



## Test

### RENAULT CLIO RT 1.4i

# ANTIGOLF?

Pisala se je sredina leta 1990, ko se je pojavil renault clio, naslednik leta 1972 predstavljenega renaulta 5. Z izboljšanim podvozjem, zmogljivejšimi motorji, prostornostjo in privlačno obliko je v hipu osvojil prodajni vrh v svojem razredu in tedaj je nastopil čas uspehov. Ker pa se od stare slave ne da dolgo živeti, je kot logičen korak v evoluciji moral nastopiti tudi čas sprememb. Novi clio v letošnjem prodajnem letu tako ohranja upe tovarne, da obdrži osvojeni položaj v tem tržnem segmentu.







**Kokpit je pri tej različici bogato opremljen**



Razlogov za upanje je po novem skoraj 600, kajti toliko naj bi bilo na novem cliu - novosti! Večina le-teh je očem skrita in površen opazovalec bo drugačnost novince, v primerjavi s predhodnikom, le stežka zaznal. Karoserijske poteze so namreč ostale nespremenjene, saj je novi clio od zunaj pridobil le novo maslo hladilnika z enojno letvijo v barvi avtomobila, nove kolesne pokrove, širše bočne zaščitne letve, večji zunanji ogledali ter morda poleg novih (bolj izbočenih) spodaj zatemnjenih zadnjih luči še najbolj opazno podrobnost - zatemnjeno okrasno letev med lučmi, s katero so nadomestili dosedanje črno plastično letev. Po novem sta više prestavljena tudi napisa na zadku, s tem pa se spisek vidnih sprememb konča. Trud snovalcev, ponuditi razvajanem evropskim kupcem še boljši avtomobil, pa ostane neopazen pri drugih spremembah, med katerimi kaže omeniti bočne (cevne) ojačitve v vratih, prožnejše vpetje motorja, serijsko dodan volanski ojačevalnik, novo vpetje izpušne cevi, učinkovitejši zvočni izolaciji motornega prostora in armaturne plošče, samodejne zategovalnike prednjih varnostnih pasov, nastavljive vzglavnike z varnostnim zatičem na prednjih sedežih, temeljitejšo prednje brisalnice, nov zadnji brisalnik z vgrajeno šobo za pranje šipe, novo tehnologijo izdelovanja sedežev ("in situ" - na mestu) in navsezadnje tudi kakovostnejšo končno izdelavo ter nanos laka na karoserijo.

Vse različice imajo tudi na zadnji klopi dodane varnostne pasove, dokupiti pa je moč tudi zračno blazino za voznika.

Novi clio je torej ne samo že serijsko bogatejši glede opreme, temveč tudi varnejši od predhodnika, to pa je danes "modni" hit. Testni avtomobil je nosil oznako RT, ki označuje bogatejši od obeh, pri nas, osnovnih paketov. V primerjavi s slabše opremljenim "bratom" ima dodane še električno vodeni prednji šipi, električno vodeni in ogrevani zunanji ogledali, proti sredini podaljšano armaturno ploščo (doslej le pri različicah 16V in baccara), ki so ji dodali manjši pokrit predalnik in ob stikala za uravnavanje ventilatorja in gretja tudi predalček za shranjevanje ko-

**Razlogov za upanje je po novem skoraj 600.**

vancev, zatemnjena stekla, deljivo zadnjo klopi ter prednji megljenki. Ob tem je pri obeh različicah moč doplačati še za električno ali ročno vodeno pomično streho, radio z daljinskim upravljanjem (na dodatni desni obvolanski ročici), CD player, klimatsko napravo in s kontaktnim ključem krmljeno električno blokado motorja (zoper krajo).

Notranjost novega clia je še zlasti pri različici RT dovolj spremenjena, da je tudi daljše potovanje za voznika in potnike prej užitek kot obremenitev. Nova so stikala zračnja, ki so vzeta iz modela R 19, vsa stikala in ročice so nameščeni pregledno, izjema so le stikala za upravljanje stekel in šip v vratih, ki so nameščena nizko pred predalnikom v vratih in jih je treba, preden se človek nanje privadi, iskati tudi s pogledom. Merilniki so dobro zasenčeni in ponoči osvetljeni



