

Otrok, zbudi se!

Deseti dan našega testa tega Renaulta vzamem našo tabelo za popis opreme.

O, glej, radijski sprejemnik ima tudi!

besedilo: Vinko Kernc • foto: Saša Kapetanovič



Renault Clio 2.0 16V Renault Sport

► Saj ne, da bi umiral za njegov zvok. Sploh ne. Menda se zunaj dobro sliši, kako lepo poje, znotraj pa ni tako. No, od 2.500 do 3.500 vrtljajev je zvok res krasen: zamolkel in odločen, tako kot motor v tem območju. Ko ga voziš med tema vrednostma, gre kot enovaljni hard enduro motocikel: buooooop, buooooop, buooooooooop. Krasno. In tudi kar hitro. Dovolj tudi za kako manj izzivalno prehitevanje na cesti zunaj naselja.

A ne glede na lepoto zvoka, barvo zvoka in njegove frekvence ga je lepo poslušati. Je ravno prav zadušen, da bi se z njim mirno podal po avtomobilski cesti v Frankfurt, ne da bi se pri tem bal, da bom izstopil z balonasto glavo. A tudi ravno prav 'odprt', da se mi zdi, da vem, kako se motor počuti. In zdi se, da – poleg pravkar omenjenega področja – najbolj ljubi tisti del, ki se nevarno približuje rdečemu polju na merilniku vrtljajev: 8.000. Preostali del vrtljajev na merilniku je obarvan rumeno, najbrž brez posebnega (uporabnega) razloga, menda kar tako, za vtis. In potem ko volanski obroč na trenutke stiskam kot gobo, ki bi jo po tuširanju rad ožel do suhega, in ko dovolim motorju, da se zvrtil, dokler se mu zahoče, in ko se ta zadovoljno 'dere' kot adrenalinski odvisnik, ki stoji na robu na pol delujočega vulkana, zaslišim tisti elektronsko generirani 'bip'. Če še vedno držim volanski obroč z obema rokama in če imam največ v tretji prestavi, je prepozno; od 'bip' do prekinjevalnika pri 8.000 vrtljajih v minuti je le 200 vrtljajev razlike, kar se zgodi prehitro, da bi mi uspelo roko z volanskega obroča premakniti na ročico menjalnika in prestaviti v višjo prestavo. Rrrrrrr!

Raje bi sedel še malce nižje in raje bi si niže spustil tudi volanski obroč, pa ne gre. Moti me sicer ne zelo pa tudi merilnike bi potem obroč morda povsem pokrnil, če pa že ne, bi jih videl bolj pod kotom. Kaj pa vem: vrtljaje tako in tako slišim, hitrost pa je v takšnih primerih nepomembna. In hitrostna skala je kar preveč polna cifer dveh različnih velikosti, da bi bila berljivost vzorna.

Koliko leti, koliko gre, me sprašujejo. Kaj pa vem. Več kot 200, tudi več kot 220. Morda 230. Po merilniku. Davno sem že obupal z razlago, da ne hitrost ne čas nista užitek; užitek sta upravljanje, če je mehanika dobra, in vzdušje za volanom, če ga avtomobil zna pričarati. V takšnem Clio so občutki krasni: volanski obroč odlično držim, stopalke so odlične, sedež je odličen (za te čudovite Recarove je treba doplačati borih 900 evrov), zvok ima prave decibele, ročica menjalnika pade v roko in motor je hud. Hudo dober. Preklet dober. Neke nove 'konje' so mu našli pri zadnji prenovi, a to bolj za tiste, ki radi berejo tehnične podatke. Meni je vseeno. Koliko ima 'konjev'? Načelno dovolj. Vedno pa so dodatni dobrodošli. Redko se zgodi, da jih je preveč.

“Za 230 po merilniku
pa – 23 litrov na 100 kilometrov.
Veliko, a hkrati malo: štirikolesno gnani
‘turbaki’ hočejo 30 in več.”

