

Test: RENAULT CLIO 16V

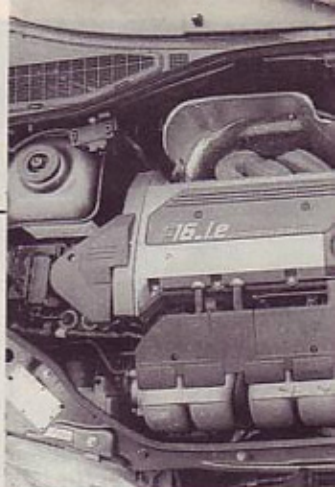


Športnost v potniškem prostoru

Model clio je pred dve-
ma letoma in pol zape-
ljal ob popularno »peti-
co«, ki je svojo prodaj-
no pot začela daljnega
januarja 1972. S cliom
je Renault ponudil ne-
kaj večjo in predvsem
oblejšo karoserijo, iz-
boljšano podvozje in
januarja 1991 tudi šest-
najstventilski motor
v nosu, s katerim zado-
voljuje športnejše am-
bicije svojih kupcev.

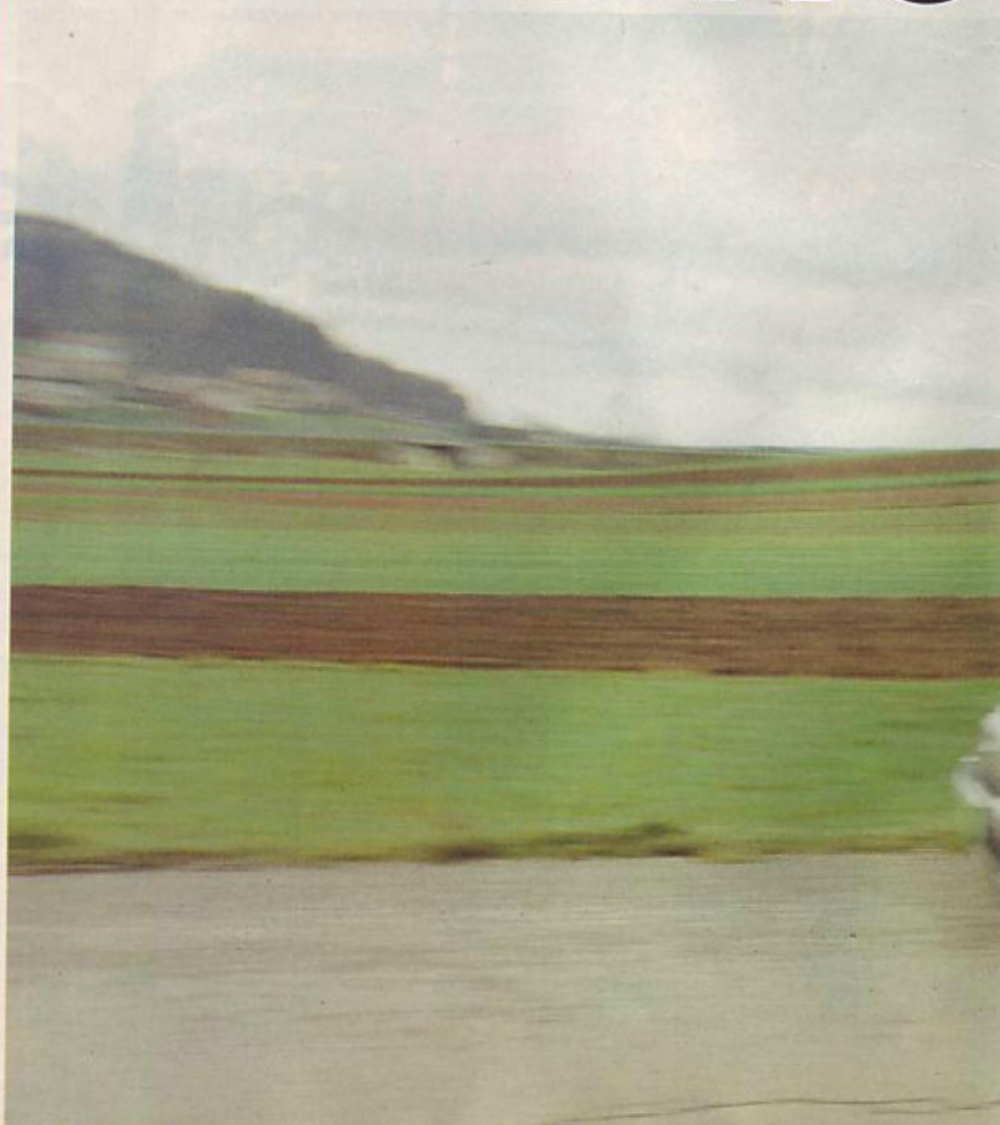
S cliom 16V je renaultovcem
uspel zadetek v polno. Prodajni
namreč, saj jim je uspelo zas-
novati športno naravnani avto-
mobil, ki se lahko v vsem kosa
s praviloma dražjo konkurenco,
obenem pa je še dovolj kultivi-
ran, da se zanj odločajo tudi
zmernejši vozniki, ki si v takem
avtomobilu želijo imeti zmogljivi-
vejši motor, bolj zaradi varnej-
še vožnje, kot pa zaradi že sko-
raj dirkaških hitrostnih povpre-
čij, ki jih ta clio omogoča.

