

Vozili smo: RENAULT CLIO
»COUPE«

Osem mesecev po predstavitvi clia je zbirka njegovih različic popolna. Pravkar so jo dopolnili s tremi, pravzaprav s štirimi možnostmi, od katerih vsaka zase streže s povečanim udobjem, z izrazito športnostjo, ali celo z nekaj malega dirkaštva.

Mislím, da so delali po zgledu kock Lego: s pomočjo že znanih sestavin so izdelali nove celote. Baccara pomeni pri Renaultu luksuz; 16S oznanja šestnajstventilski motor; in »coupe« se spogleduje z dirkaško tradicijo te avtomobilske hiše. Vsaka različica zase pa pomeni povečan ugled še zelo svežega in močno ambicioznega clija.

Clio baccara je torej clio v fraku. Kombinacijo majhnega avtomobila in bahaške opreme so pri Renaultu prvič ponudili leta 1987, z R5 baccara. Pozneje so z istim imenom ter s pripadajočo opremo okinčali tudi modela 21 in 25, ampak pravilo je še

vedno isto: gre za dodatke, ki sodijo ponavadi na sezname doplačilne opreme. Naštevam: usnje na sedežih, ob prestavni ročici in na volanskem obroču, osrednja ključavnica z infrardečim sprožilom, radijski kasetnik z dobrim ozvočenjem, po tretjini deljiva zadnja klop, električno nastavljivi in ogrevani zunanji ogledali, električno pomične šipe v vratih, nastavljiva žarometna, zatemnjena stekla, lahka platišča, volanski servoojačevalnik, klimatska naprava, metalizirane karoserijske barve in dosledna barvna skladnost v celoti. Tako je treba doplačati le še za električno pomično streho, za alarmno napravo ali za samodejni menjalnik.

Clio baccara je na voljo z 1,4-ali z 1,7-litrskim motorjem, kupci v nekaterih državah pa bodo lahko segli tudi po 1,8-litrskem motorju v nosu. Motor je vsakič

prečno nameščeni štirivaljni, polnjen skozi dvojni uplinjač, z eno odmično gredjo v lahki glavi ter s po dvema ventiloma za vsak valj. Motorji niso novi, ampak že znani in preskušeni hišni izdelki, najmanjši od njih slovi kot »economy«, torej varčevalnik, ki si ga je v cliu baccara mogoče zaželeli tudi s tristopenjsko avtomatiko namesto serijskega petstopenjskega menjalnika. Servoojačani volan ima 3,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, zavore so spredaj kolutne (ter razen pri različici 1,4 tudi posebej hlajene) zadaj pa bobnaste. Seveda bi bilo odveč pričakovati, da bodo vozne lastnosti zgolj zaradi opreme pri cliu baccari drugačne kot pri manj imenitnih, a enako motoriziranih cliih, znanih že prej. Je pa res, da udobje v baccari človeku prija, ne le zaradi imenitnejših sedežev in oprijemljivejšega vo-

Luksuz: barve, usnje in les



CLIO
LUK
IN Š

10

SUS

PORT

lanskega obroča: tudi zaradi drugih, prej naštetih drobnarij, vključno s stikalom za radio v desni obvolanski ročici, ki vozniku (lahko tudi voznici, saj zna biti clio baccara prikupen damski avtomobil) in sopotnikom prijetno lepšajo življenje. Karoserija zmore imeti troje ali pet vrat.