Oddelek Renault Sport vsakokrat navduši. Vsak stroj, ki pride od tam, se lahko mirno kosa z najboljšimi tekmeci. Kam je pripeljala ta sodobna tehnika! Rečem: okej, to je (pol)dirkaški avto. Pa ga preizkusim: šesta prestava, 1.500 in 50 na merilnikih, pohodim plin. Nekoč, še na koncu prejšnjega tisočletja, je podobno močan motor dobesedno umrl. Zdaj? Nič posebnega, a čisto lepo potegne. In kazalčka za volanskim obročem sta hitro na 2.500 ter 80. Poskusim znova: spet šesta prestava, tokrat 2.000, 70 in plin. Rečem 21, dva ... Ups, je že 80. Kaj hočem reči: motor je tudi v nizkih vrtljajih zelo lepo prožen.

Ja. Ne, ni idealen. Poskusim rahlo hitreje speljati, pa noče. Nekako nemiren se zdi v spodnjih (in delno v srednjih vrtljajih), se 'zаетava'. Zdravilo je zelo preprosto: nekoliko višji vrtljaji za hitrejša, hitra in dirkaška speljevanja. Kot na dirki: pričakuješ start, prva prestava, vrtljaje na 2.500 in vsa pozornost na znak za začetek. Verjetno je vožnja, ki presega Machovo število 1, bolj adrenalinska, ampak dosti reči, ki so vezane na

mehaniko in hkrati bolj uživaške od takšnega družinskega dirkača, ni.

Tudi ta možnost obstaja: da si kdo zaželi, da mu organi odvzamejo voziško dovoljenje. S takšnim Cliom to niti ni neka velika znanost, dovolj je že rahla neprevidnost, ampak če se človek tega loti, je menda res najbolje, da to stori z največjo mero sloga. Clio RS in poln plin (kdor si upa) – pa se zaleti v kakšne tebi ljube ovinke. Takšne za drugo in tretjo prestavo od 5.000 do 8.000 po merilniku vrtljajev. In zavore na polno.

Ampak počasi (tule pri branju), ovinkov še nismo do konca obdelali. Najprej povzetek: če bi moral tega Clia uvrstiti po kategoriji, kako rad ima ovinke oziroma kako dobro se pelje po njih, bi brez najmanjšega dvoma rekel: med najboljšimi tremi ta trenutek, lahko pa tudi bolje. Če bi vprašali, ali tudi tako hitro – ne vem. Vsekakor pa med najbolj zabavnima dvema, dokler govorimo o avtomobilih s sprednjim pogonom in z možnostjo vsakodneve uporabe brez bojazni, da bi avto vozil manj večšega (družinske-



Renault Clio 2.0 16V Renault Sport

Renault Clio 2.0 16V Renault Sport

Cena osnovnega modela: 20.000 EUR
Cena testnega vozila: 22.310 EUR

NAŠE MERITVE
T = 27 °C / p = 1.150 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 7.221 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 7,3 s
402 m z mesta: 15,4 s (146 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV./V.): 7,6 s/9,8 s
80-120 km/h (V./VI.): 9,6 s/11,3 s

NAJVEČJA HITROST
225 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 35,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 13,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 147,5 kW (201 KM) pri 7.100/min - največji navor 215 Nm pri 5.400/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 17 W (Continental ContiSportContact3).
Mase: prazno vozilo 1.240 kg - dovoljena skupna masa 1.690 kg.
Mere: dolžina 3.990 mm - širina 1.770 mm - višina 1.485 mm - prtlačnik 290 - 1.025 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivost: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - poraba goriva [ECE] 11,3/6,4/8,2 l/100 km, izpust CO₂: 195 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ količnik užitka (tudi v razmerju s ceno)
- ▲ motor
- ▲ sprednja prema, podvozje
- ▲ volan, volanski obroč, širok rumen šiv na vrhu
- ▲ sedeža
- ▲ vodljivost v ovinkih, lega na cesti
- ▲ športno dirkaški trušč
- ▲ zavore - tudi pri dirkaških zaviranjih
- ▼ pretikanje v skrajnih razmerah
- ▼ prestabotna klimatska naprava
- ▼ manjka merilnik temperature ali tlaka olja
- ▼ razmeroma skromna oprema
- ▼ prtlačnik

Končna ocena

Zelo na kratko: ena najboljših igrač za hitrega očija. Ali mamico. Clio RS je za 20 tisoč evrov isto kot Porscheji za 80 tisoč: med tednom po družinskih in poslovnih poteh, konec tedna po družinskih, tu in tam pa – brez sramu – na dirkališče.

