



# Ledeniško bel

Nekaj časa je bil vsak drugi avtomobil v naši testni floti srebrn ali črn, zadnje čase pa so se avtomobilski zastopniki ogreli za belo barvo. Bela, pri Renaultu ji pravijo 'ledeniško bela', Twingu kar pristoji. Kot 1,2-litrski neturbo.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

► V Renaultovem katalogu je tako: če načete serijsko najbolje opremljenega Twinga, ki je seveda cenovno najzahtevnejši, prodaja pa se le v kombinaciji s turbobencinskim 100-'konjskim' motorjem TCE, in če ste s seznama ožjih kandidatov črtali tudi turbodizel, vam ostaneta le še bencinska motorja 1.2 in 1.2 16V, oba brez turbopuhala. S praktičnimi nalogami smo soočili močnejšega, ki je potrdil predvidevanja, da je Twingo 1.2 16V predvsem mestni avtomobil. Verjetno ni treba ponavljati, da je Twingo zaradi majhnih mer eden izmed najprimernejših vozil za vožnjo po mestu. Čeprav tehta že več kot tona, se je 1,2-litrski agregat 16V v mestu izkazal za pravega. Ni sicer tako poskočen kot TCE (ta je 'boljši' za 24 'konjev' in turbopuhalo), a na mestnih ulicah, kjer se hitrostne omejitve gibljejo do 70 kilometrov na uro, zaradi že skoraj dirkaško kratkega menjalnika in veselja do dela hitro zadovolji

dnevne potrebe. Za dinamično vožnjo ga je treba sicer vrteti v višje vrtljaje, tam nad štiri tisočake. Takrat poleg večje moči (56 kilovatov pri 5.500/min) pokaže tudi večjo, a kot je pokazal preizkus še vedno sprejemljivo porabo goriva, poveča pa se tudi hrup. Kako mestno je naravnani pogon, pove že, da se lahko v zadnji, peti prestavi vozite že pri hitrosti dobrih 50 kilometrov na uro. V veselje je še bližina prestavne ročice, ki ni daleč od volana, solidna pa je tudi njena gibčnost. Le pri pretiravanju v hitrosti pretikanja se lahko hitro zatakne. Na preizkusu se nam je zgodilo, da nam je kapica prestavne ročice ostala v dlani, ko je nismo potrebovali, vendar pa po ponovni namestitvi ni več odpadla. Ker smo vozili že najmanj pet novih Twingov in se pri nobenem ni pojavila podobna težava, bomo to vzeli kot osamljen primer slabše kakovosti izdelave. Sploh ker se v nadaljevanju testa težava ni več ponovila.

Twingo 1.2 16V je torej mestni junak. Lahko je hiter (in glasen ter bolj žejen), okreten in zabaven. Zgodba je drugačna na odprti cesti, kjer so prehitevanja zaradi skromnega motorja in dokaj velike mase omejena. Večkrat je treba poseči po prestavni ročici, izbirati daljše ravnine in velikokrat opustiti misel na pridobivanje prvega mesta v koloni. Na avtocesti Twingo brez večjih težav nabere zakonskih 130 km/h in večinoma drži tempo. Omaga le na klancih, kjer se lahko, če ste vsaj nekoliko uvidevni do preostalih udeležencev v prometu, hitro znajde na skrajnem desnem, torej 'tovornjakarskem' pasu. Potem pa se hitrost spet poveča in Twingo vozi novi krog. Mestna prestavna razmerja terjajo svoj davek na avtomobilski cesti, ko pri 130 kilometrih na uro merilnik vrtljajev 'osvaja' štiritisočak. Potniki v dokaj prostorni kabini imajo takrat občutek, da bodo zdaj zdaj prebili zvočni zid.

