



► Res je: vmes, med njima, je še Mégane, toda ta, tudi kot Grandtour, piše (gledano skozi njegov videz) drugo zgodbo. Tako Laguna kot Clio Grandtour sta resnejšega videza: brez vtisa dinamike, ki bi nastal zaradi njune podobe (zadka, seveda), in z vtisom čiste funkcionalnosti notranjega prostora, ki ga objema njuna karoserija.

Povedano preprosteje: Clia Grandtour zelo verjetno nihče ne bo kupoval, ker bi mu bil preprosto všeč – kot to na primer počnejo

kupci Avantov, Sportwagonov in podobnih. Clio Grandtour bo našel tistega kupca, ki se ne želi (ali finančno ne zmore) 'stegniti' v višji velikostni razred, a mu matematika (oziroma geometrija) navržeta številke, katerim zadosti Grandtourov prtljažnik.

Ni odveč ponoviti: Clio Grandtour je od Clia (kombilimuzine) daljši, a le na račun zadnjega previsa, in zadnja vrata so strmejša, kar se sešteje v večjo prostornino prtljažnika. Že samo litri so prepričljivejši kot pri Cliu

(kombilimuzini), se pa trudi biti prtljažnik tudi bolj prilagodljiv. Začetek sicer ni najobetavnejši: na notranji strani zadnjih, petih vrat sta v plastični oblogi nakazana dva oprimka za zapiranje, a je pravi le eden (desni) in še ta bi lahko bil boljši; zapiranje je nekoliko nerodno.

Kdor se tega navadi, bo verjetno v splošnem s prtljažnikom zadovoljen. Njegovo dno je lepo obloženo, da predmeti v njem (pri normalni vožnji) ne bežijo sem ter tja

“Ni slaba odločitev, če za ta Clio izberete takšen motor.”

in da isti predmeti med vožnjo ne ropotajo. Zadnja klop je klasično tretjinsko deljiva (ločeno sedalni del in naslonjalo), in ko je zložena, ima prtljažnik povsem ravno dno. Sliši se logično, a to (če ste pri naših testih pozorni, že veste) ni pravilo. Takšen Clio ima v prtljažniku tudi dvojno dno, katerega polica je trdna, prečno deljena in mehko povezana; to pomeni, da lahko posegate v spodnji del tudi, ko je v prtljažniku nekaj prtljage, saj za dostop v spodnji del dna ni treba dvigniti v celoti, ampak le (približno) polovico. Lahko pa seveda tudi celega.

Ni slaba odločitev, če za tega Clia izberete takšen motor. Okej, njegovi kilovati ne zmorejo neke izrazite dinamike v vožnji, a zadoštujejo za normalno vožnjo v vseh razmerah, tudi bolj težavnih za tehniko: pri večjih obremenitvah in pri vzponih na avtomobilskih cestah. Dobre lastnosti tega motorja so zlasti zelo zmerni in skoraj nezaznavni tresljaji in trušč (le pri zagonu in v prostem teku prav rahlo trese) pa tudi njegova žeja ni pretirana; na našem testu nikoli ni porabil v povprečju več kot devet litrov na 100 kilome-

trov, brez težav in z zelo malo odrekovanja pa se je zadovoljil z nekaj manj kot sedmimi litri. Motor je tako, upošteva dane zmogljivosti, zelo vzoren. Pet prestav menjalnika, ki se pusti dobro upravljati, zadostuje za učinkovito prekritje motornih krivulj in motor se v zadnji prestavi zavrti vse do 4.200 vrtljajev v minuti. To kaže na to, da se motor rad vrti in se zmore visoko zavrteti tudi v višjih prestavah, pa tudi na to, da bi dodana šesta prestava še zmanjšala trušč in porabo goriva pri vožnji z večjimi hitrostmi.

Vse drugo je seveda enako kot pri vseh drugih Cliih. To na primer pomeni, da je položaj za volanom nekoliko neroden, saj se voznik počuti, kot da je nenaravno potisnjen proti armaturni plošči. Do neke mere je to tudi posledica dokaj visokega sedenja. Iz istega razloga volanski obroč v spodnji legi pokrije merilnike in ti so, čeprav v osnovi pregledni in na videz čedni, preveč nagnjeni naprej, da bi bili med vožnjo tudi zares dobro pregledni – razen v trenutkih, ko eden in/ali drugi kazalček kažete vsaj približno navzgor. Tudi usločenost naslonjal sedežev se zdi nekoliko nenaravna, vsaj tistim, ki poskušajo sedeti pravilno – s hrbtom povsem naslonjeni na sedež.

