

Znotraj so stvari za nekaj razredov boljše. Sedti se, še posebej v primerni s predhodniki, za svetlobna leta bolje. Če ste visoki, raje pozabite na strešno okno – to odzre nekaj višinskih centimetrov, ki bi glavam prislij prav. Sicer pa se ne bodo pritoževali miti nizki niti visoki vozniki. Dovolj prostora je lahko tudi zadaj, je pa to seveda odvisno od nastavitev zadnjih sedežev. Tudi tu je novi



Izoč v oči



Aljoša Mrak

Nikar ne stavite!

► Ker smo imeli na testu najmočnejsjo, najbolj divjo in najbolj strupeno različico, se bom osredotočil na dogajanje na stezi. Svedda smo podobno kot z vsemi športnimi avtomobili tudi s 100-konjskim Twingom zapeljali na krško stezo Raceland, kjer številni zahtevni ovinki nazorno pokazujejo vse slabosti (in prednosti) posameznega avtomobila. Kako se je odrezal? Že v prvem dinamičiču odpeljanjem ovinka smo pogrešali in malec boljše stranske opore v sedežu, saj jih ima Twingo le za vzorec (pa še te so prenehel), in več komunikativnosti volanskega sistema. Mogoče boste rekli, da isčemo diakov v jaci, vendar nikakor ni prijetno, da pred ovinkom misliš predvsem na to, kako bi

se obdržal na sedežu, ne pa na dogajanje, njih gum sporocila breveč posreden volan.

Ki jih je v Sloveniji ogromno, je še kako pomembno, da ti volanski sistemi namigne, kaj se dogaja tam spodaj. Drsi, drži, bomo zvozili ali se bo črna kronika podajšala za še en odstavek? V dobi poudajanja varnosti (tudi ali predvsem pri Renaultu) je komunikativni volan eden od bistvenih delov aktivne varnosti, kajne? Zato velja na začetku, dokler se ne privadite, nekač pa živnosti.

Nikar ne stavite! Še vedno v tem, da smo podobno kot z vsemi

seveda zavedajo na davanju na

pot s petmetrskim enoprostorcem).

Tudi merilnik

kom ne moremo pripisati minu-

sov, namestive

na sredino armature, pot z vso počitni-

ško prtljago (če se

da ne odhajajo na

pot s

petmetrskim enoprostorcem).

Žu se lahko mimo

odpravi na daljšo majhni in otrokom

varnostnem sedežu

žu se lahko mimo

odpravi na daljšo

turne ploše smo

da je sedel za volan avtobusa.

Izoč v oči



Matvej Korošec

Pogled z zomega kota

► Ko ga takole pogledam, se mi zdi simpatičen. Predvsem njegov obraz, ki zna tako kot predhodnikov pravljubko pogledati. Vsisi se s tem seveda ne bodo stinjali. Še posebej tisti, ki so pričakovali, da bo novi Twingo še bolj revolucionaren, kot je bil prejšnji, ki je privokal na svet. Kupobasta oblika bi morala zanj postati še bolj kupčastia, znotraj bi moralo biti še več svežih idej povrhu pa bi moral napredovati tudi na vseh tistih področjih, kjer je prejšnji šepjal.

To so zakoni evolucije, vendar ob tem pozabljamo na bistveno stvar. Twingo ni član elitne družbe, v kateri cene limuzin z lahko poskočijo za nekaj tisoč evrov in tega kupci sploh ne opazio. Twinga rajidero v združbi malih mestnih bojevnikov, tu pa cene igrajo

Na primer takole, maloček je zrasel pa zato ni prav nič dražji. Še več, če pogledamo oba osnovna modela (originalni Twingo je še vedno v prodati), je novi celo cenejši. Za okroglih 200 evrov. Spredaj je zdaj več prostora. Res je, da tud v tem še vedno ne

sedim, kot bi si želel – volanski obroč je prepolzen, sedenje previšoko, sedež pa

nudi premalo opore (govorim o opterjeni GT)

– toda nad utesnenostjo se ne morem prito-

ževati. Tudi ideja z merilniki se zdi posrečena

in ne nazadnje, če je v prejšnjem Twingu v

notranjosti zvezala gola plocenevina, tega tu ne

boste opazili. Sprednji del potniške kabine je

v celoti oblečen v plastilkino in to takšno, ki jo v

tem razredu lahko označim za kakovostno.

Zadaj je prav tako opazen napredek.

Namesto klopi sta tam dva sedeža. Oba zložljiva in vz dolžno pomirčna. Torej, če

sta pri prejšnjem Twingu obstajali le dve

kombinaciji – štiri potnik in nekaj prtljage

oziroma dva potnika in ogromno prtljage – je po novem na voljo še treča, trije potnik in

srednje veliko prtljage.

O varnosti ne bomo izgubljali besed.

Govorimo o Renaultu in preprican sem, da

bo tudij Twingo na "kreš testu" dosegel vse

kar se v tem razredu da doseči. Konč kon-

cev pa je med statim in novim 14 let razlike,

kar verjetno pove vse.

