

»Kako sva si različna«

Ne bi rekel, takole od daleč: med njima je le 'številka' razlike v velikosti in oba se kitita z imenom Renault Sport. Ampak različna sta si, in to zelo. Pika.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

»Tale »oh, kako sva si različna« sega genško že nazaj, k osnovam: Twingo je mali mestni avtomobil in ne veliko več kot to, Clio je že resen avtomobil, ki opazno bolje prenaša naloge, ki jih od njega zahteva družina. Z nadgradnjo v RS se zadeva še stopnjuje: še preden v Clia R27 postavijo ploščico s serijsko številko med sedeža, je razlika v intenzivnosti nadgradnje precej-

šnja. Ko pa Clio postane R27, je med njima že skoraj prepad.

Pa ne vzemite tega preveč v dobro Cliau ali preveč v slabo Twingu; tako pač je, da avtomobili vseh znamk postanejo 'resni' šele v Cliovem razredu. Temu potem v prodajnih salonih rečemo, da sta si njuni ciljni skupini kupcev precej bolj različni kot denimo v naslednjem razrednem prehodu.

Že nekaj časa vemo, da je treba Renaultov oddelek Renault Sport jemati resno in z globokim spoštovanjem. Verjetno je med neposredno konkurenco po svojem znanju in učinku (kar seveda neke vmes leti tudi na Renaultove tržnike, ki hočejo nekaj takšnega spraviti na trg) v tem cenovnem razredu ta oddelek najbolj izrazen, da ne uporabim besede najboljši, čeprav bi si jo najbrž zaslužil.

Eno drži: v obeh Renaultih, ki ju vidite na fotografijah, ni težko uživati za volanom. Mali Twingo ima svoje izhodišče: dokazuje, da je mogoče z razmeroma majhnimi posegi (ves čas s Cliom RS v mislih) izboljšati zmogljivosti in vozne lastnosti. Čeprav Twingec v športni preobleki na neki način še vedno deluje igrivo, vozniku hitro postavi stvari na svoje mesto. Merilnik hitrosti pokaže tudi

207 kilometrov na uro, a je karoserija takrat povsem mirna, avtomobil stabilen, voznik pa nima nobenih težav z nadzorovanjem smeri. O tem smo pri podobno hitrih in podobno majhnih avtomobilih pred dvema desetletjema lahko le sanjali.

Če ste razumeli tudi droben tisk zgornjega odstavka, ni dileme: podvozje je zanesljivo in motor je zmogljiv. Poglejte

ga, kako se vede 'spodaj': v peti (zadnji) prestavi najprej dvignite vrtljaje motorja na 1.600, da se peljete 50 kilometrov na uro, pa pospešite. Ja, res ne 'sune', a prav lepo in mirno potegne v večje hitrosti. Tule le vmesni klic: takle Twingo je tudi zato krasen vsakodnevni avtomobil, saj povečanje moči ne povzroča nikakršne živčnosti motorja in s tem voznika. Ali voznice.



Gremo naprej. Poslušajte ga nekje vmes: njegov zvok morda res ni tako zlahten kot v dirkalniku, daje pa vedeti, da je tisto, kar čutite, resnično. Vleče zvezno in odločno. Kako je povsem na robu njegovih vrtljajev, je najbrž tudi že jasno: tudi v četrti prestavi se zlahka zavrti do 7.000 vrtljajev v minuti, v peti pa le 500 vrtljajev manj. Gre tudi čez, a malce traja. Pri 6.800, denimo, kaže merilnik hitrosti 201 kilometer na uro.

