podrobnostih tolikanj nedosledno narejen, da si naslov najboljšega prisluži kvečjemu z dobršno mero »pesniške svobode«. In ime muze mu je pri tem precej v pomoč.

Martin Česenj