Najbolj prijetno me je presenetila motorna

pomuda. Pri prejšnjem Twingaču je bila to

era od šibkejših stvari. Prvi, 1,1-litrski motor-

ček (če se ga se spomnite), resda ni bil zmo-

gljiv, toda Twingo je z njim vseeno spodbodno

skakjal po mestu. Potem so ga zamenjali z

1,0-1,2-litrskim, kjer bil na papirju sicer

zmagljivejši, v praksi pa tega ni in nizal

pozakazi. Pri Renaultu so zato poskusili tudi z

močnejšim, 1,6-litarskim bratom, toda tudi ia

je bil bolj kot za izlete ob končnih tednah prime-

ren za hitra mesta premikanja. Novi Twingo je

ohranil oba omenjena agregata s povsem ena-

čima zalogama moči, dobil pa je še trečega,

prostorninsko enako velikega, ki zmore 100

'konjic'. In ta je zdaj končno dovolj močan,

da vas popelje tudi na prijeten izlet.

Toda, lepo vas prosim, označite GT ne vzremi-

toda vse prej kot športen avtomobilček. KK

Odlagalnih prostorov v notranjosti bi lahko bilo več (predvsem med prednjima sedežema), a se tokrat Twingo lahko pojavlja s precej velikim, zaprtim pretalom pred voznikom (je pa zato tam armatura plosča klasično zajeta in tako je občutka prostornosti na desni sedežu manj kot v predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nični biseric.

Oznaka TCE pomeni majhen

prostor na desni sedežu manj kot v

predhodniku).

Pod motorom pokrovom se skriva teh-

nežni, bo ta med šestimi in sedmimi litri, če pa boste športni, bo nekje med osminami in devetimi). Škoda je le, da so motorju namejili partnerstvo z le petstopetjemskim ročnim menjalnikom. Vrtljači pri avtocestnih hitrostih so tako precej visoki, humpa in porabe pa je več, kot bi si želeli. Šesta prestava bi bila zelo dobrodošla. In malo manj zatikanja pri prestavljanju v drugo (tudi to spominja na prejšnji Twingo) prav tako.

V nasprotni s prejšnjim Twingom se pri avtocestnih hitrostih dobro znaujejo tudi zavore (zavorna razdalja je sicer komaj sprejemljiva, a so zavore vsaj bolj odporne na pregevanje), vodenje je dovolj natančno tudi med ovinkki, poleg vsega pa lahko tale Twingo vozniku nuditi dovolj užitkov, da vijuganja ne bodo te del poti, ampak tudi cilj ...

To je Twingo je večji, boljši (a ne dosti drži), predvsem pa ostaja Twingo. Vsi tisti, ki vam je bil do zdaj domač, se boste domače počutili tudi v novem, ker pa je ta hkrati dovolj zrasel in odresel, lahko pritegne tudi marsikaterega nowega kupca. ■

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTIRANEGA VOZILA:	Kovinska hanka	370
Električno pomnilno strešno okno		780
Vernostni zanesi		190

Izoč v oči



Vinko Kermc

Pravi naslednik?

► Tehnika sploh ni vprašljiva, vprašanje, ki se spontano in že ves čas od predstavitve zastavlja, je: ali je novi Twingo res pravi naslednik originalnega Twinga izpred 14 let.

Če ga opazujete neobremenjeni z zgodovino, vas bo skoraj zagotovo navdušil, že zunaj se zdaj prijazen, smjejoč, in ko takole razpoloženi sedete v njiju, se lahko navdušenje nadaljuje. Twingeč je res majhen, a za volanom to spremeno skriva. Vsaj na prednjih sedežih je dovolj prostora za bivanje in dovolj, da vrlva občutek od raslosti. S tega položaja ima Twingo natanko to, kar ima Clio – od všete tehnikе, neviše očem, a občutne med vožnjo, do že omenjenih mer in opreme, ki se takoj ponudi očem. Sploh v takšni razločici, kiz opremo ne skopari.

Ni treba dosti, da ugotovite, da želi biti tale 100 TCE v Twingu bolj športne sorte, saj pa to malce tepe z znacilno Renaultovo postavijo volanskega obroča, ki je (tudi tu) preveč položen. Pa vendar – tudi to je

stvar okusa. Od drugih, ne tako majhnih izdelkov ga loči obika (skupaj s postavljivimi merilnikov, na boljše igrake spominjajoč kombinirani merilnik (hitrosti in drugo), stoji na sredini armature plošče, obrnjen je k vozniku, okrogel merilnik vrtljačev pa je postavljen za volanski obroč. Ideja še zdače, da Twingu pristoji.

Po nekaj kilometrih nabiranja prvih vltosov se pojavi praktično vprašanje: koliko je zasluži večje igrače. Če se za hip vrnem k teoriji: kdor se odloči za takšne mere (žaljajoče iz medojsja), maso in motor (oziroma motorjev, menjalnik je zanesljiv (čeprav spet značilno renaultovski), podvozje pa ne zasluži večje igrače. Če se za hip vrnem k teoriji: kdor se odloči za takšne mere (žaljajoče iz medojsja), maso in motor (oziroma motorno zmogljivost), že vnaprej ve, da bo takšen avtomobil za voznika (lahko) igrača. A da Twingu pristoji.

