

KRATEK TEST - RENAULT SPORT CLIO 2.0 16V

Lekcija motoroznanstva



Teoretična izhodišča so za vse enaka in vsem poznana. Ottov cikel, motor z notranjim zgorevanjem, valj, bat, ojnica, ventili, ročična gred, naprave za polnjenje z gorivom in zrakom, izpuh. Le da si znajo eni to teorijo malce bolje razlagati kot drugi.

Klobuk dol! Takšnega motorja v tem trenutku ni. No, nekaj podobnega, morda celo hujšega, se vrti v precej večjih Hondah, kot je Clio. Ampak to je tudi vse. Druge konkurence praktično ni, še posebej pa ne v tako veliki (torej majhni) karoseriji.

Pri avtomobilih s športnim motorjem sem vedno previden. Saj ne, da jih ne bi maral; ravno nasprotno! Ampak so lahko prav takšni motorji utrudljivi za vožnjo. Dokler se mi ljubi, so odlični, ko mi zbranost na upravljanje pade pod sto odstotkov, so prav tečni. Pa je jasno, da je med vožnjo treba misliti vsaj še na druge udeležence prometa, na prometni režim, na padalce, ki so premikajoče se ovire, in morda tudi na seznam jestvin, ki jih je treba prinesiti domov od solatarja.

Avtomobile v veliki meri prodajajo tudi »konji«, tisti v motorju. Več ko jih je, večje je zanimanje, le redkokdo pa vpraša, kaj stoji za to številko. Kar nekaj primerov je, ko bi si kljub obetavni številki, ki ji sledijo črke kW ali KM, raje izbral tisto, ki je manjša, a v cellem prijaznejša.

Avtomobil nima namreč le največje moči, ampak ima moč prek celega območja vrtljajev, poleg tega ima še navor, in to ne le največji navor, ampak navor prek celega območja vrtljajev. Tem črtam lahko rečete tudi značaj motorja in zadeva je hudo pomembna, ker neke v kombinaciji s težo in z aerodinamiko karoserije povedo, kako se bo motor obnašal do vas.

Do tega Clia sem imel v začetku določeno spoštovanje, ker je številka največje moči zelo velika; spoštovanje, ker to ni kar tako preprosto doseči, in spoštovanje, ker tega najbrž tudi ni povsem preprosto krotiti. Da se razumemo: hudič doseže največjo moč, o

kateri govorim, pri 6250 vrtljajih v minuti in v tem trenutku, pa še malo prej in kasneje, je dobro vedeti, kako se rečem streže. Pred to vrednostjo je moč seveda veliko manjša in veliko laže obvladljiva.

Pred tem Cliom sem v začetku začutil tudi nekaj strahu. Pa ne zaradi moči same,

Klobuk dol! Tak nega motorja v tem trenutku ni.

temveč bolj zaradi tistega, kar se lahko pojavi v želji po doseganju čim večje moči. Se pravi, da je motor tja do kakih 4500 vrtljajev v minuti mrtev, len, neuporaben. Skratka, da para živce, da je na cesti treba odmisлити nakupovalne sezname, stare mame in Čehe ter pretežni del misli posvetiti vožnji, da mo-

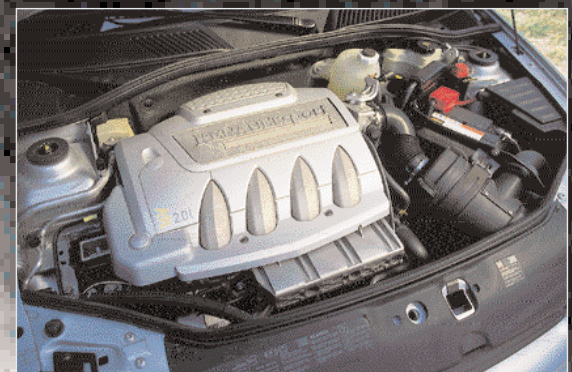
tor ves čas držim nad tisto vrednostjo, ko se mu ljubi vleči.

Prav malenkosten bi bil, če bi rekel, da motor tega Clia porabi preveč bencina; če bi na koncu v razpredelnici grajal porabo. Dragi fantje, ki vam je ta avtomobil pretežno namenjen, konje je bilo vedno treba nahraniti, Slovenci se tega dobro zavedamo še iz časov Marije Terezije.

