



IMPRESIONIZEM:

DA^{ali} NE?

Umetniki in ljubitelji avtomobilizma,
amaterski in profesionalni, tule ne
bi prišli skupaj. Razen te fotografije
umetnost in avtomobili nimajo
ničesar skupnega.

Ali pač?



mpresivno? Če bi sodil samo po lastniku Devetstoenaštke, ki se je na cesti pripeljal vstric in (mi) ob pogledu na tega Clia zadovoljno pokazal dvignjen desni palec, bi lahko rekel: zelo. Toda soditi po posameznikih nikoli ni bilo pametno. In še manj, če ti sodijo le na prvi pogled.

Paleta Cliov je bogata: so številni bencinski in številni turbodizelski,

so tri- in petvatni, so črni in rdeči, so bolj ali manj opremljeni. To je ena stran. Na drugi je še en Clio - Renault Sport. Lahko ga seveda pri soprogi 'prešvercate' kot 'malo bolj športen' družinski avtomobil in povsem možno je, da vam tega nikoli ne bo očitala. A vseeno: njega gledamo in ocenjujemo povsem drugače.

Vrnimo se še za trenutek k soprogi. Tarnala bo, seveda. Nad

»Lahko ga pri soprogi 'prešvercate' kot 'malo bolj športen' družinski avtomobil in povsem možno je, da vam tega nikoli ne bo očitala.«



dolgimi bočnimi vrati, nad preveč naprej postavljeno notranjo ročko za zapiranje vrat, nad neudobnim dostopom na zadnjo klop, nad stopnico, ki nastane, ko podaljšate prtljažnik s podiranjem klopi, nad tremi stikali (tempomat/opozorilnik za hitrost, ESP, osvetlitev armaturne plošče), postavljenimi daleč od oči (in leve roke) nekam na armaturni plošči tam levo spodaj, nad prostorom na zadnji klopi, ko bo na prednjem sedalu sedela njena mati; in to je v glavnem vse.

»Športno zamolkel zvok vabi, da se skozi predor peljete z odprtima šipama.«

Za čuda se ne bo pritoževala nad tistim, kar pričakujete: nad podvozjem in pogonom; tale Clio je namreč zelo prijazen.

To je verjetno edini Clio v tem trenutku, za katerega velja počakati, da gre mularija spat in da gospa sede pred televizor, potem pa rečete: »Grem en krog«. Ura je 22, prometa malo, vidljivost odlična, cesto poznate. Če še dobro vozite in to

tudi radi počnete, sledijo užitki. S potnimi rokami.

Brez obotavljanja motor steče mrzel ali ogret in daje precej upanja z zvokom v prostem teku. Počutje v sedalu: zelo dobro! Volanski obroč: odličen! Se pravi: ergonomski, debel, za čuda (Renault!) precej pokončen. Stopalke: dobre. Položaj za volanom: zelo dober. Prva (prestava) - gremo!

Če preveč razmišljate o konjih ali kilovatih in se izgubite v številkah, ki med drugim pravijo, da ima motor tega Clia 100 'konj' na liter prostornine, boste morda celo razočarani. V mestu ali na podeželju vas utegne presenetiti tudi kak star turbodizel. Ah, teorija in številke!



Test | Renault Clio Renault Sport



Agresiven tale motor res ni in morda prav zato dama ne bo negodovala. Njej bo prijazen. Voznika, željnega adrenalina, pa bo zadovoljil še, ko se bosta dobro spoznala. Pri bencinskih motorjih brez dodatnih naprav za stiskanje vstopnega zraka smo namreč navajeni, da zmogljivosti naraščajo zvezno z vrtljaji. Aha,

tudi pri tem Cliu, a na značilen način: že pri kakih 1.500 vrtljajih v minuti boste presenečeni, kako tudi v četrti prestavi odločno potegne. Potem, med 2.500 in 3.500, se pridruži še lep, dokaj tih, a nezmotljivo športno zamolkel zvok. Takšen, ki vabi, da se skozi predor peljete z odprtima šipama.



