

# Turški vpadi



Turki so vedno vpadali v naš geografski prostor, v vozlišče med osrednjo, jugozahodno in vzhodno Evropo. V vozlišče, ki ga danes imenujemo Slovenija. V petnajstem stoletju so vpadali zato, da bi ropali plemena na tem območju in s tem obogateli, dandanes pa - težko je verjeti, toda prihajajo iz podobnega razloga - da bi si (na Zahodu) zagotovili lepše življenje. Saj veste, prebežniki. Vendar pa Turkov ne poznamo le po ogromni količini pokajenega tobaka, želji po boljšem življenju ali kot poceni delovno silo, ampak tudi po njihovem delu. Rezultat njihovega dela je recimo tudi Renault Thalia.

»Turški Clio na slovenskih cestah?!«  
 »Tsmo se čudili proti koncu lanskega leta, ko se je začelo govoriti, da bodo tudi naši prodajalci začeli prodajati podaljšano različico Clia, imenovano Thalia. Thalia - alias Symbol (Turčija, Rusija) alias Clio Sedan (Brazilija) oziroma Clio 4 Puertas (Argentina) - je bila prvotno namenjena trgovini, kjer se »podaljšani« avtomobili tradicionalno zelo dobro prodajajo. Lanska oziroma letošnja novost pa je, da so se pri Renaultu odločili, da bodo Clia z večjim prtljažnikom začeli prodajati tudi v državah, v katerih do sedaj ni bila na voljo: Češki, Madžarski, Poljski, Slovaški, Hrvaški in seveda Sloveniji. Naš ponos, v Sloveniji narejen Clio, bodo sedaj uvažali iz Turčije?! Priznam, bil sem skeptičen.

Zato sem si vzvišeno (saj veste, tisti hudičev nacionalni ponos, da pri nas delamo boljše kot na jugu ...) in temeljito ogledal zunanost tega domačega eksota. Clia smo vedno imeli za domač izdelek, zato tudi Thalia deluje zelo domače. »Preveč domače,« mi je rojilo po glavi, zato sem že videl masten naslov, da Revoz s slabše narejenimi avtomobili zavaja domače kupce, vaje ne kakovostnih slovenskih avtomobilov. Na prvi pogled je Thalia nekoliko nesimetrična, saj previs čez prednji kolesi meri le 714, zadaj pa nesorazmernih 964 milimetrov. Vendar pa daljši previs pomeni, da je v prtljažniku veliko več prostora kot v klasičnem Cliu. Thalia se lahko pohvali s kar 510-litrskim prtljažnikom, kar je resnično zelo veliko, toda ima dve slabi točki. Prvič,

zamerimo ji ozek in majhen prehod v prtljažnik, in drugič, prtljažnik je slabo prilagodljiv. Zadnja klop ni ne po polovici, kaj šele po tretjini deljiva, poleg tega pa boste večje predmete težje peljali tudi zaradi vezne pločevine med prtljažnikom in potniškim prostorom. Zato boste lahko peljali daljše predmete le tako, da se boste uporabili ozko luknjo na dnu prtljažnika, pri večjih škatlah pa bo že nastal problem. Kljub 510-litrskemu prtljažniku!

Potem sem pogledal še v notranjost. Spet domače, recimo bela podlaga pod merilnikoma vrtljajev in hitrosti, dvobarvna armaturna plošča, armaturna plošča iz preživete trde plastike, toda tokrat me je pri vsaki stvari nekaj motilo. Nekaj ni bilo na svojem mestu. Ko sem se približeval cest-

ninski postaji, sem z roko segel proti vratom, da bi odprl voznikovo šipo, toda stikala ni bilo nikjer. Seveda, Thalia ima stikala za ukazovanje prednjim šipam na sredinski konzoli, pred prestavno ročico. Ker so Turki preselili zvočnika na rob armaturne plošče, so preselili tudi stikala, zato je sedaj na vratih - praznina. Klasičen Clio ima na vratih zvočnika, na zgornjem delu pa še stikala. Ne bom trdil, da je to lepo, ampak v primerjavi s turško rešitvijo je prav prikupno! Pri opremi RT je moteče tudi to, da sta luknji, iz katerih ponavadi štrli ročaj za ročno odpiranje šipe, zaprt s ceneno plastiko. Potem sem preizkusil še plastiko na vratih in ugotovil, da je mogoče celotno plastiko premakniti za kak centimeter. Thalia ima v primerjavi z »domačim« Cliom tudi globlji



Domača notranjost le ni tako domača, saj je kar nekaj stvari drugačnih kot v klasičnem Cliu.



V prtljažnik lahko stlačite za 510 litrov prtljage, le pri večjih predmetih boste imeli težave zaradi ozkega vhoda in dveh »rogovil«, ki zdrsne v prtljažnik.

odprt predalnik na vrhu sredinske konzole (končno!), večji zaprt predalnik pred sovoznikom, vendar pa nima dodatnega odprtega predalnika nad sovoznikovimi nogami. Tu pa se razlike počasi končajo.