Motorju torej nisem našel bistvene napake. V nizkih vrtljajih lepo in zadovoljivo vleče. V srednjih vrtljajih že kar močno vleče. V visokih trga prednje podvozje, da v prvi prestavi pri pospeševanju nekaj tolče. V srednjih in v višjih vrtljajih je odlično odziven. Hudič še mrzel vleče, kot redkokateri športen stroj, saj je prav tu njihova največja hiba. Tudi cukajo hladni, tale pa ne.



Notranjost: tako športnost vidijo pri Renaultu.



Motor: visoka šola motoroznanstva.



Merilniki: športno bela podlaga, večje območje pri hitrosti in vrtljajih.

vožnji, kot je prinesel iz avtošole. Takoj naštejem zamere, ki jih je Clio Renault Sport podedoval od Renaulta Clia, pa mu jih tam pravzaprav nisem mogel povsem odločno očitati, saj je krog kupcev in voznikov »navadnih« Cliov veliko veliko širši. Tu je druga

Tudi tak en Clio prihaja iz Novega mesta, bravo, do-ma-le znanje.

če: volanski obroč je za športno vožnjo ne le malo, ampak krepko prepložen in slab za oprijem (sredinski prečki!), pa tudi prijeten semiš ali alcantara na obroču bistveno ne popravi vtisa. Prav položen volanski obroč je še najbolj neprijetna stvar pri vožnji tega

Čudež? Hej, brez pretiravanja, prosim. Ne vem, koga bi slepil, če bi rekel, da je takšen Clio namenjen široki populaciji lastnikov vozniških dovoljenj kategorije B. Clio Renault Sport, kot je njegovo uradno ime, je narejen za mlajše (no prav, tudi za malo starejše ali pa za mlajše po srcu) in agresivnejše fante, ki se želijo dokazati na cesti. Zmogljivosti tega avtomobila daleč presegajo zakonske omejitve, in kdor bo ta avtomobil kupil, potem pa dosledno upošteval dovoljene hitrosti, je vrgel zajeten kovček, poln denarja, skozi okno. Tako pač je.

Prosim! Ne navajam na prekoračitev hitrosti! Vozite po predpisih. Ampak s tem Cliom ste potem res brcnili v temo.

No, smo pri tipičnem kupcu tega avtomobila. Domnevam, da ta ve nekaj več o

avtomobila, upošteva seveda vse, kar ponuja stroj pod kovinskim, a ekstremno lahkim prednjim pokrovom.

Tudi takšen Clio prihaja iz Novega mesta, bravo, domače znanje. Doma narejeni so tudi sedeži športnega videza, ki niso slabi, pa tudi tako dobri ne, kot obljublja videz. Če odštejem še lepo, kovinsko mat (in tudi nekoliko hrapavo) bunko na prestavni ročici in Sagemove merilnike na beli podlagi (z napisom Renault Sport v merilniku vrtljajev), se športna notranjost tu nepreklicno konča. Tam je preveč različnih barv ter odtenkov in materialov, od slabe, trde temno modre in svetlo sive plastike do plastike, ki hoče biti titan, pa do modrega usnja (drugega odtenka kot plastika), semiša različnih kakovosti ter barv in kovine. Ja, še noben Clio ni bil



Asfalt ali makadam: oba-
krat dovolj
natančna
vodljivost.



Ni ga težko prepoznati: velika in široka
kolesa, lita platišča.

znotraj lep ali športen. Tudi tale ni.

Če rečem, da ni lep, še ne pomeni, da ni
dober. Ergonomija, ki se mi zdi vse po-
membnejša vrednota, je (razen postavitev
volanskega obroča) ustrezna. Če se tako pri-
pravite na vožnjo, v njej ne boste trpeli, lah-
ko pa si nevarno povečate vsebnost adrenalina
v krvi.

Kako se pelje? Uh, no, dokler se kazalec
v merilniku vrtljajev pomika le po levi strani
številčnice, je vse v redu, bosta tudi ata ali
mama zadovoljna. Potem postaja vse bolj
vroče. Zmogljivosti motorja so zelo blizu
meje podvozja, zato je tak Clio tudi pri po-
speševanju po ravnem nemiren; ves čas je
dobro imeti obe roki na volanskem obroču
in tega čvrsto med prsti. Da ne omenjam
ovinkov, tam sem se živo spomnil Audija
TT; tudi Clio Renault Sport je živčen, če ste
hitri v ovinku, pa hitro odvezamete plin, kaj
še, če se dotaknete stopalke zavore, in kaj
še, ko na polno zavrete. Slab partner je
menjalnik, ki je za to znamko zelo dober, a
za takšen tip avtomobila le premalo športno
natančen in hiter. Škoda, stopalke so postav-
ljene tako, da omogočajo tehniko prsti-peta.
Eno z drugim, Clio RS je kljub manjšim teh-
ničnim pomanjkljivostim (v primerjavi z



