

*Vozili smo
na Kanarskih otokih:*

RENAULT TWINGO

»To je vnovično odkritje majhnega avtomobila,« pravi Renaultov reklamni tekst. Patrick Le Quément, oblikovalski šef pri tej hiši, se zadovoljno smeji. Uspel mu je avtomobil, kakršnega svet še ni videl.

TWIST IN TANGO



Ne boste verjeli, ampak tudi twingo se smeji! Poglejte ga v obraz, med hudomušni žabji očesi. Seveda, smeji se kot da bi vedel, da je peti mejnik novejše Renaultove zgodovine. 1961: R4. 1968: R16. 1972: R5. 1984: espace. In 1992/93: twingo.

Twingo? Tudi lahko, če hočete. Njegova dvojnost so njegovi aduti: majhnost in velikost; limuzina in kombi; resnost in duhovitost. Twingo je prelomnica, je prvi limuzinski kombi nižjega razreda. Twingo je espaceov bratec.

Zato ima močno položen nos, z vzporednima šipo in pred-

nim pokrovom. Samo žarometa sta oblo izbuljena in skoraj navpično zastekljena. Pregib v streho je z boka komaj opazen. In streha je rahlo izbočena, sicer pa ravna vse do zadnjih napravičnih vrat. Prednji odabič so izrezali zaradi utripalk pod žarometom. Zadnji odabič so upognili na sredini, da se vrata v zadek odpirajo niže. Kolosa so potisnili kar se je dalo daleč pod vogale avta. In dvoja bočna vrata so velika, za vstopanje v parkirni gneči celo prevelika. Oblikovalskih pravil ni: zato se spodnji rob vrat obrat zajeda v oblogi pragov; zato so tri hladilne reže tudi

ju bodo spremeniti, damske nohtom ne bosta niti malo všeč!

Seznam doplačil je kratek: platnena streha in klimatska naprava. Obe sta na voljo zaradi grelnega učinka prednje šipe. Pozneje bodo ponudili še zračno vrečo pred voznikom, dizel v nosu in variabilno avtomatiko v menjalniku.

Zelo dragocen se zdi prednji brisalnik: en sam in pantografski obriše dve tretjini šipe. Manj dragocen je količnik zračnega upora: 0,35. Ampak ne moti. Kdor hoče rezati zrak, naj kupi drugačen avto. Kdor ljubi izvirnost, bo kupil twingo.

Motor ni nov, je le na novo



v desnem zgornjem kotu prednjega pokrova; in zato so radijsko anteno vsadili v vznožje vzvratnega ogledala. Ogledali sta elipsasti in imata prirojeno napako: levo je spodobno, z vzvodom za nastavljanje z notranje strani, ampak desno je brez tega vzvoda; in tudi brez električne. Pri njem so vzvod privarčevali. Zato je za nastavljanje desnega ogledala treba telovaditi ali pa obiti avtomobil.

Twingo je en sam: z eno obliko, eno opremo, enim motorjem in eno (za zdaj francosko) ceno (54.000 frankov). Tudi zoporna drsnika namesto kljuk na vratih sta vselej enaka. Morali

obdelani 1,1-litrski znanec iste znamke, zdaj opremljen z vbrizgovalno elektroniko in s tristežnim katalizatorjem ter stisnjen povsem v majhen nos vozila. Teče po renaultovsko ubogljivo, v zgornjih območjih precej glasno, sicer pa dovolj prozno, da so vrtljaji lahko tudi manj slišni. In od motorja do zadka je – potniški prostor.

Dolžinsko takšen kot nekoč v renaultu 25, ali skoraj takšen kot zdaj v safranu. Širinsko razkošen, kolikor je le mogoče. In po višini povsem brez nevarnosti za glave. Sedeži so širje: razigrano obloženi in barvitno tapecirani. Prednja se parale-

ogramsko odmakneta, da dostopu v zadek ni kaj očitati. Tudi pomika sta pravščina in sprejaj se zelo dobro sedi. Zadnja klop je polna trikov: vzdolžno pomicna za 17 centimetrov, in z naslonjaloma, ki zmoreta biti vse – od postelje do prtljažne stene. Zato poglejte k tehničnim podatkom, prtljažnik je na voljo v petih velikostih. In bržko bo priložnost, sedite v zadek twinga. Tako veliko prostora v tako majhnem avtu še nikoli niste doživeli.