Testni Clio je imel klasičen ključ (z gum-boma za daljinsko odklepanje in zaklepanje ter z zložljivim delom za zagon motorja), kar nas spomni, kako lepa in uporabna je razvada s kartico, ki je sicer pri Renaultih med 'ljudskimi' avtomobili najbolj izpopolnjena. Večina se tudi ne bi branila izdatnejše notranje osvetlitve in večjega števila odlagalnih mest, pri takšnem motorju pa bi prav prišel tudi tempomat. Legendarni slogan, da ima (Clio) »vse, kar imajo veliki«, torej ne drži vselej.

Ko gre za prostornost v notranjosti, se novi Clio uvršča med večje v svojem razredu, čeprav kaže še enkrat poudariti, da je Grandtour daljši le od zadnje osi nazaj – kar pomeni, da je njegova notranjost prostorsko povsem enaka kot pri vseh drugih

Renault Clio Grandtour 1.5 dCi (63 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 14.700 EUR
Cena testnega vozila: 15.600 EUR

NAŠE MERITVE
T = 28 °C / p = 1.210 mbar / rel. vl. = 31 % / Starje kilometrskega števca: 5.770 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 13,3 s
402 m z mesta: 18,6 s (120 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV.): 9,5 s
80–120 km/h (V.): 14,1 s

NAJVEČJA HITROST
170 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 38,2 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 8,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.461 cm³ – največja moč 63 kW (86 KM) pri 3.750/min – največji navor 200 Nm pri 1.900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/55 R 16 H (Dunlop SP Sport).
Masa: prazno vozilo 1.195 kg – dovoljena skupna masa 1.690 kg.
Mere: dolžina 4.200 mm – širina 1.720 mm – višina 1.495 mm – prtljažnik 440–1.275 l – posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 174 km/h – pospešek 0–100 km/h 13,0 s – poraba goriva (ECE) 5,2/4,0/4,4 l/100 km, izpust CO₂: 117 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ prostornost prtljažnika
▲ uglajenost motorja in poraba
▲ upravljanje menjalnika
▲ prostornost na prednjih sedežih
▲ oprema

▼ položaj za volanom
▼ oprimki za zapiranje zadnjih vrat
▼ precej nagibanja v ovinkih
▼ notranji predali in odlagalna mesta

Končna ocena

Že prvi pogled razkrije bistvo: da je Clio Grandtour za zadnjo klopjo razmeroma zelo prostoren in da ne stavi na videz (zunanosti). Takšen dCi je zelo uglajen, a le zmerno zmogljiv. V splošnem pa je avtomobil zelo posrečena kombinacija karoserije, motorja in opreme.

(v tem primeru petvrtnih) Cliih. Se pravi, da dolginov ne kaže tlačiti na zadnjo klop, še zlasti če kanite kreniti na daljšo pot. Sicer pa se je, če upoštevate zadnji nasvet, s (tudi tem) Cliom prijetno voziti: zaradi lahкотne vodljivosti in zaradi povsem zadostne opreme. Takšen ima med drugim celo samodejno klimatsko napravo, povsem spodoben avdisistem in v obe smeri samodejno pomične šipe v sprednjih vratih. Le varnostni zavesi mu manjkata.

Zato se zdi trditev o 'pomanjšani Laguni' smiselna tudi z vseh drugih perspektiv, ne le s stališča videza zunanosti. Lahko pa bi rekli tudi: tipičen Clio, a manj trenden in bolj (prostorsko) uporaben. In seveda – tipičen Renault. Da ne bo pomote. ◀

Mala Laguna

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Novi Clio je prišel na trge za novo Laguno. Tudi novi Clio Grandtour je prišel na trge za novo Laguno Grandtour. In glej no glej: od zadaj sta si sila podobna.



“Legendarni slogan, da ima (Clio) »vse, kar imajo veliki«, ne drži vselej.”