



Staranje

Pregovor pravi »čas teče, nič ne reče«. Ravno zaradi nezadržnega minevanja časa je vse podvrženo staranju. Slednje velja tudi za zdaj že dve leti star Renaultov Clio.

Njegov 1,4-litrski motor s 16-ventilsko tehniko je poznan že iz Megana, kjer svoje delo opravlja prepričljivo, torej ni razloga, da ne bi bil enako prepričljiv tudi v manjšem in lažjem Cliu.

Motor se odlikuje z mirnim prostim tekom, veseljem do vrtenja in s poskočnostjo v vsem območju vrtljajev. Lepo vleče že iz nizkih vrtljajev vse do rdečega polja, kjer se veselje konča, saj se grobo vmeša prekinjevalnik vžiga. Ker je motor dovolj elastičen, ga ni treba priganjati v visoke vrtljaje, kar je razvidno tudi iz izmerjene porabe goriva med testom. Ta je znašala, čeprav smo vozili večinoma po mestu, 8,8 litra na 100 kilometrov poti.

Prestavna ročica se premika natančno in mehko, kar voznika še spodbuja k dinamični vožnji. Edina hiba menjalnika oziroma povezave prestavne ročice z menjalnikom je, da se nanjo prenašajo tresljaji in »poskakovanje« motorja, kar pripisujemo neposredni povezavi z vzvodi.

Kljub »francosko« mehkeemu podvozju se avto v ovinkih ne nagiba preveč, vodljivost in lega sta zanesljiva in pohvale vredna. Zaviranje se z mehko stopalko ne da najbolje uravnavati, izmerjena zavorna pot pa je nekje v si-



Motor odlikujejo veselje do vrtenja, miren tek in prožnost ob zmerni porabi goriva.

vem povprečju razreda. Kljub omenjenima pomanjkljivostma pa zavore v povezavi z ABS (ta spada med dodatno opremo) dajejo zanesljiv občutek.

V notranjosti vas bodo motile ali navduševale že poznane lastnosti Clio v. Še vedno boste sedeli na premehkkih sedežih, ki ne dajejo dovolj ledvene opore, vrteli boste (pre)položno nameščen in po višini nastavljen volanski obroč, visoko raščeni osebki ne boste našli najustrežnejšega položaja za volan in v trivratni izvedbi boste naslon prednjih sedežev še vedno preklapljali z obema rokama, saj je vzvod za prekllop še vedno nameščen ob vznožju namesto na vrhu naslona. Z motorjem se boste »pogovarjali« s premehko stopalko za plin, ki je vzrok za zelo utrujeno desno nogo na daljših poteh. Servoojačen volan vam bo pri- skočil na pomoč, ko se boste motali skozi ozke mestne ulice, električni pomik za prednja stekla pa vam bo olajšal plačevanje cestnin.

Motor v sorazmerno lahkem Cliu torej odlično opravlja svoje delo in zato lahko mirne duše zapišemo, da je Renaultu pomladitev Clia z novim »starim« motorjem vsekakor dobro uspela.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,5 × 70,0 mm - gibna prostornina 1390 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 6000/min - največji navor 127 Nm pri 3750/min - ro- čična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elek- tronski vžig (Sagem) - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 5,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sin- hronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,370; II. 1,864; III. 1,321; IV. 1,029; V. 0,790; vzratna 3,545 - diferencial 4,067 - gume 165/65 R 14 (Continental ContiEcoContact EP)

Voz in obese: 3 vrata, 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, ABS, EBV - 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 - prtljaž- nik (normno) 255 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 980 kg - dovoljena skupna masa 1525 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 525 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospe-šek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 8,8/5,2/6,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	4,9 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	7,5 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	11,2 s	60 57,8 km/h
0 - 120 km/h:	16,1 s	80 75,8 km/h
0 - 140 km/h:	24,0 s	100 94,8 km/h
1000 m z mesta:	32,9 s	120 112,3 km/h
(155 km/h)	140 130,8 km/h	160 146,6 km/h

Največja hitrost:

182 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 36,2 s (148 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 40,6 s (137 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 97,8 m

od 100 km/h: 43,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 8,8 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,3 l/100 km

Trušč v notranjosti	(dB):	V.	Okoliščne meritev
Prestava:	III.	IV.	T = 22 °C
50 km/h	59	58	p = 1022 mbar
100 km/h	66	64	rel. vl. = 42 %
150 km/h	72	70	
Prosti tek		40	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Pomladitev Clia z motorjem 1.4 16V je vsekakor dobro us- pel projekt, saj se je kombinacija preverjene konstrukcije karoserije in svežega motorja izkazala za zelo dobro. Kljub vsemu je o ceni dodatno opremljenega vozila smotr- no premisliti.

- motor
- lega in vodljivost
- menjalnik
- poraba goriva
- obvolanska ročico za upravljanje radia
- premeška stopalka za plin
- prenašanje tresljajev motorja prek prestavne ročice
- nerodna izvedba preklopa prednjih naslonjal
- premeški sedeži
- ergonomija za visoko rasle

CENA: 2.703.900 SIT (Revoz)