

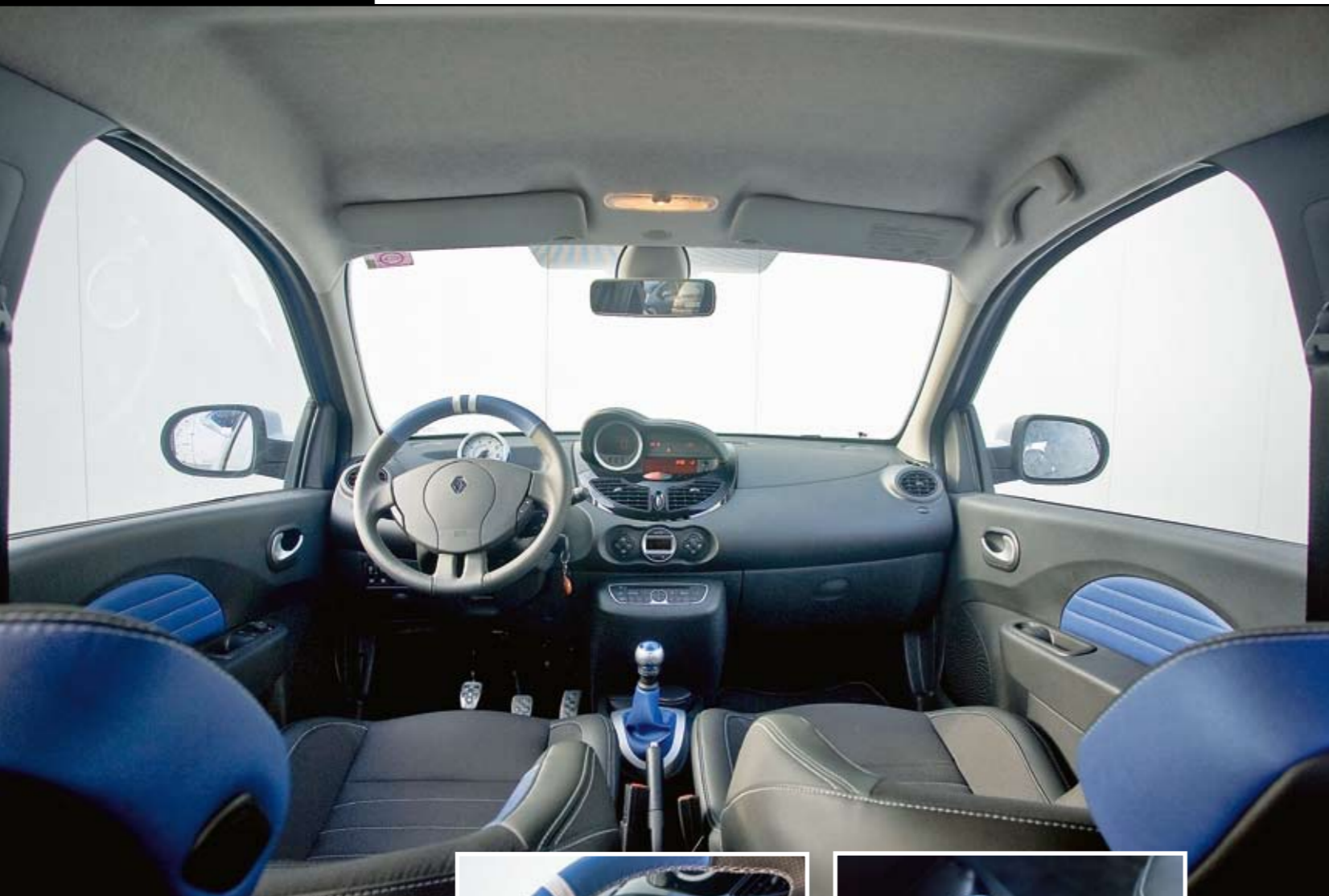
Zakaj ne nad RS?

Fiat ima Abartha, Volkswagen GTI-ja, Opel OPC-ja, Mini JCW-ja – torej ima Renault Gordinija? Da in ne.

► Del bralcev je ob prebrnem imenu avta takoj pobegnil pred računalnik, da bi na Wikipediji izvedeli več o imenu Gordini. Tisti, ki še držite revijo v roki, pa ste razdeljeni v dve skupini. Prvi brskate po spominu za vsemi legendarnimi modrimi Renaulti z dvema belima črtama, drugi pa si mislite, hudiča, kupil sem revijo, torej mi kaj povejte o tem Gordiniju. No, prav.

Pričakovali bi, da je Amédée Gordini pristen Francoz. Pa ni, je Italijan. Nič hudega. V svetu avtomobilizma so na račun uspeha meje dostikrat zabrisane, sploh v avtošportu. Začelo se je z Gordinijem, 50 let kasneje pa je Renault v formuli 1 osvojil dva naslova prvaka pod taktirko Italijana, volan pa je obračal Španec. Skratka, Gordini je bil stric, ki je znal dobro vihteti orodje. Na začetku je šaril po Maseratijevih motorjih, kasneje pa se je s svojo delavnico prek Simce povezal s Francozi in posledično z Renaultom. Tu pa je pustil tako velik pečat, da še danes povečujejo njegovo ime. Ustvaril (bolje rečeno, nabrusil) je kopico avtomobilov, ki so pobirali pokale na vseh možnih dirkah ter v vseh možnih panogah po Evropi. Tistim, ki še vedno držite revijo v roki, damo dve minuti, da se usedete za računalnik ter vtipkate v iskalnik Renault Gordini. Kaj pravite? Ja, dirkanje je včasih vsebovalo precej več elementov romantike kot danes.