**Prtljažnik je povečljiv zaradi deljive zadnje klopi**



(nastavljiva jakost osvetlitve), merilniki ponujajo pregled nad vsemi vitalnimi avtomobilskimi funkcijami, malce nerodna pa je namestitev pepelnika, vžigalnika in stikala osrednje ključavnice tik pred prestavno ročico. Med zamere štejem previsoko nameščen volanski obroč s prenizko nameščenima prečkama, preveč proti voznikovemu kolenu štrlečo sredinsko konzolo ter zaradi strehe, padajoče proti zadku - omejeno vidno polje v notranjem vzvratnem ogledalu. Sedeži so izdelani po postopku "in situ" (tega so najprej uporabili pri twin-gu), kjer sedežno peno vbrizgajo neposredno pod sedežno prevleko, ki je nameščena v kalup, tako da je mogoče uporabiti več vrst blaga in oblik sedežnih prevlek, so zelo udobni in anatomsko oblikovani, vendar žal pri večjih hitrostih v ovinkih ne ponujajo zanesljivega bočnega oprijema telesa. Zato pa so dobrodošli zlasti na daljših potovanjih, saj potniki tudi po večurnem sedenju ne občutijo utrujenosti.

## Parkiranje poslej ni več problem.

Testni avtomobil je imel v nosu vstavljen 1,4-litrski-bencinski štirivaljni (E7J) s po dvema ventiloma na valj ter z dodanima elektronskim sistemom za vbrizgavanje goriva in katalizatorjem. Tak zmore največji navor 109 Nm pri 3500/min in največjo moč 57,5 kW (80 KM) pri 6000/min, a se rad in iskro zavrti vse do 6300/min, ko elektronika prekine nadaljnje voznikovo priganjanje in s tem daljša življenjsko dobo motorja. Glede na predhodnika so motorju dodali menjalnik s skrajšanimi prestavnimi razmerji ter s tem poudarili prožnost, kar je dobrodošlo predvsem pri mestni vožnji. Motor (ob predhodnem enkratnem pritisku na pedal plina) zaradi avtomatskega čoka zahteva zaganjanje brez dodajanja plina ter počasnejše ogrevanje brez priganjanja, saj se morajo za nemoteno delovanje tekočine in olja v njem prej primerno segreti. In šele nato bo pokazal vse, kar v resnici zmore. V praksi to pomeni zadovoljiva pospeševanja, zadovoljivo naraščanje krivulje motornega navora že od 2500



vrtljajev v minuti ter povsem spodobno največjo hitrost, saj se kazalec na merilniku hitrosti ustavi šele tik pod številko 180. Ob tem je motor dovolj tih vse do zadnje tretjine motornih vrtljajev, potem pa postane glasnejši in se odziva z zamolklim, po malem hreščečim zvokom, ki zbujajo v vozniku športne občutke. Poraba goriva je ob tem dovolj zmerna, da lastniku ni žal nakupa tega av-

tomobila, še posebej ker so francoski motorji že tradicionalno dovolj nezahtevni tudi glede vzdrževanja. Novi clio se med vožnjo pri vodenju le rahlo loči od predhodnika, zlasti zaradi volanskega servoojačevalnika, ki je dobrodošla novost in jo bodo hvalježno sprejele zlasti pripadnice nežnejšega spola (pa naj mi moški ob tem oprostijo). Parkiranje torej zdaj ni več

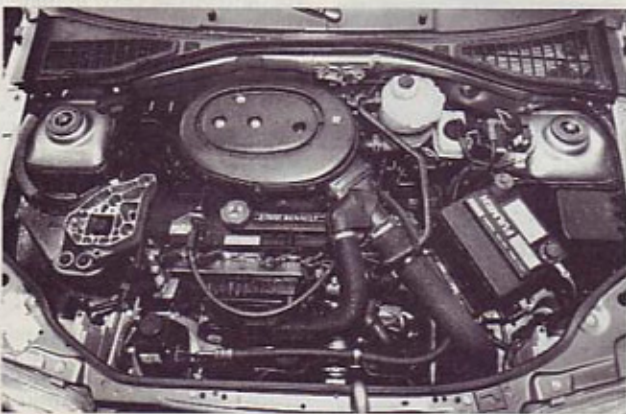
problem, volanski obroč pa se vrti lahkotno v vseh razmerah vožnje.

Sama lega clia zahteva pazljivost le pri odločnejši vožnji, saj je opazno bočno nagibanje karoserije v ovinkih ter uhajanje zadka ob popuščanju plina. Vendar je moč clia zaradi njegove krajše medosne razdalje zlahka popravljati v zeleni smeri tako v ostrih in kratkih ovinkih kakor tudi pri hitri vožnji skozi dolge ovinke na avtocestah. Testni avtomobil je bil ob tem obut tudi v dobre Savine gume exact, ki so v osnovi dobro lego še izboljšale tako na suhi kot tudi na mokri podlagi in je bil clio ves čas kot zlit s cestno podlago, vsako zdrsanje koles pa je bilo mogoče predčasno občutiti in zlahka nadzorovati. In morda se mi je ob prvem srečanju s tem avtomobilom zapisala rahla pomota. Sicer dobre zavore so se mi zdaj kar nekajkrat pregrele do te mere, da se je občutno podaljšala zavorna pot. In ker je nekajkrat dokaj hitro prišlo tudi do nezaželenega blokiranja zaviranih koles, sem si zaželel še zavorni dodatek ABS, ki pa ga pa je žal moč dobiti šele pri športnem cliu 16V. Morda so ta varnostni dodatek Renaultovci prepustili nasledniku, ki bo šele prišel. Nekaterim se (novi) clio že zdaj zdi antigolf. Pa je res?

