



besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Kurjava

Prenova Clia bi bila zelo mlačna, če ne bi v ponudbo vrinili nove modelne vrste, s katero Francozi znižujejo stopnico do vladarja RS-a.

► Že Twingo GT nas je naučil, da kratica ob imenu Renaultovega modela pomeni samosvoj izdelek znotraj produktne vrste. Pri Twingu gre za 100-*'konjski'* TCe, bogato opremo in karoserijo bolj športnega videza, napačno pa razmišljate tisti, ki si Clia GT predstavljate kot številko večjega Renaulta z enakim motorjem. Naka, Clia GT je namenjen 1,6-litrski bencinski motor s 94 kilovati (128 *'konji'*), ki ima tesnega sorodnika v Twingu RS, a so mu dodali šeststopenjski menjalnik. Atmosferski agregat so tudi malce dodelali, o čemer smo pisali že v predstavitvi

prenovljenega Clia (AM11-2009) in razložili, da ne gre za nov agregat, ampak za predelani že obstoječi 1.6 16V, ki so mu dodali nekaj moči. Inženirji so se posvetili tudi podvozju, otdrili vzmeti in blažilnike, spredaj dodali debelejši stabilizator, zadnje vpetje pa v določeni meri povzeli po RS-u. Tako je pod kožo, na njej pa oznaka GT s spojlerji na obeh odbijačih, pragovoma, dvojnimi zaključkom izpušne cevi, s strešnim spojlerjem, (v primeru testnega) s srebrnimi vložki in 16-palčnimi temnimi kovinskimi platišči Solonia poskrbi za optično nadgradnjo Cliovih novih obla-

čil. GT-jeva zunanost je ena izmed najbolj čednih oblek prenovljenega Clia in pisana na kožo kupcem, željnim dinamične podobe. Marsikdo se zmoti in vidi v njem RS-a, s čimer seveda ni nič narobe. Pomeni le, da so oblikovalci dobro opravili delo in pripravili stroškovno ugodnejšega RS-a. Pa so ga res? S ceno 14.600 evrov je GT za dobrih pet tisočakov (to je že dobra tretjina GT-jeve cene) cenejši od RS-a, upoštevajoč še stroške zavarovanj in druge dodatke (gume, gorivo), pa hitro postane jasno, da je RS namenjen občutno manjšemu krogu kupcev kot GT.





In seveda, GT ni RS, ker če bi bil RS, tega sploh ne bi potrebovali. Zato če iščete vrhunskega Clia in ste pripravljeni pokazati dobrih 20 tisočakov, ne razmišljajte o drugem kot o RS-u. Če nimate dovolj denarja in z mislimi merite na GT-ja, da bi potešili željo po RS-u, pa vam svetujemo, da pogledate za rabljenimi Eresi ... GT-ja bi lahko označili za ljudskega RS-a. Na podvozju opravljeno delo se v praksi izkaže za posrečeno, saj se GT pelje



zelo lepo, okretno, zanesljivo in tudi dinamično. Trdota vzmetenja je opazna, a v okvirih dobrega okusa za vsakodnevno uporabo, zato se boste s takšnim Cliom lahko brez oklevanja zapejali na obisk v dom za upokojenje. Tudi motor je v spodnji tretjini vrtenja pohlevno tih in uglajen, slavljence na zadnji klopi pa bosta lahko brez težav izpolnjevala seznam povabljenecv na diamantno obletnico. Če imate namen voziti starejše, morda velja razmisliti o vložku 400 evrov v dodaten par vrat. Sprednja sedeža se v trivratnem GT-ju sicer lepo umakneta in vrmeta v začetni položaj, a za sedenje in vstajanje z zadnje klopi so potrebne gimnastične osnove. Pohvalno pa sta sprednja pasova nastavljava v višino, kar je pri trivratnih modelih zelo redko. Nekoliko premehka, a pri zadrževanju telesa odlična sprednja sedeža tudi nista primerna za goste, zaznamovane s porumenelim emšom, sploh v kombinaciji velikih in težkih stranskih duri. Položaj za volanom je dober, oprijem odebeljenega volanskega obroča zanesljiv. V notranjosti ni pretiranega vonja po športnosti. Stopalke so sicer špor-

“Pri priganjanju so dovolj prve tri prestave.”