Clio 16S je clio v športnih copatih. Na voljo je le s tremi vrati, namesto usnjenih ima čvrste in temeljito obrobene sedeže (usnje je pri tem ostalo le na volanskem obroču in ob prestavi ni ročici), armaturna plošča je dopolnjena z merilnikom za temperaturo in tlak motornega olja, celotno ozračje je manj uglajeno in bolj športno, prav takšen pa je tudi motor v nosu. Presadili so ga iz renaulta 19 16S in mu pri tem namenili dva manjša popravka: drugačno spojitve glave

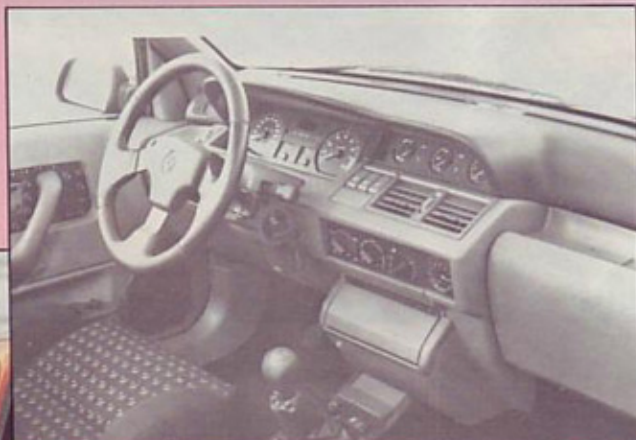
in bloka in drugačno pričvrstitev karterja na blok. Oboje koristi manjšim motornim tresljajem in ugodnejši zvočnosti. Pregrevanju izpušnega kolektorja so se zoperstavili z zračno režo v grbi na prednjem pokrovu, prepričli prožnosti pa s krajšimi prestavnimi razmerji v prenosu moči. V lahki glavi je sicer ena sama odmična gred, a krmili po štiri ventile nad vsakim valjem. Vbrizgavanje goriva in vžig nadzoruje elektronika (bendix multipoint) največja moč pa znaša 103kW/140KM pri 6500 vrtljajih v minuti. Za boljšo termiko so motor opremili z električno črpalko za gorivo, za daljše zdravje pa s tipalom zoper klenkanje. Motor se rad vrti, to tudi na glas oznanja, zagotavlja pa dobre pospeške in 212 kilometrov na uro tovarniško obljubljen največje hitrosti. Za ostro vožnjo zahteva nepopustljivega voznika, ki pre-

tika med 4000 in 7000 vrtljaji v minuti ter ne tvega neprožnega omahovanja, če vrtljaji upadnejo pod to območje. Seveda mora upoštevati, da gre motorna moč na cesto čez prednji kolesi, ki hočeta pogosteje dodajani volan in tudi pogosteje zdrsneta, če gre za »power-slide«, s kakršnimi šibkejši clii prizanašajo.

Clio 16 S so karoserijo za 10 milimetrov približali k tlom, otdrili vzmetenje, blaženje in stabilizacijo, povečali posodo za gorivo, z gumo obrobili prednji spojler in razširili blatnike – širšim gumam z jeklenimi ali lahkiimi platišči na ljubo. Prednja blatnika sta izdelana iz dvomilimetrske brizgane plastike (noryl GTX 914), ki ima vrsto dobrih fizikalnih lastnosti. Vsak blatnik tehta le 850 g (kovinski bi bil dvinpolkrat težji) in je odporen za udarce do hitrosti 15 km na uro.

Ker je clio 16 S živahen avtomobil za živahne ljudi, mora vsak sam in svojim željam primerno odločiti, kaj hoče: serijski volan brez servoojačevalnika ter s 3,6 zavrtljaja, ali servoojačani volan s samo 2,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Hkrati pa je moč doplačati tudi