O njegovem menjalniku načelno ne moremo povedati nič slabega, a vseeno pušča odprto vprašanje: koliko bi prinesla dodatna (šesta) prestava, ki bi bila raaaahlo daljša od zdajšnje pete, preostale prestave pa bi bile ustrezno krajše. Dobro, vemo, kako je z ekonomijo, ampak v daljše klanke bi menjal-

“Eno drži: v obeh Renaultih, ki ju vidite na fotografijah, ni težko uživati za volanom.”

nik lepše pokrili motorni krivulji, na ravni cesti pa bi nekaj prinesel nazaj v denarnico. Na našem testu smo Twinga vozili z neprizanesljivo do zelo neprizanesljivo desno nogo in odzval se je takole: porabil je (na povprečnih vmesnih merjenjih) od 8,9 do 14,4 litra na 100 kilometrov. Ni slabo, če si prej omenjeno desno nogo predstavljate slikovito. Sklepamo, da bi se zadovoljil s kakšnim deci, dvema manj, če bi imel menjalnik šest prestav.

Dokler govorimo o športni vožnji, je treba omeniti še ESP. Ta v tem avtomobilu ni izklopljiv, kar daje v gostilni povod za debate, na cesti in za volanom pa narekuje drug slog (športne) vožnje: treba je paziti na linijo in biti čim manj surov z volanom in s plinom, še posebej če je spolzko. Takrat namreč vskoči ESP in za trenutek, dva umiri motor, voznika in hitrost. Tega pa ne želimo, a ne? Kakorkoli že, športna vožnja z vklopljenim sistemom ESP je lahko tudi neke vrste izziv. Dokazano je, da je (v določenih primerih, za Twinga tega ne moremo preizkusiti) vožnja z Eespejem hitrejša kot

brez njega. In morda še drobna pripomba: ker ima Twingo kratko medosje, je (logično) zelo prijeten v ostrih ovinkih. Na Racelandu se je precej dobro počutil.

Še preden bi v 'naši' gostilni prišli do sistema ESP, bi imeli kaj povedati o zunanjem videzu. Tak ali drugačen, vsekakor se razlikuje od drugih Twingov in daje vedeti, da je najbolj našpičen. Znotraj je podobno (in zdi se, da bolj dorečeno) bolj športen od bratov: z merilnikom vrtljajev za volanskim obročem (in pomičen z njim!), z rdečimi varnostnimi pasovi (nič novega, a vseeno 'najstač'), brez potovalnega računalnika (nič se ne bi pritoževali ...), z dokaj dobrim bočnim oprijemom sedežev, s prehitrim vklopom varnostnih utripalk pri (športnem) zaviranju, s kovinskimi stopalkami (a premajhnimi in postavljenimi preveč skupaj) in – kot pri vseh drugih Twingih – brez poštenih odlagališč. In če se slučajno presedete vanj iz Clia, takoj ugotovite, da je položaj za volanom manj športen (in nič se ne zlažem, če napišem slabši) in da je sedalni del sedeža prekratek – oziroma na prednjem delu usločen preveč naprej, tako da podpira le pol nog. Če na hitro pogledamo še malo ven: zunanji ogledali sta (pre)majhni, pokrovček za gorivo ima ključavnico (pa tako elegantno znajo to rešiti pri Renaultu) in vratna kljuka je morda res nostalgичna, a nerodna. Ni nujno, da je tako – lahko bi bilo drugače.

Če drži, da je Twingo majhen mestni avtomobil, je Twingo RS hiter majhen (mestni) avtomobil. Pri Cliu je zgodba, kot rečeno, drugačna: Clio RS R27 je zelo civiliziran dirkalni avtomobil. Čutite razliko? Tisto, kar je v Twingu RS malo manj ali malo bolj športno, je tule dirkaško. Sedeža? Recaro Renault Sport. Vrhunska. Le babico opozorite, naj se nanje ne vrže zviška (spodnja bočna opora je precej trda), sami pa se navadite, da se pogosto odpelje nazaj, ko ga preklopite in odrinete naprej, da bi segli na zadnjo klop.