In n vprašljivo to, da motorju pri hitrostih nad kakih 100 kilometrov na uro malce zmanjka sapse, splošn ne. Tu se pojavi v uvodu zastavljeno vprašanje. Tehnik bo svedeč ker sta zdraj le dva sediča in kar sta ta sedesa posamečno vzdržno pomična, se novi Twingo lepo približa osnovnim zahtevam za družinsko uporabnost – ampak to je na povsem enak način uspel že prvi generaciji.

Vse bolj glasnaje resnica, da clanes – glede na strogo tehnično – slabih avtomobilov dobro in manj izobraženi. Skratka – vsi. To pa je izjemno težko doseči. To je dober imidž mobil, ki so ga kupovali manj premični kot edini avtomobili, bogatejši pa kot drugi, trditjih avtomobilov, mladi in starci, ženske in moški. Twingeč je bil vse prej kot tehnik, bil je avtomobil, ki so ga kupovali manj premični kot edini avtomobili, bogatejši pa kot drugi, trditjih avtomobilov, mladi in starci, ženske in moški.

Pri tem, novem Twingu se torej vse zurne na pleča njegovega imidža. Vedno je težko ponoviti dobro, zares originalno idejo ali ji narediti usmereno nastredstvo. Kot je bilo že rečeno, glede tehnikе novega Twinga ni nikakšnih zadržkov. Kaj pa glede njegovega ugleda?



Tabela konkurenčna

MODEL	Renault Twingo	GtLine 02	Nissan Micra	Toyota Yaris
1.2 Automatic	1.1 16V	1.2 (48 kW) Visia	1.0 VVT-i Etra	
motor (zastone)	4-vrtljni - vrstni	4-vrtljni - vrstni	4-vrtljni - vrstni	3-vrtljni - vrstni
gljiba pristopnilna (cm³)	1.149	1.124	1.240	998
najvišja moč (kW / KM) pri 1/min	45 / 60 pri 5.500	44 / 61 pri 5.500	46 / 65 pri 5.200	48 / 68 pri 6.000
največji napor (Nm / KM) pri 1/min	93 pri 3.600	94 pri 3.300	110 pri 3.800	90 pri 4.100
dolžina x širina x višina (mm)	3.600 x 1.554 x 1.470	3.686 x 1.559 x 1.461	3.715 x 1.660 x 1.540	3.640 x 1.680 x 1.500
največja hitrost (km/h) (\$)	154	158	154	155
pisepšek 0-100 km/h (s)	15,0	14,4	16,3	13,6
črna lastovnega močka (kW)	7,350	7,5 / 8,5 / 8	6,8 / 5,1 / 5,9	6,8 / 4,9 / 5,6
	10,216	9,650	9,380	

Ocene

Napake med testom

Četrar z napako na olazku so povezali malec vec komunikacijskim sistemom - vozilnikovim ročkom. Lako je zavrtiti, da se pojavi v uro malce nad kakih 100 kilometrov na uro zavrti zmanjka sapse, splošn ne. Tu se pojavi v uvodu zastavljeno vprašanje. Tehnik bo svedeč ker sta zdraj le dva sediča in kar sta ta sedesa posamečno vzdržno pomična, se novi Twingo lepo približa osnovnim zahtevam za družinsko uporabnost – ampak to je na povsem enak način uspel že prvi generaciji.

In n vprašljivo to, da motorju pri hitrostih nad kakih 100 kilometrov na uro malce zmanjka sapse, splošn ne. Tu se pojavi v uvodu zastavljeno vprašanje. Tehnik bo svedeč

zlahka odgovoril pritrdirljivo, saj v besedah in žstevkah vidi samo izboljšanje. Ampak stari Twingeč je bil vse prej kot tehnik, bil je avto-

mobil, ki so ga kupovali manj premični kot edini avtomobili, bogatejši pa kot drugi, trditjih

avtomobilov, mladi in starci, ženske in moški.

Pri tem, novem Twingu se torej vse zurne

na pleča njegovega imidža. Vedno je težko

ponoviti dobro, zares originalno idejo ali ji

narediti usmereno nastredstvo. Kot je bilo že

rečeno, glede tehnikе novega Twinga ni

nikakšnih zadržkov. Kaj pa glede njegovega

ugleda?

Hvalimo in grajamo

Četrar z napako na olazku so povezali malec vec komunikacijskim sistemom - vozilnikovim ročkom. Lako je zavrtiti, da se pojavi v uro malce nad kakih 100 kilometrov na uro zavrti zmanjka sapse, splošn ne. Tu se pojavi v u

Užitek v vožnji:

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60

[M: meja 45 mm]

Zavorna pot

od 130 km/h: 7,7

od 100 km/h: 42,9

42,9 45

30 mm 40 50 60