



Je srednja najboljša?

Triinšestdeset kilovatov za 1,5-litrski turbodizelček je srednja pot, saj pri Renaultu z enako prostornino ponujajo še petdeset in osemindeset kilovatov. Torej 'ne tič ne miš' ali najboljša rešitev?

Izbira srednje močnega Clia (ali pa srednje šibkega, če sodite med bolj črnogledne ljudi) je verjetno najboljša oziroma najracionalnejša rešitev, saj ima dovolj moči oziroma navora, ob tem pa vam, ko ga kupite, ni treba razobesiti bele zastave popolne predaje in objaviti bankrota družinskega proračuna ali žrtvovati polovice plače zato, da vsak teden napojite žejne konje. Ki jih sploh ne potrebu-

jete, kajne? Motorček v novem Cliu se je izkazal za izredno tihega, kar lahko pripišemo tudi dobri zvočni izolaciji, in predvsem za zelo nezahtevnega za uporabo ter dovolj varčnega, da kljub veliki kilometrini ne boste delali le za gorivo. Ob speljevanju 'shodi' brez oklevanja, saj je radodaren z navorom že iz nizkih vrtljajev, in se rad zavrti do višjih, kjer pa mu - kaj pa drugega - začne pohajati sapa.



Zanimivo je tudi, da je menjalnik izračunan tako, da zlahka vozite v območju vrtljajev do 3.000, kjer v potniški kabini sploh ne boste slišali, da je pred vami turbodizelček, ob tem pa bo porabil 7,7 litra, kolikor je v zimskih razmerah (z zimsko obutvijo) porabil na našem testu. Ni kaj, dober paket.

Ker imamo doma tudi mi Clia prejšnje generacije (ha, tipični Slovenci), mi lahko verjamete, da se



v novem sedli bistveno bolje. Sedež omogoča nižjo lego, kar bodo cenili predvsem višji vozniki, prostora je več in tudi volanski obroč je manj 'tovornjaško' položen, da bolje sede v roke. Da naš testni Clio vseeno ni bil najboljša rešitev, je bil kriv le po višini nastavljen volanski obroč, ki je bil nameščen predaleč od voznika in je zato terjal kompromise, ki jih pri globinski nastavitvi ne. Zato zahtevnejšim voznikom svetujemo, da se raje odločijo za boljše opremljenost, saj bo potem življenje za volanskim obročem še prijetnejše. Čeprav ... Znova moramo grajati preveč posreden električni servovolán, zaradi katerega je prehod iz ničelne lege (ko sploh ne deluje) v polno delovanje moteč. Naj razložim.



Omenjena tehnična novost pomeni, da so hoteli z elektriko privarčevati kakšen deciliter bencina, a ob tem žrtvovali tisto povratno informacijo, ki jo boljši vozniki prejemajo (ali prejemamo) od volana. Naj opišem le dogodek, ki mi je dal misliti. Peljal sem po mokrem cestišču, ki se je v gozdnem odseku spremenil v spolzko (ledeno?) zaplato. Dokler je avtomobil le rahlo drsel, se na volanu to

sploh ni čutilo, šele ko je nenačrtovano spremembo smeri zaznala zadnjica, sem začel ukrepati. S klasičnim (ali z boljšim električnim) servovolánom bi drsenje zagotovo prej zaznal! 'Zgovoren' volanski obroč bi lahko zlahka prištevali kar med aktivno varnostno opremo, na katero Renault stavi pri svojem oglaševanju, a očitno sta jim deciliter porabe manj oziroma mestno udobje pomembnejša od (tovrstne) varnosti. Toda prepoznavanje dogajanja pod prednjima kolesoma ne glede na vgrajeno tehnično rešitev zahteva veliko kilometrov in izkušenj, zato se pojavi vprašanje, ali povprečen voznik sploh zna 'zaznati', kaj mu sporoča posrednejši volanski obroč.



Kot ste lahko že prebrali v prejšnjih testih novega Clia, je prostora v notranjosti veliko, le pri trivratni različici ga zmanjka za prehod na zadnjo klopo. Otroci bodo na zadnje sedeže smuknili brez težav, za odrasle pa je namesto smukniti bolj primeren izraz preriniti se! Že tako je - kar razumemo - malo prostora zaradi dveh vrat manj, a preriniti se mimo prednjega

sedeža je še težje zaradi njegove neizmerne želje po vrnitvi v prvoten položaj. Prostora v prtljažniku je za ta avtomobilski razred veliko, pohvalimo lahko tudi kakovost izdelave. Testni Clio pa je imel še eno novost: žaromete, ki svetijo v ovinek. Ko konkretnije zavijete, se ob žarometu prižge dodatna luč, ki vam osvetli del cestišča, na katerega zavijete. Rešitev ni moteča za nenavajenega voznika, čeprav se je treba najprej navaditi, najbolj pa pomaga po mestu in v garažni hiši.

Trivratni Clio naj bi bil malce bolj športen, čeprav je 1,5-litrski turbodizelski motor kot srednja izbira bolj namenjena širši množici za vsakodnevne prevoze. A ne glede na to velja kot dobra izbira! ■

Renault Clio 1.5 dCi (63 kW)

Cena osnovnega modela:	3.355.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.562.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=0 °C / p= 1016 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števec: 7918 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	13,0 s
402 m z mesta:	18,8 s (117 km/h)
1000 m z mesta:	34,7 s (146 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	10,0 s
80-120 km/h (V.):	13,3 s

NAJVEČJA HITROST

174 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 49,1 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1461 cm³ - največja moč 63 kW (86 KM) pri 3750/min - največji navor 200 Nm pri 1900/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/60 R 15 T (Goodyear UltraGrip7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1175 kg - dovoljena skupna masa 1665 kg.

Mere: dolžina 3986 mm - širina 1707 mm - višina 1493 mm - prtljažnik 288-1038 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 174 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva [ECE] 5,2/4,0/4,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ zvočna izolacija (hrupnost izpod motornega prostora)
- ▲ poraba
- ▲ žarometi, ki svetijo v ovinek

- ▼ nekomunikativen električni servovolán
- ▼ preveč oddaljen volanski obroč
- ▼ težak prehod na zadnjo klopo

Končna ocena

Med 1,5-litrskimi turbodizelskimi motorji smo imeli na testu srednjo, 63-kilovatno različico. Če upoštevamo denar in porabo, je verjetno najboljša izbira!