Vzporedni test



DIRKALIŠČE		
12.	58,09 s	
5. Mini John Cooper Works (L)	57,67	
7. Ford Focus ST (L)	57,82	
13. Peugeot 207 RC (L)	58,29	
Več na www.avto-magazin.si . Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com). * (L) letne, (2) zimске gume		

DIRKALIŠČE		
16.	58,63 s	
5. Mini John Cooper Works (L)	57,67	
33. Fiat Panda 100HP (L)	1:01,36	
34. Toyota Yaris TS (L)	1:02,06	
Več na www.avto-magazin.si . Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com). * (L) letne, (2) zimске gume		

I Renault Twingo Renault Sport in Clio 2.0 16v RS F1 Team R27



Renault Clio 2.0 16v RS F1 Team R27

Cena osnovnega modela:	22.760 EUR
Cena testnega vozila:	24.750 EUR

NAŠE MERITVE

T = 11 °C / p = 1.090 mbar / rel. vl. = 41 % / Stanje kilometrskega števca: 4.223 km

POSPEŠKI

0–100 km/h:	7,6 s
402 m z mesta:	15,6 s (149 km/h)
1.000 m z mesta:	27,9 s (187 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV./V.):	6,9/8,9 s
80–120 km/h (IV./VI.):	11,4/11,9 s

NAJVEČJA HITROST

215 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	35,5 m (AM meja 40 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	13,6 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.998 cm³ – največja moč 145 kW (197 KM) pri 7.250/min – največji navor 215 Nm pri 5.500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/45 R 17 V (Continental ContiSportContact3).

Mase: prazno vozilo 1.240 kg – dovoljena skupna masa 1.690 kg.

Mere: dolžina 3.991 mm – širina 1.768 mm – višina 1.484 mm – prtljajnik 288–1.038 l – posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h – pospešek 0–100 km/h 6,9 s – poraba goriva (ECE) 12,2/7,1/8,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanji videz
- ▲ prednja prema
- ▲ motor: prožnost, zmogljivosti, zvok
- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ sedeža, volanski obroč
- ▲ podvožje, volan
- ▲ stopalke
- ▲ dirkaško počutje

- ▼ neroden sedež pri odmiku
- ▼ cene dodatkov

Končna ocena

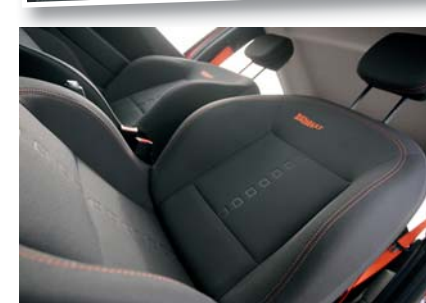
Če se lahko navadite na poskakovanje na cesti zaradi togega podvožja, potem si s tem Cliom lahko kupite edinstveno kombinacijo dirkaško-družinskega avtomobila v tem velikostnem razredu. Plus ekskluzivnost. Plus užitke.



Volanski obroč? Odličen, dirkaško ergonomski, debel. Stopalke? Zelo zelo dobre, z dobro oporo za levo nogo, le z morda nekoliko preveliko razliko v višini med plinom in zavoro. Menjalnik? Odličen. Šest odlično izračunanih prestav. Gibi prestavne ročice? Odlični. Sploh če se spomnite tistih Cliov, ki so se nekoč kitili z napisom Williams. Potrebujete še kaj?

Ja, najbrž motor in podvožje. Da so pri že omenjenem Renaultu Sportu pošteno predelali prednjo premo in s tem Clia RS povzdignili nad vso konkurenco, vemo že nekaj časa, tule pa je droben tuning prinesel še nekaj veselja pri vožnji skozi ovinke. A igrivost lege na cesti, k sreči, ostaja: če sredi (hitrega) ovinka spustite plin, pobegne zadek, a seveda zlahka nadzirljivo in v takšni obliki, da lahko iz tega naredite (lastno) zabavo. In igrivost se nadaljuje tudi z možnostjo izklopa sistema ESP. Če zdaj seštejete volan, podvožje, sedeže, menjalnik, motor in motorni zvok, vam enačba da naslednjo rešitev: cestni dirkalnik za vsakdanjo rabo, z možnostjo registracije in z vrhunskimi užitki.