*Napis na zadku in prednjih blatni-
kih je le še »pika na i«*



*Gneča pod motornim pokrovom
obljublja dobre zmogljivosti.*

DUH ŠPORTNO





S cliom je renaulovcem uspel zadetek v polno.



STI



Karoserijsko je na voljo le s tremi vrati, kar gre na račun večje čvrstosti karoserije, v primerjavi s šibkejšimi različicami pa je clio 16V na pogled bogatejši za izrazitejša blatnike, večji in glasnejši motorni izpuh, za dodatno zračno režo v grbini na motornem pokrovu (ki pomaga hladiti izpušni kolektor) ter za športna platišča s širšimi gumami. Za nepoznavalce »jeklenih konjičkov« so mu renaultovci na zadek in prednja blatnika pritaknili še skromna napis »16V«, ki označujeta šestnajstventilski »prepih« v motorni glavi. Prednja blatnika sta pri tem cliu izdelana iz dvomilimetrskih brizgane plastike (noryl GTX 914), s čimer so zmanjšali njuni teži, hkrati pa sta blatnika odporna proti udarcem do hitrosti 15 kilometrov na uro. V prednji spojler s tremi odprtini za dovod svežega zraka pod motorni pokrov so temu cliu vstavili tudi meglenke. Za optično dopadljivost skrbijo še v barvo avtomobila odeta odbijača in zunanji ogledali, na streho nameščena radijska antena in črne bočne plastične obrobe.

Notranjost je oblikovana v skladu z naravnostjo avtomobila, to pa pomeni spredaj športna školjkasta sedeža, ki ponujata dober bočni oprijem telesa. Voznikov sedež je ob tem tudi izdatno nastavljen, zaradi česar ob višeraščenenem vozniku trpijo potnikova kolena na zadnji klopi. Prijeten za oprijem in že od prej znan je servo-ojačani nenastavljivi volanski obroč s tremi prečkami in usnjem. Ob že običajnih merilnikih je ta clio bogatejši še za merilnike temperature in tlaka motornega olja ter za indikator količine motornega olja, ki deluje le ob vključenem vžigu, po zagonu motorja pa se samodejno izklopi. Stekli v prednjih vratih poganja elektrika, zadnji



Športnost tega avtomobila je moč tudi slišati

pa se odpirata ročno in navzven. Ročno nastavljivi sta tudi sicer lepo oblikovani zunanji ogledali, ki ponujata dovolj dober pregled na dogajanje za avtomobilom. V serijski opremo sodi tudi daljinsko vodena osrednja ključavnica. V usnje odeta prestavna ročica je znana že iz drugih športnih Renaultovih modelov, omogoča pa hitro in natančno pretikanje. Predalnik pred sopotnikom je dovolj velik, odlaganju drobnišij pa sta namenjeni tudi manjši odprtini v vratih. V celem je koptip lepo oblikovan, razvaje-no oko pa moti le izbor, na pogled nekakovostne plastike, ki je podobna tisti iz modelov 4 in 5.