Šport: ergonomija, merilniki in »vzdušje«





Tehnični podatki

RENAULT CLIO	BACCARA 1,4	BACCARA 1,7	16 S	«COUPE»
motor (zasnova)	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni	4-valjni, vrstni, kat.
vrtna in gib (mm)	75,8x77	81,0x83,5	82,0x83,5	82,0x83,5
gibna prostornina (kubiki)	1390	1721	1764	1764
kompresija	9,5:1	9,5:1	10:1	10:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	59/80 pri 5750	68/92 pri 5750	103/140 pri 6500	103/140 pri 6500
največji navor (Nm pri 1/min)	108 pri 3500	138 pri 3000	165 pri 4250	165 pri 4250
odmična gred (pogon)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)	1, v glavi (zob. jermen)
število ventilov za valj	2	2	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	dvojni uplinjač	dvojni uplinjač	elektron. vbrizg.	elektron. vbrizg.
hlajenje	vodno	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5 (ali 3-stop. avtom.)	5	5	5
prednja prema	vzmetni, nogi, prečna vodila, stabilizator			vzm. nogi, prečna vodila, stabiliz.
zadnja prema	prečne vzvojne vzmeti, vzdolžna vod., stabilizator			vzvojne vzmeti, prečna vzdolž. vod., stabilizator
zavore spredaj	kolturne, hlajene	kolturne, hlajene	kolturne, hlajene	kolturne, hlajene
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	kolturne	kolturne
volan	zobata letev, servo	zobata letev, servo	zobata letev	zobata letev
platišča	5½Jx14	5½Jx14	6Jx14	7Jx15
gume	165/60 SR 14	165/60 HR 14	185/60 VR 14	slicks, 18/58/15
teža praznega vozila (kg)	870/880	900/915	950	920
posoda za gorivo	43	43	50	50
največja hitrost (km na uro)	167	185	212	210
pospešek 0-100 km na uro (s)	16,0	9,9	7,8	-
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,3/6,9/8,0	5,7/7,6/10,4	6,1/7,6/10,1	-
vrsta goriva	osvinčen (ali neosvinčen) bencin			neosvinčeni bencin

za zavorni dodatek ABS (Bosch).

Žal ABS, kadar bi to želeli, ni mogoče izključiti. In to utegne zelo ostro vožnjo na ostrih ovinkih motiti. Kajti ta clio je v cellem sicer kos naglim dodajanjem in odvzemanjem plina, ostrim zavornim staccatom in nadziranim spodnašanjem zadka, če je to potrebno. Z vse mi temi lastnostmi se je zdel torej pravišnji izdelek za dirkaško nadaljevanje te zgodbe.

Clio »coupe«

ni kupe, kot se vam zaradi francoske oznake morebiti zdi. To je dirkaška različica clia 16 S, namenjena dirkališčnim tekmovanjem, bolj rečeno začetnim tečajem v dirkaške namene. Od izhodiščne različice se loči po serijsko vgrajenem tristeznem katalizatorju v izpušnem sistemu, po elektronsko nadziranem petstopenjskem menjalniku (da je zveza med vbrizgavanjem in vžigom goriva popolnejša) ter po vseh tistih lastnostih, ki dirkalnikom pripadajo, to so: gume slicks ali wet (za suho ali mokro progo) na lahkih platiščih, dirkaški sedež in varnostni pas, oskubljena notranost ter zato zmanjšana teža vozila, arerodnamični popravki na karoseriji ($C_w = 0,32$), varnostni dodatki (zaščitni lok, gasilni aparat, itd.), pa, seveda, še znižano in otrdeno podvozje, povsem kratki gibi vzmeti ter »odprti« in glasen motorni izpuh. To vozilo sem prekusil na španskem dirkališču Jerez, zato vem: da bi morale biti površine pedalov večje (in morebiti kovinske); da bi morala biti opora za levo nogo temeljitejša; da samo dvotočkovni varnostni pas (čeprav oblike H) ne zadošča; in, da bi morale biti zadnje tri prestave v menjalniku krajše. Vem pa tudi: da je ta avtomobil zelo dolgo povsem nevtralen; da na ovinkih dokaj nenevarno dviga zadnje notranje kolo; da zadek – vsaj na povsem suhih tleh – nikoli ne zdrsne; in da se zavore veliko prezgodaj utrudijo.

Sicer pa: nihče vas ne sili, da dirkate! Clio kot dirkalnik je le polna žlica smetane na tem Renaultovem kolačku, ki se mu reče – clio, luksuz in šport. Izbirajte pa sami!

Martin Česenj