Takle Clio je v svojem razredu nekaj takšnega, kot je v razredu više Honda Civic Type-R: avtomobil, s katerim se dokaj udobno (na poskakovanje karoserije se je



pač treba navaditi) odpeljete na dirkališče, tam iz sebe izsesate zadnje atome energije, potem pa se na poti domov ustavite še v šoli, da pobereite mularijo in z njo skočite v trgovino po kruh, mleko in jajca. Ta so še posebej potrebna.

Ker to ni le Clio RS, ampak Clio RS R27, je že na videz drugačen: notraj je med sedežema ploščica, ki spominja na šampionski leti 2005 in 2006 v F1, ki pove, katero zaporedno številko nosi ta R27 (tale je, če vas ravno zanima, 1764), in ki pojasni, kje so ga izdelali, ob pogledu na njegovo čedno, resno nabrušeno pojavo pa se vam zdi, da pred vami stoji dirkalni avtomobil. Še zlasti če ima takole strupeno barvo in takole ukrojene nalepke. Le nalepke pokroviteljev manjkajo.

Če odštejete merilnik vrtljajev, kjer se rdeče polje začne pri številki 7.500, in merilnik hitrosti, ki seže do številke 260, je v preostalem tudi to – Clio, se pravi resen avtomobil za štiri in za nekaj njihove prtlja-

ge, dovolj prostoren spredaj, kakovostno zasnovan (znotraj) in izdelan. Pri tem se staro reklamno geslo »ima vse, kar imajo veliki«, sploh ne sliši več tako smešno kot nekoč, to pa je tudi tisto, kar jasno loči Clia od Twinga. Pa tudi če je na njiju napis Renault Sport.

Toliko o različnosti. ◀◀

Renault Twingo 1.6 16v RS

Cena osnovnega modela:	13.400 EUR
Cena testnega vozila:	14.710 EUR

NAŠE MERITVE

T = 11 °C / p = 1.090 mbar / rel. vl. = 41 % / Stanje kilometrskega števca: 1.564 km

POSPEŠKI

0–100 km/h:	9,6 s
402 m z mesta:	16,9 s (136 km/h)
1.000 m z mesta:	30,8 s (170 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (IV.):	9,3 s
80–120 km/h (V.):	12,8 s

NAJVEČJA HITROST

201 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	39,3 m (AM meja 42 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	10,8 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.598 cm³ – največja moč 98 kW (133 KM) pri 6.750/min – največji navor 160 Nm pri 4.400/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 195/45 R 16 V (Continental ContiSportContact3).

Mase: prazno vozilo 1.049 kg – dovoljena skupna masa 1.470 kg.

Mere: dolžina 3.607 mm – širina 1.688 mm – višina 1.460 mm – prtljajnik 230–959 l – posoda za gorivo 40 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 201 km/h – pospešek 0–100 km/h 8,7 s – poraba goriva (ECE) 9,1/5,7/7,0 l/100 km.

NAPAKE MED TESTOM

odpovedala vzvratna prestava

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ športne spremembe v notranjosti
- ▲ merilnik vrtljajev
- ▲ motor: prožnost, zmogljivosti
- ▲ menjalnik
- ▲ lega na cesti
- ▲ vsakdanja uporabnost
- ▲ kovinske stopalke

- ▼ (nešporten) položaj za volanom
- ▼ neposrečen videz zunanjih športnih dodatkov
- ▼ zunanji ogledali
- ▼ skopa oprema
- ▼ nerodne vratne kljuke
- ▼ majhne in utesnjene stopalke

Končna ocena

Najlaže je, če najprej sedete v Twinga ali če v Clia sploh ne. Takrat je Twingo RS dober in prijazen športen avtomobil, ki je ohranil precej (voznega) udobja (podvožje) in oddržal večino lastnosti, ki jih imajo vsi Twingi.