Novi clio je prepoznaven zlasti pri zadku



Gneča pod motornim pokrovom



Tekst: BORIS SAMBOLEC  
Foto: TOMI LOMBAR



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtilna in gib 81,0 x 86,4 mm - gibna prostornina 1781 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 15,8 m/s - specifična moč 37,1 kW [50,5 KM]/liter - največji navor 145 Nm pri 2900/min - točična gred v 5 ležajih - odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (bosch monomotronic) - vodno hlajenje 6,3 litra - motorno olje 4,0 litra - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 70 A - uravnani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,46; II, 1,96; III, 1,26; IV, 0,89; V, 0,74; vzvratna 3,38, diferencial 4,27 - platišča: 6j x 14 - gume: 185/60 R14 (firestone firehawk) - katalini obseg 1,84 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj in zadaj posamične obese, spredaj vzmetni nogi, tikotna prečna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zavrtljaj od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4110 mm - širina 1640 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2440 mm - kolotek spredaj 1430 mm, zadaj 1395 mm - rajdni krog 10 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (kolokolci) spredaj 1380 mm, zadaj 1390 mm - višina nad sedežem spredaj 910 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 910-1060 mm, zadnja klopa 810-630 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 455/760 l - posoda za gorivo 47 l

**Teža:** prazno vozilo 1005 kg - dovoljena skupna teža 1480 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,7 s - poraba goriva (ECE): 5,6/7,5/9,7 litra neovsinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
173 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0 - 60 km/h 5,2 s  
0 - 80 km/h 8,1 s  
0 - 100 km/h 12,9 s  
0 - 120 km/h 17,6 s  
0 - 140 km/h 29,2 s

1000 m z mesta:  
33,9 s (146 km/h)

### Požnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):  
36,9 s (143 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
41,9 s (126 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 100 km/h 50,8 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,2 km/h
80	76,3 km/h
100	94,8 km/h
120	114,7 km/h

**Poraba goriva:**  
testno povprečje  
10,5 l/100 km

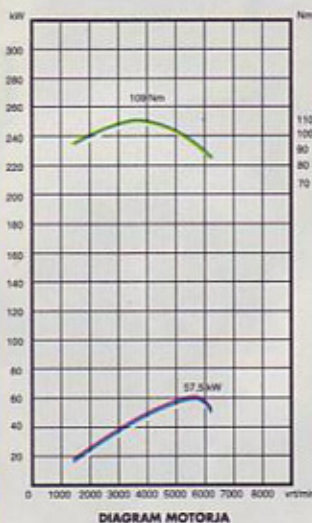


DIAGRAM MOTORJA

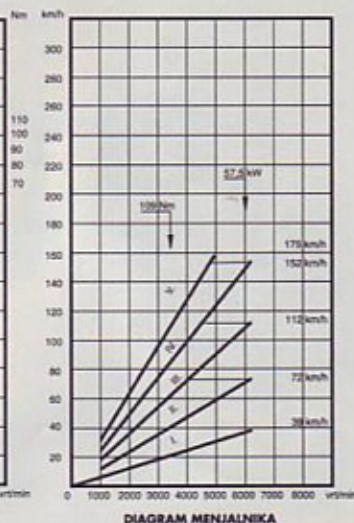


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- oprema
- končna izdelava
- kultiviran motor
- volanski servoojačevalnik
- deljiva zadnja klopa
- udobje
- menjalnik

## Grajam

- vidljivost skozi notranje vzvratno ogledalo
- bočni sedežni oprijem
- previsoko nameščen volanski obroč
- štrleča sredinska konzola
- troblja v obvolanski ročici

**Cena** SIT 1.770.624,00  
(Revoz d.d., Novo mesto)

## Končna ocena

Renault clio RT 1,4i je s prenovo postal temeljitejši in zrelejši avtomobil, namenjen širokemu krogu uporabnikov. Zaradi vseh varnostnih dodatkov, bogate opreme in zmogljivega motorja, ter navsezadnje še dovolj mladostne oblike ostaja tudi pri nas iskan avtomobil, vreden nakupa.