Pri najzmogljivejšem renaultu 5 so se snovalci poslužili majhnega, 1,4-litrskega štirivaljnika s po dvema ventiloma na valj, ki je bil opremljen s turbinskim polnilnikom in je tako zmogel največjo moč 88 kW/120 KM pri 5750 vrtljajih v minuti. Motor je bil sicer zmogljiv, stregel je z značilno »luknjo« zaradi turbinskega polnilnika, obenem pa je bil preveč obremenjen zaradi premajhne gibne prostornine. Ob prihodu clia so se snovalci odločili povsem spremeniti dotedanjo naravnost motorja športne različice. Izbrali so si večji motor brez turbinskega polnilnika, a s šestnajstventilsko tehniko v lahki glavi, in s tem dosegli nekak-

šen kompromis: motor je zaradi večje gibne prostornine vzdržljivejši in mirnejši, na račun štirivaljnike tehnike pa je zmogljivejši in tako primernejši za pogon najzmogljivejšega clia.

V nos clia 16V so torej namestili 1,8-litrski vrstni štirivaljnik z dvojno odmično gredjo in s šestnajstimi ventili v glavi. Motorju so pritaknili tudi električno črpalko goriva in tipalo zoper klenkanje, ter ga opremili še z Bendixovo elektroniko za vbrizgavanje goriva in vžig ter z uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu. Motor zmore največji navor 162 Nm pri dokaj visokih 4250 vrtljajih v minuti in največjo moč 101 kW/137 KM pri 6500 vrtljajih v minuti. Motor ima v primerjavi s »turbo motorjem« veliko prednosti in tudi nekaj pomanjkljivosti. Prednosti se kažejo v tem, da je motorna moč razporejena v širšem območju motornih vrtljajev, da je cenejši za vzdrževanje in vsekakor manj občutljiv, obenem pa streže z dovolj navora in moči in se rad vrti. Po drugi strani pa je lastnik s tem motorjem prikrajšan za čar, ki ga ponuja le motor s turbinskim polnilnikom. Nič ne more pričarati vozniku občutka, ko motor nezadržno vleče ob vklopljenem polnilniku in ga sila pospeškov prijetno pritiska na sedežno naslonjalo.

Renaultovci so kljub temu iz-

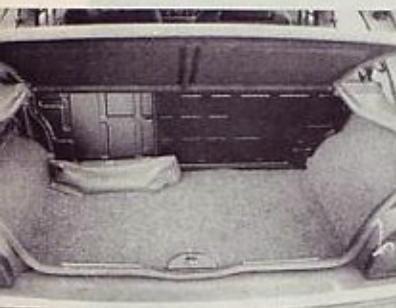
brali v celem gledano boljše možnost in ponudili v cliu konvencionalno zasnovan motor. Da je zmogljiv, je vozniku jasno takoj, ko pritisne pedal za plin do konca. Motor se odzove sprva lenobno, v območju med 4000 in 7000 vrtljaji v minuti pa se urno in glasno zavrti ter občutno prenaša veliko moč na prednji kolesi. Prav zaradi tega kaj rado pride do »power-sli-da«, ko se gnani kolesi zasučeta v prazno. Ob priganjanju pokaže ta štirivaljnik nepotešljivo žejo po motornem olju in ker smo večino testa počeli prav to, je poraba olja znašala približno 1 liter na 1000 prevoženih kilometrov.

Clio 16V vozniku streže tudi z dobro lego na cesti, saj so mu snovalci v primerjavi s šibkejšimi različicami namenili za dober centimeter nižje vzmetenje, podvožje pa je v celem tudi trše. Z zasnovano »vse spredaj« ta clio v hitreje voženih zavojih zahteva dodajanje volana, ob zdrsu gnanih koles pa tudi hitro popuščanje plina, po katerem nos avtomobila poslušno ulovi želeno smer. Veliko dela povzroča vozniku živahen zadek, ki tudi rad zdrsne. Vse to pa ob skromnih zunanjih merah in temeljitem delu voznika omogoča že skoraj dirkaško vožnjo, saj avtomobil ob pravilnem vođenju ter odmerjanju plina kontrolirano in v celem drsi skozi ovinek. Zavore so ustrezne, čeprav sem v dežju pogrešal ABS, saj so tudi v dežju hitrosti za učinkovito zaustavljanje dostikrat prevelike. In ker me je clio 16V v celem zelo navdušil, bom očitke, da je občutljiv pri zaviranju in hitrem vođenju v ravni smeri ter da je pri večji hitrosti slišati zoprn piš vetra zaradi slabo zlepljenega vetrobranskega stekla, hitro pozabil.



Duh športnosti, ki namreč veje iz tega avtomobila, je očiten; clio 16V ne želi skriti, kateremu delu Renaultove palete pripada. Zato sem mu nekatere napake pripravljen širokosrčno odpustiti. Saj jih imamo konec koncev tako vsi; napake namreč...