Potem sem se kot ponosen Slovenec lotil dela temeljiteje. Ker sem bil še vedno prepričan, da delamo v Sloveniji boljše avtomobile, sem pregledal vse plastične in karoserijske stike, vse razmike med posameznimi plastičnimi in karoserijskimi deli, skratka vse ... Ni idealno, je pa vsekakor na ravni podalpskega ponosa, sem ugotovil. Ker pa se ne predam tako kmalu, sem se z rokama obesil na vse plastične dele in pozorno poslušal, kateri se bo prvi oglasil ali pa popustil pod mojo težo. Nič. Na koncu sem se popraskal po glavi, še enkrat vse pre-

veril in končno ugotovil: »Fantje, nič ne bo z mojo napovedjo, da bom skritiziral kakovost izdelave. Thalia lahko brez slabe vesti postavimo ob domačega Clia! Renault očitno pazi na kakovost izdelave v Franciji, Sloveniji in tudi Turčiji.« Potem sem razmišljal, da obstajajo pri nas še vedno predsodki o Turkih, o njihovi »šlampariji«. Če dobro premislite, boste ugotovili, da bi najraje dali narediti svoj avtomobil prav Turku. Zakaj, sprašujete? Kaj mislite, kdo izdeluje Mercedese, Beemveje in Audije? Da, Turki ...

Potem sem preletel napis na plastični obrobi na boku avtomobila, kjer piše: 1.4 16V. 1,4-litrski štirivaljni s šestnajstimi ventili, ki navdušuje z 98 KM, je pravzaprav največ, kar si lahko pri Thalii zaželite. Motor je stari znanec iz Clia, Mégana ali Scénii

»Ni lep, je pa uporabnejši.«  
Najpogostejša izjava opazovalcev Thaliennega zadka.



Velika pomanjkljivost Thalie je zadnja klopa, ki ni deljiva, zato je prilagajanje velikosti prtljažnika omejeno.

ca, pri katerem množico ventilov poganjata dve odmični gredi prek odmikačev z valjčki s samodejno hidravlično nastavitvijo. Voznika razvaja z zvrhano mero navora (devetdeset odstotkov 127 Nm največjega navora doseže med 2000 in 5750 vrtljaji), s pospeškom (10,5 sekunde do 100 km/h) in končno hitrostjo (186 km/h). Pri Renaultu so se pohvalili tudi z majhno porabo goriva, ki naj bi znašala okrog sedem litrov na 100 prevoženih kilometrov, toda zaradi naše težje desne noge ni padla pod deset litrov. Pravzaprav je bilo naše povprečje celo 10,8 litra, kar ni bilo ravno zadovoljivo. Vodljivost je bila druga slaba točka tega avtomobila, saj so s prerazporeditvijo mase proti zadku pri večjih hitrostih zmanjšali smerno stabilnost. Zato se vam bo dogajalo, da boste na avtocesti nenehno popravljali smer vožnje, kar ni ne prijetno, še manj pa varno. Izrazit volanski ser-

vo je v tem primeru moteč, saj na mokrem ne veste točno, kaj se dogaja s prednjima kolesoma. Pa tudi poznega in močnega zaviranja vam ne priporočam, saj so se po nekajkratnih ponovitvah zavore povsem pregrele!

Thalia ni za hitre in agresivne voznike, zato pa je za razvajene (oprema) in racionalne (cena). Thalia z najmočnejšim motorjem in opremo RT stane malenkost manj kot dva milijona tolarjev, kar je vsekakor njen največji adut. Pri tej opremi dobite že v serijski opremi po višini nastavljen servovolani, električno nastavljeni vzvratni ogledali, električno pomični prednji šipi, osrednjo daljinsko ključavnico, dve varnostni blazini ... skratka, skoraj vse. Če dokupite še ABS (133 tisoč tolarjev) in klimatsko napravo (220 tisoč tolarjev), boste imeli vse, kar imajo veliki. Pa četudi iz Turčije.

Aljoša Mrak

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 79,5 × 70,0 mm - gibna prostornina 1390 cm<sup>3</sup> - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 72 kW (98 KM) pri 6000/min - največji navor 127 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 (Sagem) - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 5,0 l - uravnani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,370; II. 1,864; III. 1,321; IV. 1,029; V. 0,790; vzvratna 3,545 - diferencial 4,067 - gume 175/65 R 14 T (Sava Eskimo S2 M+S)

**Voz in obese:** 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna vodila spodaj, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4150 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 1500 mm - širina 1380/1340 mm - višina 930/880 mm - vzdolžnica 810-1030/920-730 mm - prtljažnik (normno) 510 l - posoda za gorivo 50 l

**Mase:** prazno vozilo 950 kg - dovoljena skupna masa 1460 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1150 kg, brez zavore 505 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,6/7,0 l/100 km (neovinseni bencin, OŠ 95)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	merilnika
0-60 km/h: 4,9 s	0-80 km/h: 7,5 s	60
0-80 km/h: 7,5 s	0-100 km/h: 11,2 s	80
0-100 km/h: 11,2 s	0-120 km/h: 16,1 s	100
0-120 km/h: 16,1 s	0-140 km/h: 24,0 s	120
0-140 km/h: 24,0 s	1000 m z mesta: 32,9 s (155 km/h)	140
1000 m z mesta: 32,9 s (155 km/h)		160

**Največja hitrost:** 183 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 10,8 l/100 km  
Najmanjše povprečje 8,3 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščine meritev
Prestava: III. IV. V.	T = 22 °C
50 km/h 59 58 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

»Saj to je nova Stoenka, pravzaprav malo boljši Daewoo.« je ugotovil šaljivec v uredništvu. Ni ne eno ne drugo, zaradi ugodne drobnoprodajne cene pa ima realne možnosti, da preoblečenemu Clio znova zagotovi zalet. Ne nazadnje je Clio le najbolje prodajan avtomobil v Sloveniji, zakaj bi bilo s Thalia kaj drugače?

- cena
- oprema
- velikost prtljažnika
- kakovost izdelave
- prilagodljivost prtljažnika
- smerna stabilnost pri večji hitrosti
- položaj za volanom
- pregrevanje zavor

**CENA: 1.990.000 SIT (Revoz)**