Potem pridejo 'srednji' vrtljaji. Zvok ostaja, a nič več posebej pričljiv pa tudi tistih pričakovanih zaznavno povečanih zmogljivosti stroja ni. Tu navadno gospa odneha in pretakne v višjo prestavo. Vi tudi? Škoda! Vztrajajte! 6.000. Zvok se vrne, tokrat v svoji dirkaški izvedbi, se pravi višjih frekvenc in precej glasnejši, in zmogljivosti lepo narastejo. Aj! Volan je lepo natančen in neposreden. Podvozje

vrhunsko. Ovinki so nekaj najlepšega, kar je izumil človek. Odlična prednja prema in v celem togo podvozje sta uglašena kot Moskovski vojaški pevski zbor: nos v ovinku le rahlo sili navzven in notranje kolo ostaja dooolgo v odličnem stiku s podlago. In vzdolžno vodenje zadnjih koles omogoča ravno prav uhanja zadka ob odvzetem plinu v ovinku, da ta pojav obrnete še dinamičnejši vožnji v prid.



»Aha, še tole, če ste spregledali: Clio Renault Sport je tudi čeden, agresivnega videza, z difuzorjem na zadku ...«



Prestavna razmerja menjalnika so izredno kratka, kar še posebej dobro pove dejstvo, da se motor zlahka zavrti do 7.000 vrtljajev v minuti - v šesti prestavi! Motor je v srednjih in v višjih vrtljajih odlično odziven in vožnja med 6.000 in 7.500 vrtljaji v minuti s pogostim pretikanjem se zdi lahka, tna, a obenem adrenalinska. Potnih rok kljub usnjo na volanskem obroču in do konca privitemu ventilatorju nekoliko slabotne klimatske naprave ni mogoče posušiti.

Preden vas preveč prevzame: pri tistih 7.000 vrtljajih v šesti prestavi, ko merilnik hitrosti kaže 220 kilometrov na uro, potovalni računalnik grozi z 29 litri goriva na 100 kilometrov, kar potem med dvema bencinskima črpalkama pomeni 15 in več litrov za 100 kilometrov. In upravljanje menjalnika: dama ne bo imela nobene pripombe in vi tudi ne ... dokler od njega ne boste zahtevali preveč. Pogosto se v posebnih okoliščinah upira vklopu prestave, na primer če v prvi prestavi pospešite v ovinku in hočete vklopiti drugo prestavo - morda ne bo šlo. Oziroma bo šlo, če boste z ročico zelo surovi.

Aha, še tole, če ste spregledali: Clio Renault Sport je tudi čeden, agresivnega videza, z difuzorjem na zadku in dvema izpušnima zaključkoma (skritima v difuzor), režami na prednjih blatnikih, razširjenimi vsemi štirimi blatniki, velikimi kolesi, zelo učinkovitimi (večkratno močno zaporedno zaviranje) Brembovimi zavorami ... In s ceno, ki že vabi med podobno zmogljive, a za razred večje avtomobile.

Zato le nasvet: ne mešajte avtomobilizma in umetnosti. Čeprav verjetno ne bo nič narobe, če se z njim odpravite na ogled razstave impresionistov v Moderno galerijo. Več kot to pa le ne poskušajte. Doslej še ni obrodilo sadov. ■

Renault Clio RS 2.0 16V

CENA:	(Renault nissan Slovenija)
Osnovni model:	4.965.000 SIT
Testno vozilo:	5.374.000 SIT
Moč:	145 kW (197 KM)
Pospešek:	7,8 s
Največja hitrost:	219 km/h
Povpr. poraba:	13,3 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p=1029 mbar / rel.vl.: 51 % / Gume: 215/45 R 17 (Continental ContiSportContact) / Stanje km števec: 2171 km)

