



Turbo za udobje

No ja, če smo povsem odkriti, smo si turbodizelski motor na-tihem želeli že v predhodniku.

Pa želja ni bila tako hitro uslišana. Celo Clio zadnje generacije je v prvih dveh letih v nosu še vedno skrival atmosfersko polnjen dizelski motor. In tiste, ki so se odločili zanj, je razveseljeval predvsem s skromno porabo. Toda dizelskim, predvsem pa turbodizelskim motorjem se časi spreminjajo in tudi pri Renaultu so se zavedeli, da je vse več tistih, ki prisegajo na gospodarne in hkrati zmogljive stroje. Novi turbodizelski motor, če lahko tako zapišem, saj povsem nov vendarle ni, skupnega voda še nima. V osnovi ga namreč poznamo že iz Méganov, kjer pa je za večjo moč poleg turbinskega polnilnika skrbel še hladilnik polnilnega zraka (intercooler). Za Cliove potrebe so se inženirji odločili, da slednji ne bo potreben, zato sta seveda moč in navor motorja nekoliko manjša, toda če pomislimo, da je Clio manjši in predvsem lažji avto, pravzaprav njegovi lastniki pri tem veliko ne izgubijo.

Turbodizelski motor z neposrednim vbrizgom se oglasi precej robustno in priznati moram, da ga z bencinskim ne boste zamenjevali, saj je njegov zvok dovolj razpoznaven. Tudi ko se ogreje, v prostem teku še vedno dovolj glasno oznanja svojo prisotnost. Zato pa se bo vsem tistim, ki ljubijo dovoljšnjo zalogo navora, primerno

odkupil. Njegovih 160 Nm navora ga namreč uvršča skoraj v sam vrh Cliove motorne palete. Več jih ponuja le Clio RS z 2,0-litrskim šestnajstventilskim motorjem. Moč tokrat ne igra odločilne vloge, saj 59 kW/80 KM ne obeta športnih zmogljivosti, kot smo jih morda vajeni pri Audijevih, BMW-jevih ali Alfinih turbodizelskih motorjih s skupnim vodom. Kljub temu pa Clio s turbodizelskim motorjem ponuja zelo udobno vožnjo. Največji navor, ki ga doseže že pri 2000 vrtljajih v minuti, zagotavlja dobro prožnost že v nizkem delovnem območju, precej široko pa je tudi njegovo uporabno delovno območje, saj največjo moč doseže pri 4000 vrtljajih v minuti. Prav zaradi teh karakteristik ne zahteva pogostega poseganja po prestavni ročici. To bodo znali ceniti predvsem tisti, ki ljubijo lagodno in umirjeno vožnjo, čeprav je menjalnik tako kot pri vseh drugih Renaultih dovolj natančen in lahkoten.

Končno, bi torej lahko zapisal, je zdaj na

trgu tudi Clio s turbodizelskim motorjem, kajti v nekaterih državah si bo še vedno mogoče omisliti tudi zgolj dizelski motor. Pa čeprav turbinski polnilnik tokrat ne ponuja športne moči, pač pa predvsem ugodno zalogo navora ter udobno vožnjo. *Matevž Korošec*



Končno je tudi Clio dobil dizelski motor s turbinskim polnilnikom.

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 80,0 × 93,0 mm - gibna prostornina 1870 cm³ - kompresija 18,3 : 1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 4000/min - največji navor 160 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg (Bosch) - turbinski polnilnik na izpušne pline (Garett T2) - tekočinsko hlajenje 6,7 l - motorno olje 5,0 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,360; II. 1,860; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,760; vzratna 3,550 - diferencial 3,440 - gume 175/65 R 14 T (Continental ContiEco-Contact)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna vodila spodaj, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3773 mm - širina 1639 mm - višina 1417 mm - medosna razdalja 2472 mm - kolotek spredaj 1392 mm, zadaj 1372 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1550 mm - širina 1380/1410 mm - višina 920-970/860 mm - vzdolžnica 880-1090/750-540 mm - prtljažnik (normno) 255 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1020 kg - dovoljena skupna masa 1510 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 535 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,8 s - poraba goriva (ECE) 6,7/4,3/5,2 l na 100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	5,2 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	8,3 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	12,5 s	60 59,5 km/h
0 - 120 km/h:	19,3 s	80 78,3 km/h
0 - 140 km/h:	28,3 s	100 97,4 km/h
1000 m z mesta:	34,6 s	120 115,7 km/h
	(145 km/h)	140 134,4 km/h

Največja hitrost:

174 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,8 s (148 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 41,5 s (135 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 6,5 l/100 km

Najmanjše povprečje 6,0 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T= 20 °C
50 km/h	60 59 57	p= 998 mbar
100 km/h	68 66 64	rel. vl.= 89 %
150 km/h	72 70	
Prosti tek	48	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Clio s turbodizelskim motorjem zdaj ponuja solidne zmogljivosti tudi za nekoliko manj umirjene zagovornike dizelskih motorjev in hkrati za vse tiste, ki se navdušujejo nad dizelskimi motorji predvsem zaradi majhne porabe goriva.

prožen motor	glasen motor v prostem teku
poraba goriva	(pre)položen volanski obroč
menjalnik	podnevi slabo vidna lučka klimatske naprave
vodljivost in lega na cesti	monotona (siva) notranjost

CENA: 2.246.239 SIT (Revoz)