Armaturalno ploščo so najprej vneto preskušali v prilagojenem R 5, šele potem so jo vgradili v twingo. Zdaj je daleč

Tehnični podatki

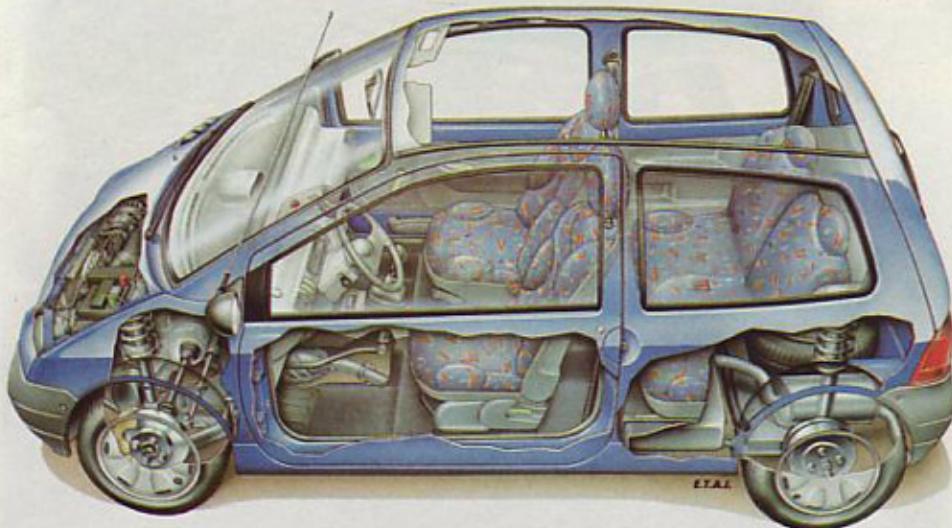
Motor: štirivaljni – štitotaktni – vrstni vrtina in gib
 74,0 x 72,0 mm – gibna prostornina 1239 kubikov
 – kompresija 9,2:1 – največja moč 40 kW (55 KM)
 pri 5300/min – največji navor 90 Nm pri 2800/min
 – stranska odmična gred (veriga) – ročična gred
 v 5 ležajih – elektronska vibrizgavanje goriva in vzgoj
 (magneti morelli single point injection) – vodno hlajenje
 – uravnavani izpušni katalizator

Prenos moći: motor spredaj pogonja prednji kolesi
 – enokolutna suha sklopka – petstopenski sinhronizirani menjalnik – platišča 4,5:13 – gume 145/70 R 13S

Voz in obesek: kombi-limuzina – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obeseh, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, pomožni okvir – zadaj poltoga vzvojna prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo – volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 3433 mm – širina 1630 mm
 – višina 1423 mm – medasna razdalja 2347 mm
 – teža praznega vozila 790 kg – dovoljena skupna teža 1175 kg – prtljažnik (normno) 168/210/261/955/1086 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 150 km/h
 – pospešek 0–100 km/h: 14,0 s – poraba goriva [ECE]: 5,1/7,0/7,4 litera neosvinčenega bencina na 100 km



spredaj, na sredini, tik pod prednjem šipo, nizka in ovalna, z vsemi za voznika potrebnimi digitalnimi številkami. Tik pred njim so le še kontrolne luči, pripravnna polica, ploščato okroglinasti volanski obroč in stikala. Stikala, ročice in kljuke so v twingu vedno zelene, le sprožilo varnostnih utripalk je podobno polovički rdeče žogice za golf. Vse v twingu je pri rokah in lahko: tudi volan brez serva, a s skoraj štrimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, pa prestavna ročica, ročici ob volanu (vnovič s trobljo vred), pa obračalniki za svež ter topel zrak in tako naprej.

Cvrstost twingove karoserije so v prototipnem obdobju pre-

skušali s crash-testi. Tudi iz oči v oči s safranom. Več kot polovica twingove pločevine je vročé cinkana zoper rjo. In 90 odstotkov twinga je moč reciklirati.

No, seveda ga velja prej že dolgo voziti. Otok Lanzarote, ki je zmes raja in konca sveta, premore za takšne namene ravno prav zahtevne ceste. Zato zdaj vem: twingovo vzmete.



nje je mehkobno, a mehko, trdno, a ne trdo in zategadelj je twingo prijetno vodljiv avtomobil. Zavore so zanesljive, zadek ne beži in moči s prednjih koles ni toliko, da bi avtomobil pulil iz ovinka. Malce predolgi četrti in peti prestava ublažita pospeške, a tudi težave, kot so motorni napor, preveč hrupa in premočna žega po bencinu. In ker je bencinskega (normnega) povprečja le za 6,5 litra na 100 kilometrov, vam bo ta avto tudi po tej plati všeč.

• • •

Počakajte, pa boste videli: twingo bo postal življenjski stil. Zaznamoval bo vse – od obeska za ključe do njegove kravate in njenih kopalk. Se torej motim, če rečem, da je twingo twist in tango novega avtomobilskega poglavja? Mislim, da ne. Ta duhovitež ima obraz in značaj. In oboje smo v tem avtomobilskem razredu pogrešali.

MARTIN ČESENJ