Kje smo začeli? Aha, Twingo Gordini. Hudiča, na papirju pa tole ime obeta. A razčistimo že na začetku. Na našem trgu je Gordini le stopnja opreme in še to dobavljiva le v paketu s turbobencinskim 1,2-litrskim motorjem. Torej barva, črte, platišča, sedeži, volanski obroč, značke in podobne zadeve. Nič predelav motorja, podvozja, zavor itd. Če boste želeli najbolj športno različico Twinga, boste še vedno kupili različico RS. Če bi bili zlobni, bi ta test končali tukaj in vas (spet) poslali za računalnik ter vas usmerili na našo internetno stran (pre-

novljeno!), kjer bi izbrskali že objavljeni test Twinga TCE 100 GT. A obnovimo na kratko. Za Twinga smo že pisali, da je prav 'fajn' mestni avto. Z različico Gordini boste precej opazni, saj sta dve črti čez celoten avtomobil že od pamtiveka pojem športnosti. Zunanost nakazuje njegov glavni namen: želi biti hiter in okreten mestni avto. Kratka medosna razdalja ter odziven volan mu to tudi omogočata.

V nasprotju z navzen zanimivim predhodnikom so se pri Renaultu odločili, da

se pri novem Twingu precej bolj potrudijo na področju uporabnosti. Rečeno – storjeno. Navzen karoserija tega ne kaže, toda Twingo je znotraj zelo prostoren. Najuporabnejši stvari sta zagotovo vzdolžno pomična zadnja sedeža, zato lahko notranjost hitro prilagodimo dolgim nogam ali kopici prtljage. A še bolje bi bilo, če bi se nekoliko bolj potrudili na področju funkcionalnosti in pri splošnih stvareh, ki nam lajšajo vsakdan v avtomobilu. Pa ni treba, da gre za visokotehnoške rešitve. Tako smo recimo pogrešali dnevne luči (ali vsaj sa-

Avtomobil deluje prav igrivo in slediti vsakdanjemu prometu je mala malica.

Renault Twingo TCE 100 GT Gordini

Cena osnovnega modela: 12.760 EUR
Cena testnega vozila: 14.040 EUR

NAŠE MERITVE
T = -2 °C / p = 992 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 1.568 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,4 s
402 m z mesta: 13,1 s (130 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV.): 10,4 s
80-120 km/h (V.): 13,1 s

NAJVEČJA HITROST
185 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 42,6 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje: 6,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - globna prostornina 1.194 cm³ - največja moč 74 kW (100 KM) pri 5.500/min - največji navor 145 Nm pri 3.000/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/55 R 15 T (Continental ContiWinterContact). Masi: prazno vozilo 980 kg - dovoljena skupna masa 1.410 kg. Mere: dolžina 3.600 mm - širina 1.654 mm - višina 1.470 mm - medosna razdalja 2.370 mm - prtljažnik 165-960 l - posoda za gorivo 40 l. Zmogljivosti: največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE) 7,3/4,7/5,7 l/100 km, izpust CO₂ 132 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ videz
- ▲ pomična zadnja sedeža
- ▲ nima potovalnega računalnika
- ▲ nima dnevni luči
- ▲ nima merilnika temperature hladilne tekočine

Končna ocena

Veseli smo, da je Renault obudil legendo. Škoda le, da ni izkoristil vsega potenciala, ki se skriva v imenu Gordini.

modejno prižiganje luči), odpiranje šip ob enkratnem pritisku na stikalo, potovalni računalnik, ogledalce v desnem senčniku ...

Če bi strica Gordinija postavili v današnji čas in mu odprli pokrov motorja, bi prav zaradi slednjega želeli, da se njegovo ime izpiše na avtomobilu. Da, 1,2-litrski štirivaljni s pomočjo turbopuhala iztisne zavirljivih 74 kilovatov. Avto deluje prav igrivo in slediti vsakdanjemu prometu je mala malica. Tudi če se zapodite v ovinke, boste začutili kanček športnega značaja. Amédée Gordini bi zagotovo omogočil še izklop sistema ESP ter odbril kak merilnik hladilne tekočine, kar smo v tem primeru pogrešali.

Današnji časi so taki, da je heca na cestah vse manj. Količina prometa, struktura cest, zakoni in cel kup drugih stvari so nas in avtomobilske proizvajalce prisilili, da avtomobile doživljamo drugače kot nekoč. Telega se zavedajo tudi pri Renaultu, zato so se odločili, da z znamko Gordini vsaj v podzavesti občutimo nekaj romantike tistih dni. Ker je današnji vsakdan vse bolj stresen, potrebujemo avtomobil, ki nas bo mirno pripeljal od točke A do točke B. Če je ob tem začinjeno še z detajli dirkaške nostalgije, še toliko bolje.

Potem se vrnemo le k naslovu članka. Zakaj niso postavili izvedenke Gordini raven višje od vseh svojih športnih različic? V zgodovini je bilo njegovo mesto prav tam. ❄