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	7,8
402 m z mesta:	15,7
	(148 km/h)
1000 m z mesta:	28,3
	(188 km/h)

Prožnost

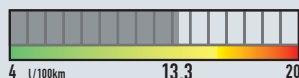
50-90 km/h (IV./V.):	7,2/9,1
80-120 km/h (V./VI.):	9,4/11,5

Največja hitrost

219 km/h
(VI. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	12,1
največje povprečje	15,6
skupno testno povprečje	13,3

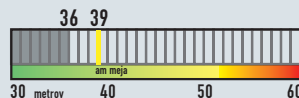


Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	VI.
Prestava	56	55	54	54
50 km/h	66	64	62	61
90 km/h	74	70	68	66
130 km/h				
Prosti tek				36

Zavorna pot

od 100 km/h:	36,0
(AM meja 39 m)	



Napake med testom

- brez napak

Ocena

Zunanost (15)	12	Zelo dobro sestavljen, predvsem pa lepega, agresivnega videza.
Notranost (140)	103	Merilniki bi lahko bili bogatejši, sicer odlično športno počutje.
Motor, menjalnik (40)	36	Trikrat čista desetka, razen za lastnosti menjalnika, ki ne dohaja.
Vozne lastnosti (95)	84	Odlična lega na cesti, vrhunsko podvozje in dober volan - športno!
Zmogljivosti (35)	26	Na cesti so zmogljivosti kljub 200 'konjem' rahlo pod pričakovanimi.
Varnost (45)	42	Le nekaj mrtvega kota, sicer popoln varnostni paket.
Gospodarnost (50)	25	Ni poceni in poraba goriva je precejšnja tudi pri zmerni vožnji.

Skupaj 328

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

Mere:

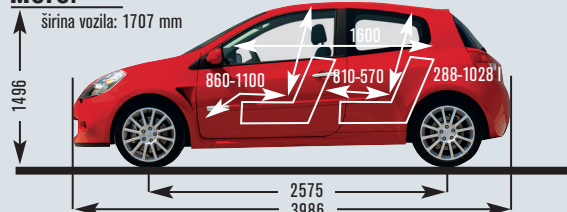


DIAGRAM MENJALNIKA:

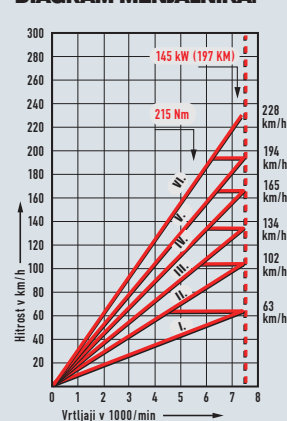
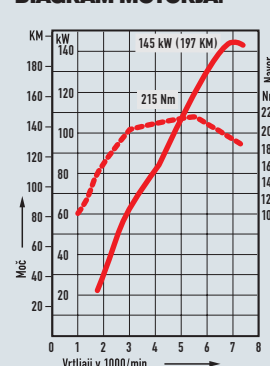


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:



Ocena velja za prosti čas, za prazno ovinkasto cesto, pri dobri vidljivosti, pri spočitem duhu in telesu. Med delavnikom seveda takšnih užitkov ni. Za trojko mogoče.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 145 kW (197 KM) pri 7250/min - največji navor 215 Nm pri 5550/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 17 (Continental ContiSportContact).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijalni vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,4 m - posoda za gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1260 kg - dovoljena skupna masa 1690 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva [ECE] 12,2/7,1/8,9 l/100 km.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)



HVALIMO IN GRAJAMO

- motor v nizkih in visokih vrtljajih
- prestavna razmerja menjalnika
- podvozje, lega na cesti
- trakcija
- položaj za volanom
- dvosmeren potovalni računalnik

- menjalnik (pretikanje)
- nekaj odročnih stikal
- stopnica v podaljšanem prtljajniku
- motor v srednjih vrtljajih
- cena