

... to je zdaj vprašanje. Nakup avtomobila naj bi bilo razumno dejanje s tehtnim premislekom in finančnim izračunom. Preden boste za Renaultovega Clia razbili svojega prašička, pa vseeno preberite ta test.

Zakaj? Hja, lahko izveste, ali se vam izplača nakup Clia z dizelskim motorjem ali pa bo bolje, da se odločite za takega z bencinskim motorjem. No, seveda pride ta razmislek v poštev, če se še niste ali pa se ne morete odločiti; tisti, ki so jim dizli že tako ali tako pri srcu, se nimajo kaj odločiti, morda le, katero izvedbo 1,5-litrskega dizelskega dCija zapeljati v garažo.

Renault namreč ponuja kar tri dizelske gnane motorne različice. Vedno gre, kot rečeno, za enako osnovo, torej 1,5 litra delovne prostornine, precej poenostavljeno pa se razlikujejo le po moči. Najšibkejši (tega smo imeli na testu) ima 50 kW, srednji 63 kW in najmočnejši 78 kW.

najmanjši trud voznika med samo vožnjo. Samemu motorju pa je precej v pomoč soliden petstopenjski menjalnik. Žal ne moremo zapisati, da je odličen, na srečo tudi, da ni slab, lahko pa rečemo, da se skriva nekje v širokem povprečju. Občasno nas je presenetil s škrtanjem, a največkrat takrat, ko smo bili s prestavno ročico malce hitrejši, kot je verjetno velika večina voznikov tega avtomobila. Ne moremo reči, da je počasen, a vseeno bi si želeli več hitrosti in natančnosti med pretikanjem. No, lahko pa pohvalimo dobro izračunano prestavno razmerje, ki je očitno zasnovano tako, da avto malo porabi.

Motor je namreč v povprečju porabil 5,8 litra dizelskega goriva na 100 prevoženih kilometrov.



Za zdaj lahko povemo le, kako se v najnovejšem Clio obnese najšibkejši trojček, saj je ta pravzaprav šele drugi Clio, ki nam ga je uspelo testirati (prvi je bil z bencinskim motorjem) doslej.

Torej, mali dizel skoraj ne razkrije, da je dizel, dokler pogled ne zleze pod motorni pokrov, tako tiho teče. Šele pri dvignjenem pokrovu se zasliši malo dizelskega ropota, ki pa v kabini ni moteč (pohvale za zvočno izolacijo).

Zelo prijeten je tudi, ko se avto premakne, med vožnjo namreč deluje umirjeno, brez pretirano izrazite turboluknje, ki se sicer rada pojavi pri marsikaterem od malih dizlov. Največjo moč doseže dizelsko hitro, saj se kazalec merilnika vrtljajev ustavi že pri 4.000 vrtljajih na minuto. Absolutno pohvalo in velik plus si zasluži navor. Dizelček iz 1461 kubičnih centimetrov prostornine iztisne skoraj neverjetnih 160 Nm navora pri samo 1700 vrtljajih na minuto. Na cesti to pomeni udobje in še enkrat udobje ter lagodnost in kar

Ob zelo pazljivi in 'lahki' desni nogi na stopalki za plin je porabil še manj, 4,7 litra, kar pomeni, da je lahko pravi varčnež. Seveda le, če ste voznik, ki za to, da bi avto čim manj porabil, žrtvuje užitke med vožnjo. Torej, ko smo 'uživali', pa je poraba zrasla, a ne prek sedmih litrov. S 'težko' ного smo porabili 6,6 litra dizelskega goriva.

Poraba tega Clia je torej njegova velika prednost. S polno posodo za gorivo, ki sprejme 55 litrov, ni nič nenavadnega, če se na merilniku dnevno prevoženih kilometrov ob postanku za dolivanje goriva izpišejo številke med 700 in 900. Gre za kilometre, ki jih boste lahko prevzeli s tem avtomobilom.

A kot v vsakdanjem življenju je tudi pri avtomobilih tako, da če nekje nekaj daš, na drugem koncu nekaj izgubiš ... in obratno. Torej Clio 1.5 dCi pretirano ne stanjša denarnice ob vsakem obisku na bencinski črpalki, a prav močno ne navduši tudi, ko pogledamo njegove pospeške in končno hitrost.

Razbi



ti ali ne razbiti ...