“Ne, ni idealen. Poskusim rahlo hitreje speljati, pa noče.”

“Tisti, ki nekako še 'pade' v povprečen družinski proračun, ki pelje mulca v vrtec, družino na dopust, očija pa na Nürburgring – uživat.”

“Menda se zunaj dobro sliši, kako lepo poje, znotraj pa ni tako.”

Komur slučajno ne uspe ujeti radarja, se bo ujel na porabo: lahko pričakuje približno 16 litrov. Ne maraš ovinkov? Kul, z isto porabo lahko v šesti prestavi prehitavaš hitrejšo sunke burje. 190. Za 230 po merilniku pa – 23 litrov na 100 kilometrov. Veliko, a hkrati malo: štirikolesno gnani 'turbaki' hočejo 30 in več.

ga) voznika, in ne nasprotno. Tisti, ki nekako še 'pade' v povprečen družinski proračun, ki pelje mulca v vrtec, družino na dopust, očija pa na Nürburgring – uživat.
Zdaj pride najlepši del. Obnovimo izhodišča: zelo togo podvozje, zelo blizu tlom; dokaj kratka medosna razdalja in široka koluteka; natančen in neposreden volan (ne najboljši, a povsem zadosti) z odličnim povratnim občutkom izpod koles. To je teorija. Zapeljimo se v ovinek. Hitro, kolikor dopušča fizika. Levo, desno, levo, desno, krasno vodenje, odlična sprednja prema. Asociacija na tirnično vozilo. In končno – sladkorček

in smetana: neravna, nagubana podlaga. Zaradi pravkar naštetih tehničnih dejstev se eno od sprednjih koles hitro za hipec odlepi od tal. Zaradi neravnin kaže čvrsto držati smer ovinka, v trenutku, ko eno sprednje kolesce izgubi stik, pa zaradi čvrstega držanja smeri voznik – preden odreagira – premakne volanski obroč. Kul, trenutek zatem kolo spet dobi oprijem, kot prednjih koles pa je večji od ukrivljenosti ovinka. Če pri tistem, čemur je neka naša tajnica izpred desetletja rekla nizko letenje, voznik ne odreagira bliskovito, je lahko hitro tu posel za zavarovalnico. A prav v tem je trik: obvladovati, ko je bolj

zapleteno. Ali z drugimi besedami: nas motivirajo težji problemi. Če bi nas motivirali lahki, bi si kupili igralno konzolo.
Potem prej ali slej pridejo tudi kake nevskečnosti. Recimo ta, da se notranjost pri ravnokar omenjeni vožnji precej bolj segreva kot sicer, klimatska naprava pa tega ne dohaja prav učinkovito. Ali da se nad videzom armaturne plošče zelo verjetno nihče ne bo naslajal, vključno nad neokusno kombinacijo dekoracijskih barv, ki jih tako zloženih verjetno ne boste videli na modni pisti 'haute couture*'. Ali pa – nazaj k mehaniki – da je pri menjalniku razlika v togosti 'mrtvega'

giba in aktivnega giba (vklon prestave) ročice izrazito velika, kar se izkaže za nekoliko moteče pri pretikanju v ekstremnih razmerah – ovinek, velika hitrost vožnje, visoki vrtljaji motorja in hitro pretikanje v višjo (ali nižjo) prestavo.
Človek pa res nikoli ni zadovoljen. Res je in prav je tako. Ampak dokler merimo zabavnost (tudi v razmerju s ceno, če je treba), je Clio RS pravi. Narediti otroka iz voznika ne more, če pa se otrok v vozniku skriva in če se skriva še tako dobro, ga RS takoj najde. Vam pravim: prva (prestava), 2.500 vrtljajev in ... start! Zabave. 🏁