Sedeži: športni, a po videzu obljublja-
jo več.

ravnijo, ki jo narekuje odličen motor) zani-
miv med športno hitro vožnjo. Na avtomob-
ilski cesti ves čas malce nemiren, v ostrej-
ših ovinkih še bolj, na mokrem in na maka-
damu pa presenetljivo ubogljiv in predvid-
ljiv, čeprav bi po prej povedanem pričakoval
ravno nasprotno. Potem pa še zavore - pri-
bližno tako dober del avtomobila kot njegov
motor. Dobro ustavljajo avtomobil in treba
se je močno potruditi, da jih pregrežete. Pa
še to le po neumnosti.

Pa ima ta motor tudi napako. Že nad
4500 vrtljaji postane precej glasen, kar mo-
teč, in zvok ni prijeten in sploh ne športen v
notranjosti.

In to je vse.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen
spredaj prečno - vrtina in gib 82,7 × 93,0 mm - gibna pros-
torina 1998 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 124
kW (169 KM) pri 6250/min - največji navor 200 Nm pri
5400/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi
(zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni
vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - motorno
olje 4,75 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski
sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,091; II.
1,864; III. 1,321; IV. 1,029; V. 0,795; vzratna 3,550 - dife-
rencial 3,920 - gume 195/50 R 15 V (Michelin Pilot SX)

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 kolutne, ser-
vo, ABS, EBV - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3773 mm - širina 1670 mm - višina
1409 mm - medosna razdalja 2472 mm - kolotek spredaj
1418 mm, zadaj 1392 mm - rajdni krog 11,1 m - **notranje:**
dolžina 1570 mm - širina 1380/1410 mm - višina 910-
960/860 mm - vzdolžnica 880-1080/520-740 mm - prt-
ljažnik (normno) 253 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1035 kg - dovoljena skupna masa
1490 kg - vleka prikolice ni dovoljena - dovoljena obremeni-
tev strehe 60 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 220 km/h - pospe-
šek 0-100 km/h 7,3 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,4/7,9 l
na 100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	3,5 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	5,4 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	7,6 s	60 58,6 km/h
0 - 120 km/h:	11,0 s	80 80,4 km/h
0 - 140 km/h:	14,9 s	100 97,7 km/h
0 - 160 km/h:	20,1 s	120 115,9 km/h
1000 m z mesta:	29,1 s	140 135,6 km/h
	(182 km/h)	160 153,6 km/h
		180 172,5 km/h

Največja hitrost:

222 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 32,1 s (173 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 37,9 s (146 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 86,1 m

od 100 km/h: 36,4 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 12,0 l/100km

Najmanjše povprečje 9,7 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB)	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T= 30 °C
50 km/h	60 60 60	p= 1015 mbar
100 km/h	68 67 66	rel. vl.= 33 %
150 km/h	72 70	
200 km/h	73	
Prosti tek	39	

Napake med testom:

- opozorilna lučka za previsoke vrtljaje ni delovala
- odpadla zaščitna plastika v prednjem desnem koloteku
- pri močnem speljevanju je nekaj tolklo v podvozju

KONČNA OCENA

Clio Renault Sport ima v vseh pogledih odličen motor.
Kak korak za njim so zavore, še korak ali dva za njimi pre-
ostala mehanika. Kot celota mehanika deluje dovolj eno-
vito, da je avtomobil prijeten za vsakdanjo vožnjo in odli-
čen pri divji, dirkaški vožnji. Je pravi športnik z nekaj na-
pakami, med katerimi je pravzaprav najbolj izrazita pre-
položen volanski obroč.

- | | |
|-----------------------|-----------------------|
| motor v vseh pogledih | močno prepoložen |
| zmogljivosti | volanski obroč |
| zavore | menjalnik ni kos |
| material volanskega | motorju |
| obroča | preglasna notranjost, |
| agresiven videz | nešporten zvok |
| zunanjosti | nešportna notranjost |
| | pokrovček posode za |
| | gorivo se odpira le s |
| | ključem |
| | le en zaslon za |
| | potovalni računalnik |
| | in števec kilometrov |

CENA: 3.743.501 SIT (Revoz)