Kratek test | Renault Clio 1.5 dCi (50kW) Confort Expression



Namerili smo mu 15,8-sekundni pospešek od 0 do 100 km/h, kar je za ta razred, milo rečeno, prav nič posebnega, pravzaprav že kar slabo. Dvanajst sekund, recimo, pa bi pomenilo že precej več živahnosti. Popolnoma enako lahko rečemo za končno hitrost, ki jo doseže, 159 km/h že zdavnaj ni več povprečje v tem razredu majhnih avtomobilov. A da ne bo pomote, avtomobil zaradi tega ni slab, saj lahko spodobno vleče tudi takrat, ko v njem sedijo štirje odrasli, le pričakovanja ne smejo biti prevelika.

Zato ne bomo veliko zgrešili, če zapišemo, da je to avto za nezahtevne voznike, ki se radi vozijo umirjeno in ki jim za tri sekunde boljši pospešek ne pomeni prav nič. Enako je s hitrostjo. Ne nazadnje, od zakonsko omejene največje hitrosti do tistih 'slabih' 160 km/h ima še 30 km/h rezerve. To pa boste v resnici pogrešali le na dolgih potovanjih v tujino, ko se avtocestni kilometri počasi odvijajo. A ob tem morda ni napačno vprašanje, ali sedite v pravem avtomobilu. Laguna ali Megane bi bila boljša izbira.

Torej, kaj se izplača, bencin ali dizel?

Veliko slabega o tem Clio nimamo za povedati: je zelo simpatičen, dovolj udoben, varen in uporaben mali avto, ki se odlično znajde na vsakodnevnih poti na delovno mesto, v skoraj 300-

litrski prtljažnik pa tudi sprejme toliko tovora, da na izlet za konec tedna lahko vzamete s seboj, kar boste ob zmerni skromnosti potrebovali. K njegovi zares vsestranski uporabnosti in udobju pripomore tudi druga vrsta stranskih vrat, saj se odpirajo dovolj na široko, da boste udobno sedli na zadnjo klopi ali pa zapeli varnostne pasove svojim malčkom brez pretegovanja in naprežanja.

Če dobro pomislimo, je pravzaprav še največji očitek razlika v ceni 'dizla' v primerjavi z 'bencinarjem'. Osnovi Clio z 1,2-litrskim bencinskim motorjem (authentic pack) stane 600 tisočakov manj! Razlika pri bogatejši opreми pa znaša približno 400 tisočakov, kar je nekaj manj, a to je še vedno zelo veliko goriva, mali bencinski motor pa tudi ni tako zelo požrešen. Konkreten odgovor za tega Clia, ki smo ga testirali, pa je tak: Da, drag je, za 3,3 milijona bi moral ponuditi že zelo veliko. Res ima veliko opreme, saj nismo pogrešali ničesar, malce premalo pa pri motorju. A do naslednjega močnejšega je spet kar nekaj sto tisočakov razlike in do najmočnejšega v ponudbi enako. Razen če bodo imeli pri Renaultu zopet kakšno akcijo in bodo ponudili dizle za ceno bencinskih? Takrat ne bi več prav veliko premišljevali in bi se odločili za dizla. ■



Renault Clio 1.5 dCi (50 kW) Con. Exp.

Cena osnovnega modela:	3.005.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.325.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=13 °C / p= 1017 mbar / rel. vl: 51 % / Stanje km števca: 1942 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	15,8 s
402 m z mesta:	19,8 s (112 km/h)
1000 m z mesta:	36,6 s (140 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	10,4 s
80-120 km/h (V.):	17,0 s

NAJVEČJA HITROST

159 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,3 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 5,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1461 cm³ - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4000/min - največji navor 160 Nm pri 1700/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 H (Dunlop SP Sport 01).
Masa: prazno vozilo 1155 kg - dovoljena skupna masa 1645 kg.
Mere: dolžina 3986 mm - širina 1707 mm - višina 1493 mm - prtljažnik 288-1038 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 162 km/h - pospešek 0-100 km/h 15,2 s - poraba goriva (ECE) 5,3/4,3/4,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ prostornost
- ▲ poraba goriva
- ▲ vozne lastnosti
- ▲ velik prtljažnik

- ▼ cena
- ▼ volan
- ▼ visoko sedenje

Končna ocena

Odličen mestni avto, ki zadovolji potrebe manjše ali ne najzahtevnejše družinice. Je prostoren, varen, solidno izdelan, poganja pa ga zelo varčen dizelski motor z obilico navora. Malce nas je zmotila le (pre)visoka cena.