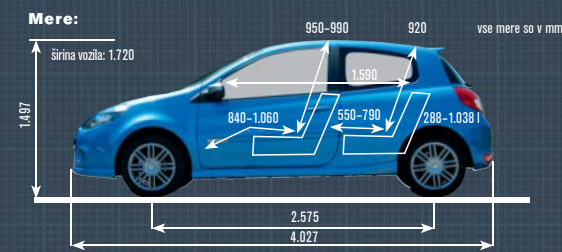
tno preluknjane in kovinske, a se ne vedejo nič kaj športno. Do sem je GT bolj šminka kot športnik. 1,6-litrskemu motorju ne poma ga nobeno turbopuhalo, zato smo pričakovali, da ga bo treba vrteti v višje vrtiljaje. Do 4.000/min oziroma 5.000/min bencinec ne navduši. Je soliden, a nič kaj športen. Potem pa najprej zvok, ki je nad 5.000/min vreden športnega avtomobila, blizu rdečega polja pa še končno oznake GT vreden suneč. Ne presune kot RS, vendar dovolj jasno nakaže, da je lahko tudi uživaški. Z omejitvami! ESP, ki ga je treba doplačati (graja Renaultu), se nad 50 kilometri na uro samodejno vklopi (če je pred tem izključen) in s posegi hitro poskrbi za (varen) predčasen zaključek potepanja po stezi. Škoda, da ESP ne pusti veliko svobode pri dinamičnem jemanju ovinkov, saj je lega GT-ja vredna oznake mini RS. Motor je treba

vrteti vse do rdečega polja (omejevalnik prekine veselje nekje pri 7.000/min), takrat pa sta mogoča dva scenarija, v katerih je ESP že na preži: 90 kilometrov na uro v drugi prestavi ali 130 km/h v tretji, oboje pred vrati omejevalnika. Zvok, ki spremlja takšno početje, omamlja, lega opogumlja, občutek na volanu zadosti, desnica pa v pripravah na prehitevanja pretakne tudi do dvakrat ali celo trikrat navzdol. Če bi se s takšnim Cliom radi vozili zelo hitro, potrebujete le prve tri prestave. Peta ali šesta sta bolj ali manj le varčevalni. Da GT ni namenjen udobja in vožnje v prometnem toku vajenim voznikom, dokazuje tudi glasnost agregata. Pri avtocestnih 130 km/h (podatek merilnika hitrosti) kaže merilnik vrtiljajev kljub izbrani šesti prestavi na 3.750/min! Poraba goriva je zelo odvisna od načina vožnje. Pri običajni vožnji se bo GT po izkušnjah s testa zadovoljil z okoli osmimi litri neosvinčenega na 100 kilometrov, pri priganjanju pa bo naročil tudi 13 litrskih. GT-jeva opremljenost je z vmesnikoma USB in AUX pisana na kožo mladim, ki se verjetno ne branijo tudi samodejne klimat-

ske naprave, popolne elektrifikacije šip in ogledalc, žarometov, ki svetijo v ovinek, radia z Bluetoothom, tempomata ... Notranjost Clia III in prenovljenega Clia III je skoraj popolnoma enaka (opaziti je le na sredinsko konzolo premaknjen gumb za regulacijo hitrosti), prav tako prtljažnik. ❄

Tehnični podatki | Renault Clio 1.6 16V (94 kW) GT

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 14.600 EUR
Testno vozilo: 15.600 EUR
Moč: 94 kW (128 KM)
Pospešek: 10,3 s
Največja hitrost: 200 km/h
Povpr. poraba: 10,2 l/100 km



NAŠE MERITVE
 T = 27 °C / p = 1.080 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 1148 km

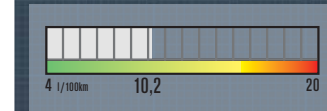
Vozne lastnosti

Pospeški s
 0-100 km/h: 10,3
 402 m z mesta: 17,5 (130 km/h)

