

KRATEK TEST - RENAULT CLIO 1.6 16V PRIVILEGE



jemo (pre)položnega in preveč naprej pomaknjene volana. S prenovo so zaradi spremene podobe preglednost izgubili tudi merilniki (obrato-mer). So pa uporabniki s prenovo Clia zagotovo pridobili občutek varnosti, saj je stopnja varnostne opreme opazno bogatejša (4-krat varnostne blazine spredaj, pet tritočkovnih varnostnih pasov, pet vzglavnikov, omejevalniki zatezne sile itn.)

Clio je torej kljub pomanjkanju napisa Renault na pokrovu prtljažnika še vedno pravi Renault. Slednje potrjuje predvsem z dobro kakovostjo izdelave, s poskočnim in dobrim motorčkom ter z visoko stopnjo serijsko vgrajene tako varnostne kot tudi udobnostne opreme (paket opreme Privilege).

Peter Humar

Nič več Renault?



Je Clio kljub temu, da je prvi Renault na tržišču, ki zaupa svojo prepoznavnost zgolj romboidnemu znaku, še vedno pravi Renault?

Ena največjih novosti v »Cliovem« razredu so zagotovo ksenonski žarometi, ki so v paketu opreme Privilege dodatno doplačljivi (147.600 SIT). Njihova svetilnost je zelo dobra in so vsekakor vredni dokaj velikega osnovnega finančnega vložka pri nakupu.

Prva stvar, ki razen izboljšane vpetja ni doživela velikih sprememb, je podvozje. Tako je to še naprej med bolj udobnimi v razredu, le da s 15-palčno obutvijo postane nekoliko trše in posledično manj udobno, a hkrati se tudi občutek na volanu rahlo izboljša. Ravno tako je vozilo na spolzki podlagi še

naprej podvrženo k nezaželenemu drsenju (še posebej zadka pri pojemkih, ki pomenijo razbremenitev zadka), kar je v primeru 15-palčnih koles ponovno bolj opazno.

Tudi 1,6-litrski motor s šestnajstventilsko tehniko je ostal nedotaknjen in kot tak še naprej zelo dober primer ek motoroznanstva. Delovanje je mirno, njegova prožnost dobra. K poskočnosti avtomobila pa pripomorejo tudi na kratko preračunane prestave menjalnika (50 km/h se lahko vzdržuje tudi v peti prestavi). Ustavljanje nizko letečega Clia 1.6 16V bodo prevzele zavore, ki so po prenovi serijsko opremljene s sistemom ABS in z dodatkom EBD. Kljub prigradenima varnostnima dodatkom pa je odmerjanje zavorne sile še vedno slabo, toda na koncu mnenje o zavorah zopet izboljša podatek o zavorni poti, ki je od 150 km/h do mirovanja znašala kratkih 88,4 metra.

V notranjosti lahko za upravljanje avtoradija uporabite obvolansko ročico, ki pa je v primerjavi s predhodnikovo izvedbo izgubila priročnost in prijaznost do uporabnika (vrtljivi gumb in stikala so rahlo bolj štorasta ter manj prijetna na otip). Sicer pa je v notranjosti zaradi dobre izbire materialov in kakovosti izdelave počutje dobro, preglednost in ergonomija pa ustrezata tudi visokoraslim z iz-



Po novem je tudi za zaslonom radijskega sprejemnika na vrhu armaturne plošče še vedno na razpolago odlagalni predal.

FOTO: UROŠ POTOČNIK