## Halo?

Opreme Nokia (posebna bela ali črna barva karoserije, zatemnjena stekla, okrasni pokrovi platišč, napisi Nokia), ki je nadgradnja opreme Dynamique zaradi razprodanih količin ni več v prodaji. Kupci so poleg Twinga dobili še odlični mobilnik Nokia N95 8GB, ki se prek Bluetootha poveže s Twingovim radijskim sprejemnikom in deluje kot prostoročni sistem telefoniranja. Mobilnik se z radiem poveže brez težav (poveže se lahko do pet aparatov), stike s seznamov klincev in imenika, iščemo z obvolanskimi

tipkami (avdiosistema), lahko pa številko tudi odtipkamo. Zvok pri uporabi prostoročnega sistema je soliden, glasovnih ukazov Twingo Nokia ne pozna (v nasprotju s Fiatovim Blue & Me), je pa z uporabo Bluetootha telefoniranje med vožnjo varnejše, udobno in zakonsko sprejemljivo. Nokijin mobilnik v Twingu lahko uporabljamo tudi kot navigator, a je treba za pravilno uporabo dokupiti držalo Nokia Mobile Holder CR-48 (45,90 evra). Avtoradio Twinga Nokie se lahko poveže tudi z zunanjimi glasbenimi viri, kot je Apple iPod.

Na takšnih izletih se pač morate pogovarjati nekoliko glasneje. Twingo je lahko z nekaj domišljije, če izberete opremo, ki ni vstopna in ponuja dva vzdolžno pomična zadnja sedeža, dober partner. Trije potniki in prtljaga? Brez težav: en zadnji sedež povsem nazaj, da bo imel sopotnik obilico prostora za kolena, drugega pa povsem naprej, da bo prtljaga dihala.

Volan je nekoliko preveč položen in kakšen centimeter v obsegu manj bi mu prinesel le pohvale. Boljša bi lahko bila tudi prednja sedeža, ki sta preveč ravna, da med ovinki, če jih vozite hitreje, s koleno ne bi iskali opore na armaturni plošči in vratih. A ta slabost je v mestu prednost in nov dokaz, da je Twingo mešan: ravna površina sedežev omogoča hitro in neboleče vstopanje in izstopanje.

Vse drugo je večinoma boljše: odlagalnih mest je dovolj, gumbi so na pravih mestih, klimatska naprava (v primeru testnega je bila samodejna) deluje dobro, k preglednosti nima mo pripomb. Šok bo morda doživela le sopotnica, ki bo, pripravljena, da z rdečilom potegne po ustnicah, odprla senčnik in tam zagledala praznino: ni ogledalca! ❄



## Renault Twingo 1.2 16v Nokia

Cena osnovnega modela: 10.980 EUR  
Cena testnega vozila: 11.450 EUR

NAŠE MERITVE  
T = 15 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 33 % / Stanje kilometrskega števca: 2.589 km

POSPEŠKI  
0-100 km/h: 14,0 s  
402 m z mesta: 19,2 s (115 km/h)  
1.000 m z mesta: 35,7 s (143 km/h)

PROŽNOST  
50-90 km/h (IV): 13,0 s  
80-120 km/h (V): 23,4 s

NAJVEČJA HITROST  
186 km/h (V, prestava)

ZAVORNA POT  
od 100 km/h: 39,3 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA  
skupno testno povprečje: 7,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.149 cm<sup>3</sup> - največja moč 56 kW (76 KM) pri 5.500/min - največji navor 107 Nm pri 4.250/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/65 R 14 T (Michelin Energy Saver).  
Mase: prazno vozilo 946 kg - dovoljena skupna masa 1.475 kg.  
Mere: dolžina 3.600 mm - širina 1.660 mm - višina 1.470 mm - prtljajnik 165-960 l - posoda za gorivo 40 l.  
Zmogljivost: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva (ECE) 7,5/4,7/5,7 l/100 km.

NAPAKE NA TESTU  
- Kapica prestavne ročice je odpadla.

HVALIMO IN GRAJAMO  
▲ prilagodljivost  
▲ prostornost  
▲ okretnost  
▲ motor (za mestno uporabo)  
▲ velikost posode za gorivo

▼ prevelik volanski obroč  
▼ odpiranje posode za gorivo s ključem  
▼ držalo mobilnika je treba dokupiti (Twingo Nokia)  
▼ ni ogledalca v desnem senčniku

## Končna ocena

Obvoznic se takole motoriziran Twingo sicer ne ustraši, a njegov biotop je mestni vrvež, kjer vozniki in voznice lahko izkoristijo njegove skromne (zunanje) mere, okretnost in poskočnost. Z nekaj domišljije pri urejanju njegove notranjosti lahko presenetli.