Tekst: BORIS SAMBOLEC
Foto: IGOR MODIC



Ličen prtljažnik, povečljiv z deljivo zadnjo klopio

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,0 83,5 mm - gibna prostornina 1764 ccm - kompresija 10,0:1 - največja moč 101 kW (137 KM) pri 6500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,09 m/s - specifična moč 57,3 kW/liter (77,7 KM/liter) - največji navor 162 Nm pri 4250/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (bendix - siemens) - vodno hlajenje, 7,3 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 50 Ah - alternator 70 A - uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,091; II. 1,842; III. 1,320; IV. 0,967; V. 0,795; vzvratna 3,545; diferencial 4,214 - ploščica 6,5 J 15 - gume 185/55 R 15 (michelin MXV2), katalni obseg gume 1,83 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 31,5 km/h

Voz in obese: kombi - limuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cxd2x = 0,32 - spredaj in zadaj posamične obese - spredaj vzmetni nogi s trikotnimi prečnimi vodili, stabilizator - zadaj vzdolž na vodila, dvojna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, kolturne za vsa štiri kolesa (spredaj posebej hlajene), servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi - volan z zobato letvijo, servo, prestava 16,8:1, 2,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3710 mm - širina 1640 mm - višina 1365 mm - medosna razdalja 2470 mm - kolatek spredaj 1370 mm, zadaj 1350 mm - rajdni krog 11,3 mm - **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1520 mm - širina (kololci) spredaj 1365 mm, zadaj 1340 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 mm, zadaj 870 mm - vzdolž nica prednji sedež 860-1050 mm, zadnja klopa 830-610 mm - premer volanskega obroča 360 mm - prtljajnik (normno) 265/1055 litrov - posoda za gorivo 50 litrov

Teže: prazno vozilo 880 kg - dovoljena skupna teža 1410 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 490 kg - dovoljena obtežba strehe 40 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 209 km/h - pospešek 0 - 100 km/h: 8,0 s - poraba goriva (ECE): 6,2/7,7/10,3 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:
202 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h	3,9 s
0 - 80 km/h	6,0 s
0 - 100 km/h	8,6 s
0 - 120 km/h	12,1 s
0 - 140 km/h	16,5 s
0 - 160 km/h	23,1 s

1000 m z mesta:
29,8 s (170 km/h)

Prožnost:

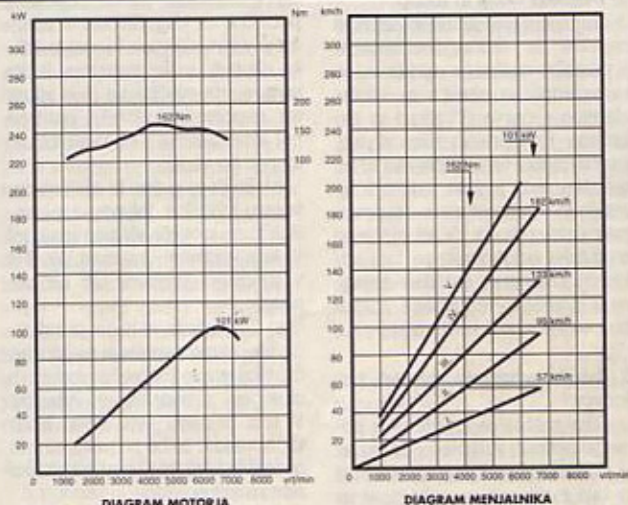
1000 m od 40 km/h (IV.):	33,5 s (166 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	38,1 s (143 km/h)

Zavorna pot:
od 100 km/h 46,6 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec 60	resnično 60,5
kazalec 80	resnično 80,1
kazalec 100	resnično 99,8
kazalec 120	resnično 120,0

Poraba goriva:
testno povprečje:
11,7 litra/100 km



Hvalimo

- športen značaj
- zmogljiv motor
- opremljenost kokpita
- športna prednja sedeža
- okretnost avtomobila

Grajamo

- hrup motorja v kabini
- poraba motornega olja
- nemirnost pri vodenju avtomobila
- premalo neposreden volan
- malomarnost pri končni izdelavi

Cena: 1.813.600 SIT + 16 odstotkov dajatev
(Revoz d.d., Novo mesto)

**BEBOP
OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE
S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.,
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI
in programsko opremo za računalnike PC razreda