

Renault Clio L

Kdor se malo bolj spozna na oznake v avtomobilističnem svetu, bo vedel, da je črka L pri avtomobilih visokega razreda rezervirana za podaljšane, bolj prestižne izvedbe njihovih zastavonoš.



Držali za pijačo v vratih sovoznikovega predala sta prenizki in neučinkoviti, saj med vožnjo nezadostno držita pločevinki ali plastenki pijače.

V primeru avtomobilov visokega razreda je dolžinski prirastek prisoten le v predelu kolen zadnjih potnikov. Torej so dodatni centimetri namenjeni izključno razkošju. No, Renault je podobno kot že nekateri drugi proizvajalci avtomobilov nižjega razreda svojega Clia podaljšal, a je za razliko od predstavnikov visokega razreda prirastek namenil izključno previsu prek zadnjega kolesnega para - prtljažniku. S tem je povečal osnovno prostornino na poštenih 510 litrov. In če se čisto na hitro ozremo po Thalii, je to tudi edina prava prednost pred malim Cliom. Je že res, da je Cliov dolžinski meter dražji kot Thaliin in res je tudi, da je bila Thalia pred kratkim deležna rahle osvežitve, vendar slednja opaznejših prednosti pred manjšim bratom, vsaj na področju tehnike, kljub temu ne ponuja.

Zunaj so spremembe opazne le na nosu, ki so si ga oblikovalci sposodili pri lani prenovljenem Cliu, in tako so Thalia dokončno postavili ob bok Cliu. No ja, vsaj pri pogledu od spredaj, saj so druge zunanje poteze karoserije ostale nespremenjene. Podobno kot zunanost se je osvežitev dotaknila tudi notranjosti, kjer pa kljub temu še vedno ne premore moderne Cliove armaturne plošče. Ob povsem nespremenjeni armaturni plošči sta v notranjosti s pogledom zapaženi spremembi le premaknjeni stikali za električni pomik prednjih šip (iz okolice prestavne ročice) na oblogo vozniko-



vih vrat in volanski obroč, ki je prenesen iz prenovljenega Clia. Vse druge, dejansko največje spremembe pa so očem vidne šele na drugi pogled ali celo nevidne. Tako je volanski obroč sedaj nastavljen po višini, voznik in sovoznik pa imata vsak svojo varnostno blazino, pri čemer lahko sovoznikovo v primeru namestitve otroškega sedeža tudi izklopate. V primeru čelnega trka bodo telesa potnikov zadržali tritočkovni varnostni pasovi, s tem da se prednja dva pohvalita tudi z zategovnikoma in omejevalnikoma natezne sile. V primeru nale-

Je že res, da je Thaliin prtljažnik s 510 litri enkrat večji od Cliovega, toda šteje tudi njegova prilagodljivost.

ta od zadaj pa naj bi (!) vratove varovali po višini nastavljeni vzglavniki. Zapisali smo: naj bi! Težavo predstavljajo namreč potniki s telesno višino prek 170 cm, oziroma boljše rečeno, premalo v višino nastavljeni vzglavniki, ki tudi v

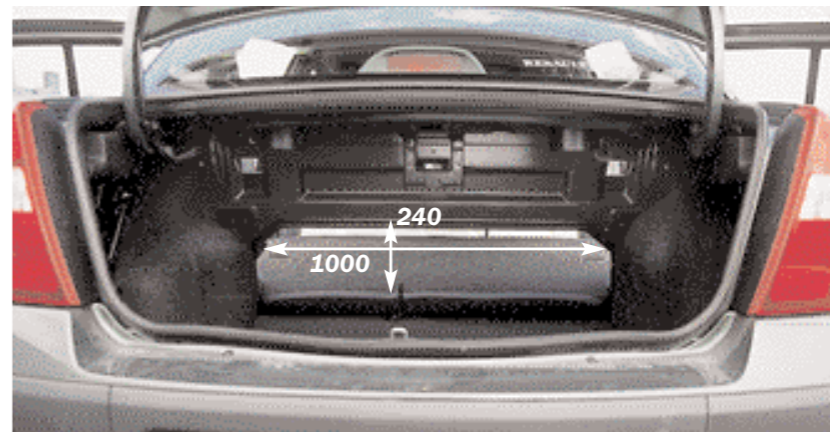
primeru najvišje namestitve ne zagotavljajo dovolj učinkovite opore glavam.

Preidimo do izbire motorja, ki naj bi pogonjal Thalia. V primeru testnega vozila je bil vgrajen moderni 1,6-litrski štirivaljnik, ki razvije uporabnih 79 kilovatov oziroma 107 »konjev« in 148 njutonmetrov največjega navora. Številke, ki Turka (Thalia izdelujejo v Turčiji) poženejo do 100 km na uro v 10,5 sekunde in iglo merilnika ustavijo pri vrednosti 190 km na uro. V primerjavi s tovarniško obljubljenimi številkami sicer nekaj slabše vrednosti

Thaliinemu podvozju predstavljajo kar nekaj preglavic. Nad 170 km na uro se ne počuti preveč dobro, saj ga spremljajo živčnost, nestabilnost in preobčutljivost na vsakršne premike volana ali bočne sunke vetra. Sam motor



Podvozje je na las enako Cliovega in tudi nos je po novem prevzet od le-tega. Oblikovno le neskladen zadek izstopa iz oblikovnih smernic Renaultov.



Odprtina pri nedeljivo preklapljivem sedežnem naslonu je neuporabno nizka in tudi nevarno ostri robovi pločevine v notranjost prtljažnika bi bili lahko bolj zavarovani z oblogami.



