

Spet nov?



Od leta 1992, ko je Twingo privekal na svet, se je v avtomobilističnem svetu zgodilo že marsikaj, zato so morali pri Renaultu spet pljuniti v roke in izpljuniti nekaj sprememb, ki so Twingovim reklamnim akcijam pripeljale tako želeni pridevnik novi. Najbrž je to Twingov zadnji kozmetični popravek pred prihodom popolnoma novega naslednika, ki naj bi se pojavil menda okrog leta 2003.

Osvežena podoba žarometov s pokrovom iz prozornega polikarbonata

Spremembe je kar nekaj, čeprav je od zunaj bistvena le ena, in sicer na žarometih, ki jih po novem prekriva prozorna plastika. Več sprememb se skriva pod pločevino. Sedi se nižje in udobneje, zaradi nižje nameščenega sedalnega dela sedežev. Nova je tudi barva gumbov na armaturni plošči, kar pa posebno ne pretrese. Bolj dobrodošla novost je držalo za dve pločevinki, nameščeno pred prestavno ročico. Pametnejši je postal tudi doplačljivi električni servosistem, ki se zna sedaj bolje prilagajati hitrosti vožnje. Sukanje volana na mestu je tako peresno lahko opravilo, med hitro vožnjo pa dovolj otrdi, tako da ima voznik občutek, da resnično sam vozi avto. Sovoznikova varnostna blazina (za doplačilo) je po novem opremljena s ključavnico za izklop, kar zelo olajša potovanje najmlajšim družinskim članom, v ustreznem otroškem sedežu seveda. Izboljšali so tudi daljinski upravljalnik, ki sedaj veliko zanesljiveje deluje z oddajanjem radijskih frekvenc. Daljinsko centralno zaklepanje je del opreme Expression, ki poleg tega vsebuje še električno nastavljivi in ogre-

vani zunanji ogledali, osvetlitev notranjosti z zakasnenim ugašanjem, odbijača in zunanji ogledali v barvi karoserije in samodejno zaklepanje vrat med vožnjo. Zadnje je v današnjih dneh, ko nasilje vse bolj trka na naša vrata, še posebno koristno, kogar pa moti, lahko funkcijo preprosto izključi z daljšim pritiskom na gumb centralne ključavnice v kabini. Za en palec je zrasel tudi premer platišč, ki so tako po novem 14-palčna, gume na njih pa imajo nižji presek, kar skupaj s čvrstejšim podvozjem skrbi za še boljše lego avtomobila na cesti. Ker pa se je treba včasih hitro in večkrat zaporedoma ustaviti, so izboljšali še zavorni sistem z večjima in zračenima kolutoma spredaj in povečanima bobnoma zadaj. Odmerjanje zavorne moči na pedal je tako veliko natančnejše opravilo.

Skoraj vse spremembe na Twingu so namenjene večjemu udobju in večji varnosti. Osnova je ostala nespremenjena, saj je zaradi genialne zasnove prilagodljivega majhnega enoprostorca še danes z lahkoto kos tekmeccm.

Uroš Potočnik

Tehnični podatki

Motor: 4 -valjni - 4-taktni - vrstni, bencinski, nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 69,0 × 76,8 mm - gibna prostornina 1149 cm³ - kompresija 9,6 : 1 - največja moč 43 kW (60 KM) pri 5250/min - največji navor 93 Nm pri 2500/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,7 l - motorno olje 4,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,730; II. 2,050; III. 1,320; IV. 0,970; V. 0,760; vzratna 3,550 - diferencial 3,730 - gume 165/65 R 14 (Michelin XC M+S)

Voz in obese: 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetna noge, trikotna prečna vodila, zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3433 mm - širina 1630 mm - višina 1423 mm - medosna razdalja 2347 mm - kolotek spredaj 1415 mm - zadaj 1375 mm - rajdni krog 10,0 m - **notranje:** dolžina 1490-1660 mm - širina 1380/1320 mm - višina 900/860 mm - vzdolžnica 860-1050/900-520 mm - prtljažnik (normno) 168-955 l - posoda za gorivo 40 l

Mase: prazno vozilo 825 kg - dovoljena skupna masa 1230 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 600 kg, brez zavore 395 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,0 s - poraba goriva (ECE) 7,5/5,1/6,0 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	9,5 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	14,8 s	60 58,4 km/h
0-120 km/h:	23,6 s	80 78,1 km/h
1000 m z mesta: 36,3 s	100 95,9 km/h	
(133 km/h)	120 115,0 km/h	

Največja hitrost:

148 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 39,6 s (130 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 45,3 s (112 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,4 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 7,0 l/100km

Najmanjše povprečje 6,2 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev
Prestava:	III. IV. V.	T = 6 °C
50 km/h	62 62 62	p = 1007 mbar
100 km/h	71 70 69	rel. vl. = 63 %
150 km/h	77 76	
Prosti tek	42	

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Twingo se je že vpisal med avtomobilske legende. Zgodil se mu bo še šestnajstventilski motor, potem pa najbrž nič več, do prihoda Twinga II seveda. Do takrat pa je še zmeraj idealen mestni avto z dovolj ugodno ceno, ki se je otresla napuha modnosti.

- ➡ videz
- ➡ prostornost
- ➡ uporabnost
- ➡ prilagodljivost, še posebej zadnje klopi
- ➡ daljinski upravljalnik centralnega zaklepanja
- ➡ samodejno zaklepanje vrat med vožnjo
- ➡ prilagodljivost električnega servovolanskega sistema
- ➡ neosvetljeni stikali za meglenke in gretje zadnjega stekla
- ➡ pedali so nameščeni preveč skupaj
- ➡ ni merilnika vrtljajev in zunanje temperature
- ➡ zadnja vrata imajo neroden ročaj za odpiranje od zunaj, za zapiranje od znotraj ga sploh ni

CENA: 2.044.700 SIT (Revoz)