



Motorju ne bi škodovalo malce več živahnosti.



va zadnja klop, usnje na volanu in alcantara na sedežih, pokrov motorja iz aluminija, žarometi z dvojno optiko ...). Šestnajstventilska tehnika prevladuje že v večini Renaultovih motorjev, zato ni nič čudnega, da je nekaj te tehnike deležen tudi Clio. Clio Sport 1.6 16V poganja sodoben motor s sodobno konstrukcijo in sodobnimi zmogljivostmi. 110 KM bi sicer lahko bilo tudi bolj suverenih, predvsem v takšnem majhnem avtomobilu. V Laguni so bili, po občutku so-deč, poskočnejši! Motor torej nikakor ni preveč dirkaški, čeprav bi natančen menjalnik in dobro podvozje prav zlahka prenesla tudi to. Številki, objavljenih na brzinomeru (240 km/h), ne boste dosegli. Clio Sport 1.6 16V komaj doseže 190 km/h, kar smo mu seveda zamerili. Merilnik vrtljajev z belo podlago ustvarja športno razpoloženje, v nasprotju z drugimi merilniki, ki nimajo označenega rdečega polja, je v tem Cliu prepovedano območje označeno (6500). Sicer komaj vidno, pa vendar.

Dobre zavore in dobro podvozje obljublja veliko užitkov pri vožnji. Volan (lepo nastavljen po višini) je nameščen značilno položno, z dokaj neposrednim vodenjem pa daje dober občutek. Clio je zelo dobro vodljiv, kar lahko vožnjo spremeni v užitek. Informacije s ceste prihajajo do voznika hitro in nemo-teče. Podvozje ni pretrdo (v primerjavi s tistim v 2.0, ki je za odtenek trše), ne dopušča pa tudi pretiranega nagibanja karoserije. V opremo je všteti tudi potovalni računalnik, ki ponuja veliko informacij. Skoraj preveč! Če bi na primer števec prevoženih kilometrov premaknili kam drugam in omogočili listanje po podatkih v obe smeri, bi bil še veliko bolj pregleden in uporaben.

Pri Renaultu trdijo, da Sport v imenu ali oznaka na avtomobilu še ne pomeni to, kar bi mogoče kdo lahko pričakoval. Sport še ne pomeni, da je avtomobil pripravljen za svetovno prvenstvo v rallyju. Ravno nasprotno, najpomembnejša sta udobje in uglajenost, šele potem pridejo na vrsto športni užitki. Športnosti je torej le za ščepec. In če je osnovna različica za vas prešibka, je torej prava izbira 1.6 16V z oznako Sport. Najzahtevnejši pa lahko počakate na tisto pravo: V6 z 240 konji.



Podlaga števec je bela. Športna! Merilnik vrtljajev pa ima označeno prepovedano polje pri 6500 vrtljajih.



Sedeži so Cliov boljši del. Končno so tudi v Renaultih nekoliko trši.

Program Sport

Tudi druga generacija Clia ne bo zatajila svojih športnih prednikov, Clia S in Clia Rsi, in tradicije, ki so si jo pridobili s Cliom prve generacije že v devetdesetih letih. Športnima različicama Si 1.6 (90 KM) in 1.6 16V (110 KM) lahko postavimo ob bok tudi že najmočnejšo različico z dvolitrskim motorjem. V jeseni pa pričakujemo še poslastico: V6 s sredinskim motorjem in zadnjim pogonom. To bo šele tisto pravo!

Spojler poudarja športen značaj.



ve, ki nekoliko popestrijo notranjost, da ne deluje tako monotono kot bi sicer. Ne manjkajo števeci na športno beli podlagi in športna prednja sedeža, volan in prestavno ročico pa so oblekli v usnje. Drugače se Clio Sport sploh ne razlikuje kaj dosti od drugih Cliov, pa naj bo to v dobrem ali slabem smislu. Premehke sedeže so zamenjali novi, športnejši. Imajo občutno trše in dvignjene bočne dele, tako na naslonu kot na sedalnem delu. Bočni oprijem je tako precej boljši, vendar je njihovo trdoto čutiti predvsem pri izstopanju in vstopanju. Vendar ne bi nič

Ker pa je Clio Sport 1.6 16V za zdaj pri nas najmočnejša različica, ki je napredaj, si ga oglejmo tudi od blizu. Sanje pustimo za kasneje. Dvolitrski Clio sicer že vozi po cestah, vendar ga v Sloveniji pričakujemo šele aprila.

Clio Sport 1.6 16V je najbolj prepoznaven po značilnih aluminijastih platiščih. Kombinacija ozkih in širokih »špic« ni ravno običajna, je pa to ena izmed tistih stvari,

ki ga naredijo drugačnega. Druge razlike niti niso tako opazne. Seveda ne smemo pozabiti na obliko karoserije s tremi vrati, ki že sama po sebi deluje bolj športno. Spoiler nad zadnjimi vrati pa estetsko zaključuje in poudari obliko. Prepoznamo ga tudi po napisu 16V na bočnih zaščitnih letvah.

Okraski v videzu brušenega aluminija so vdeleni v sredinsko konzolo in na obloge vrat. Uporabili so različne odtenke sive bar-

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtina in glob 79,5 x 80,5 mm - gibna prostornina 1598 ccm - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 79 kW (110 KM) pri 5750/min - največji navor 148 Nm pri 3750/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Siemens) - tekočinsko hlajenje 7,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,364; II. 1,864; III. 1,321; IV. 1,029; V. 0,821; vzvratna 3,545 - diferencial 4,067 - gume 185/60 R14H (Michelin X Green XSE)

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 - volan z zobato letvijo

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 1560 mm - širina 1380/1410 mm - višina 940-900/860 mm - vzdolžnica 870-1060/760-520 mm - prtljažnik (normno) 255 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 995 kg - dovoljena skupna masa 1515 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 535 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 9,4 / 6,0 / 7,2 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h: 4,5 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h: 6,8 s	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h: 10,5 s	60	58,8 km/h
0 - 120 km/h: 14,8 s	80	78,9 km/h
0 - 140 km/h: 22,0 s	100	98,4 km/h
1000 m z mesta: 32,4 s	120	116,6 km/h
	(158 km/h)	

Največja hitrost: 190 km/h (V. prestava)

Prožnost: 1000 m od 40 km/h (IV.): 33,5 s (156 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 35,1 s (153 km/h)

Zavorna pot: od 150 km/h : 98,7 m
od 100 km/h : 42,9 m

Poraba goriva: Testno povprečje 9,3 l/100km
Najmanjše povprečje 8,3 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščne meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 7 °C
50 km/h	58 58 57	p = 1012 mbar
100 km/h	68 66 64	rel. vl. = 86 %
150 km/h	72 71	
Prosti tek	40	

KONČNA OCENA

Lahko bi bil malce hitrejši. S podobnim 1,6-litrskim motorjem smo imeli že boljše izkušnje. Tudi ime Sport načelno obeta več, ampak pri Renaultu tako ali tako trdijo, da sport še ne pomeni pravega dirkaškega značaja. Sport pomeni le uglajeno različico s pridihom športnega značaja. Vendar pa je Clio s tem motorjem dovolj poskočen in zanimiv tudi za zahtevnejše.

- zavore
- menjalnik
- vozne lastnosti
- pasivna in aktivna varnost
- videz
- bogata oprema
- visok sopotnikov sedež
- premajhna končna hitrost
- odročno stikalo varnostnih utripalk
- odpiranje posode za gorivo samo s ključem
- upravljanje potovalnega računalnika

CENA: 3.017.593 SIT (Revoz)