Tudi stikalo za izklop sovoznikove varnostne blazine so prenesli iz Clia.

Nagibanje v ovinkih je dovolj majhno, toda nikar ne pretiravajte, saj vas lahko hiter zadek hitro presenetli.

je sicer zelo dober primerek motoroznanstva, a se zdi, da preprosto ne sodi v to vrsto avtomobila. Je preveč poskočen in požrešen. Ne razumite narobe. Poraba je za tako poskočen avtomobil povsem sprejemljiva, toda močno dvomimo, da so običajni kupci Thalie pripravljeni pretočiti tudi prek 10 litrov goriva na 100 kilometrov (izrazita mestna vožnja) ali v povprečju dobrih 9 litrov.

In če na koncu Thalia primerjamo še z njenim najbližjim sorodnikom - Cliom, ugotovimo, da prvotna nizka cena ne kaže pravega obraza. Je že res, da je najcenejši Clio s parom vrat manj, (po imenu) enakim paketom opreme in enakim motorjem 203.000 tolarjev dražji, toda ne smemo pozabiti na njegovo bogatejšo opremljenost. Slednji že v osnovi premore stranski varnostni blazini, (Thalia doplačilo: 70.400) klimatsko napravo (Thalia doplačilo: 203.000 SIT), potovalni računalnik in 15-palčna platišča (Thalia: ni možno dopla-

čati). Je že res, da je Thaliin prtljažnik s 510 litri enkrat večji od Cliovega z 255 litri, toda pri prtljažniku šteje tudi njegova prilagodljivost. In tu Clio s podaljšanim zadkom (Thalia) povleče ta kratko. Pri Cliu je naslonjalo in sedalo zadnje klopi po tretjih deljeno in tudi nastala odprtina v vseh pogledih prekaša Thaliin slab izgovor za luknjo.

Clio L oziroma Thalia je torej osvežena in obogatena z novim motorjem ter opremo. V vseh pogledih se je avtomobil vsekakor izboljšal, toda če ste kupec 1,6-litrskega motorja, se rajši ozrite k manjšemu bratu Cliu. Če pa vam kljub temu bolj ustreza podaljšani zadek, se odločite za motor 1.4 16V, s katerim boste ob enako bogatem paketu opreme privarčevali 120 slovenskih Cankarjev. Ta denar pa lahko potem namenite gorivu (manjši motor hkrati tudi manj potroši) ali kakšnemu kosu opreme s kratkega seznama doplačil.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 x 80,5 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 79 kW (107 KM) pri 5750/min - največji navor 148 Nm pri 3750/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovi vbrzigi in elektronski vžig (Siemens) - tekočinsko hlajenje 7,5 l - motorno olje 4,0 l

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 R 14 H

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4171 mm - širina 1639 mm - višina 1437 mm - medosna razdalja 2472 mm - kolotek spredaj 1406 mm - zadaj 1386 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1520 mm - širina 1390/1360 mm - višina 960/980 mm - vzdolžnica 900-1100/780-560 mm - prtljažnik (normno) 510 l - posoda za gorivo 50 l

Mase: prazno vozilo 1055 kg - dovoljena skupna masa 1490 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1150 kg, brez zavore 525 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 8,9/5,6/6,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost merilnika hitrosti:	Natančnost merilnika hitrosti:
0-60 km/h: 4,7 s	0-80 km/h: 7,1 s	0-100 km/h: 10,5 s
0-80 km/h: 7,1 s	0-100 km/h: 10,5 s	0-120 km/h: 15,1 s
0-100 km/h: 10,5 s	0-120 km/h: 15,1 s	0-140 km/h: 21,7 s
0-120 km/h: 15,1 s	1000 m z mesta: 32,4 s (160 km/h)	100 (160 km/h)
0-140 km/h: 21,7 s	130	122,4 km/h

Največja hitrost:	Prožnost:
190 km/h (V. prestava)	50-90 km/h (IV.): 10,2 s
	80-120 km/h (V.): 14,0 s
	Zavorna pot:
	od 130 km/h: 71,0 m
	od 100 km/h: 41,5 m

Poraba goriva:	Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritev:
Testno povprečje: 9,2 l/100 km	III. 60	T = 12 °C
Najmanjše povprečje: 8,1 l/100 km	IV. 59	p = 1019 mbar
	V. 59	rel. vl. = 69 %
	90 km/h: 68	Stanje kilometrskega števca: 1904 km
	130 km/h: 70	Gume: Continental ContiEcoContact
	Prosti tek: 36	

Napake med testom:
- brez napak

KONČNA OCENA

Podvozje ni doraslo odličnemu motorju in tudi prilagodljivost ogromnega osnovnega prtljažnika je še v povojih. Sicer pa je Thalia povsem spodoben avtomobilček, ki bo svoje uporabnike v primeru agregata 1.6 16V lahko tudi hitro pripeljala na cilj. Kupci motorja 1.6 16V naj se raje odločijo za Clia, kupci Thalie pa naj sežejo vsaj stopničko nižje in se odločijo za motor 1.4 16V, ki je več kot dovolj zmogljiva motorizacija za Thaliine potrebe.

motor	ustreznost motorja
velikost prtljažnika	(ne)stabilnost pri večjih hitrostih
menjalnik	slaba prilagodljivost prtljažnika
zmogljivosti	obdelava prtljažnika
	pre nizki vzglavniki

CENE (Renault Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	2.408.000
TESTNO VOZILO:	2.671.500