Prožnost s
 50-90 km/h (IV./V.): 10,5 s / 14,7 s
 80-120 km/h (V./VI.): 15,2 s / 17,3 s

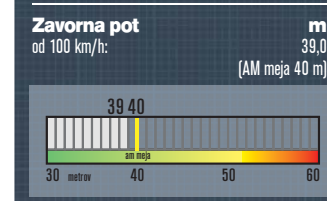
Največja hitrost 200 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 8,0
 največje povprečje 13,1
 skupno testno povprečje 10,2



Truč v notranjosti dB

	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	58	56	52	52
90 km/h	62	60	59	58
130 km/h	66	64	63	63
Prosti tek				36



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

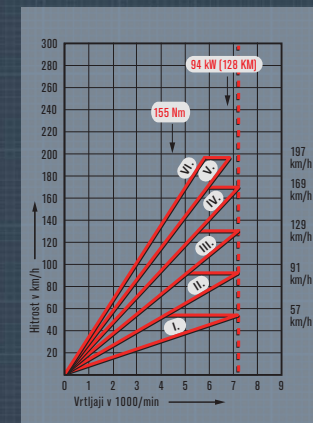
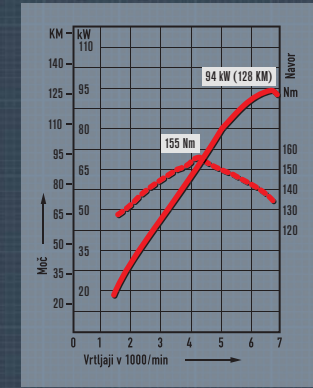


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Trije smeški in eden za zvok. Ko bi vsaj ESP dopuščal več dogodivščin (na stezi), bi mu prililepi še pol smeška.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - namesčen
 1.558 cm³ - največja moč 94 kW (128 KM) pri 6.750/min - največji navor 155 Nm pri 4.400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/50/R16 V (Michelin Pilot Primacy). **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijajni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 11,5 m - posoda za gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1.140 kg - dovoljena skupna masa 1.630 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 - poraba goriva (ECE) 8,9/5,6/6,9 l/100 km.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5 l).



Ocena | Hvalimo in grajamo

Kriterij	Ocena	Opomba
Zunanost (15)	13	Že to, da ga kdo zamenja za vzornika RS-a, daje njegovi obliki veliko pohvalo. Izdelava ni blesteča.
Notranjost (125)	94	Kakovostni materiali, dobra ergonomija in razredu primerna prostornost. Zaradi dveh bočnih vrat in trsega podvozja ter glasnega motorja nekoliko trpi udobje.
Motor, pogon, podvozje (65)	55	Motorju priganjanje dobro dene, videli smo že precej slabših menjalnikov, volan pa je boljši kot prej, a še ne vrhunski.
Vozne lastnosti (70)	61	Podvozje je pripravljeno na živahnejši motor. Morda TcE 130?
Zmogljivosti (35)	24	Če se boste vanj presedli iz Clia 1.2, bodo zmogljivosti dobre, če iz RS-a, nikakor ne.
Varnost (45)	35	Renault je znan po izdelavi varnih vozil (Euro NCAP), testni GT pa je izpolnil večino želja. Ob priganjanju poraba goriva precej naraste. Jamstvo je brez doplačanih let manj blesteče, cena osnovnega modela pa dokaj ugodna.
Gospodarnost (65)	36	
Skupaj	318	Namenjen je tistim kupcem Clia, ki od njega pričakujejo športen videz, še boljše vodljivost in solidne zmogljivosti.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5
 Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

- ▲ športna oblika zunanosti
- ▲ dobra opremljenost
- ▲ prostornost spredaj
- ▲ materiali na armaturni plošči
- ▲ sprednja sedeža (oprijem)
- ▲ motor ob priganjanju
- ▲ lega in vodljivost
- ▲ športen zvok motorja
- ▲ servisni interval na 30.000 km (stroški)
- ▼ prožnost motorja (zahteva priganjanje)
- ▼ stopalke
- ▼ težka in velika bočna vrata
- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ ESP ni serijski
- ▼ ESP nad 50 km/h ni izklopljiv (steza)