

Test

| Renault Wind 1.6 16 V (98 kW) Sport Chic

# Med sapico in orkanom

besedilo: Aljoša Mrak  
• foto: Aleš Pavletič



Renault Wind je majhen kot sapica in močan kot orkan.  
V teh besedah se skriva veliko resnice, toda tudi precej pretiravanja.



► Renaulta Winda smo že nestrpno pričakovali, saj je narejen izključno v Sloveniji. Poletje se res že počasi poslavlja, vendar smo bili na sončni strani Alp skupaj z Britanci prvi v Evropi, ki smo ga lahko temeljiteje preizkusili. Drugi pridejo na vrsto šele septembra. Narejen na konstrukcijski osnovi Clia II R.S. Wind na papirju ponuja dvoje: zmogljivosti mestnega razgrajča in vetrnjaštvo prikupnega roadsterja. Zato ne glede na okolje, naj bodo mestna mravljišča ali avtocestne vijuge, ni minil dan, ko ne bi mimoidoči avtomobilisti obračali glav. Da, tudi moški, čeprav za volan nismo posadili nobene prikupne deklina. Pa bi se v tem dvosedu njena družba prav prilegla.

Začnimo najprej tam, kjer je Wind najbolj ranljiv: avtocesta. Zaradi prevzete tehnike iz



| Renault Wind 1.6 16 V (98 kW) Sport Chic



oddelka Renault Sport Technologies ima tudi nekatere že opažene pomanjkljivosti (Twingo R.S.), ki so najbolj izrazite prav pri večjih hitrostih. Zgolj petstopenjski menjalnik in kratka prestavna razmerja pomenijo, da boste morali pri avtocestnih hitrostih radio precej bolj 'priviti', saj začne atmosferski štirivaljniček z 98 kilovati (ali še vedno bolj občutljiv za kolesnice, ki jih tovarnjaki tako uspešno ustvarjajo na naših avtocestah. Da so slabo narejene, si nihče ne upa povedati na glas, a da jih obnavljajo že leto po uporabi, pač ni normalno. Me prav zanima, koliko

za frizerja ne bodo astronomski. No, tričetrtletni frizerski abonma boste vseeno morale imeti vsaj tiste, ki ste rade urejene oziroma tisti, ki urejeno pričesko še imate, saj nekateri (moški) teh težav nimamo, hmmm, več. Zaradi širokih gum, testni je imel kar 17-palčne valjarje širine 205/40, je Wind tudi bolj občutljiv za kolesnice, ki jih tovarnjaki tako uspešno ustvarjajo na naših avtocestah. Da so slabo narejene, si nihče ne upa povedati na glas, a da jih obnavljajo že leto po uporabi, pač ni normalno. Me prav zanima, koliko

ljudi bi kupilo Winda, na katerem bi morali narediti generalko že po preteku garancije?!? Nobeden! In po tem tudi ni potrebe, saj je kljub povprečni garanciji Wind izvrstno izdelan, sploh del okoli pomične strehe. Očitno vsaj nekateri delajo v Sloveniji, kot je treba, toda morebiti je za to treba imeti francoske nadzornike.

Zaradi vsega naštetega smo raje zapeljali na dobro staro magistralko, kjer postaneta roadsterski način življenja in tehnologija, pod katero so se podpisali pri Renaultu Sportu,

bolj izrazita. Na žalost se strehi ne da ukazovati med vožnjo, saj mehanizem zahteva uporabo ročne zavore, se pa lahko kupe spremeni v roadster in obratno v rekordnih 12 sekundah. Voznik mora le ročno pritrditi (ali odstraniti) varnostni zatič, kar pomeni zavrteti veliko ročko na prednjem delu notranjega dela strehe, vse drugo pa naredi elektrika. Ker je stikalo za zagon strehe na dnu sredinske konzole, je to najverjetnejši razlog, da so tudi električni pomik bočnih stekel premaknili v njegovo bližino. Čeprav to ni najbolj ergonomično. Ker imajo stikala za pomik prednjih stekel na sredinski konzoli hišne Dacie, bi lahko Winda malce hudomušno poimenovali tudi Renault by Dacia. Saj veste, pri romunski znamki piše Dacia by Renault. Šalo na stran, mehanizem streho pospravi hitro (odpiral pa bi jo lahko zelo počasi, da se je drugi nagledajo in jo občudujejo dlje časa), izolacija je odlična (tako vodna kot zvočna), kakovost izdelave (tudi gumenih detajlov) na ravni prestižnih CC-jev. S tem pa ne mislimo le na Peugeotote, ki si lastijo to izpeljanko. Odkrito, brez umikanja pogleda ali fige v žepu bi si upal trditi, da je prav streha najboljši del Winda, poleg tega tudi masa strehe skupaj z mehanizmom znaša le 21,8 kilograma. Tudi sistem pospravljanja v prtljažna vrata je odličan, saj imata tako kupe kot kabriolet enako velik prtljažnik: 270 litrov! Velikost prtljažnika je za take avtomobile ogromna (veliko večja 308 CC in Megane Coupe-Cabriolet imata kot kabrioleta za 45 litrov oziroma 60 litrov manjša prtljažnika!), predvsem pa vedno enaka in od voznika ne zahteva, da namešča varnostni rolo, kot je v navadi pri drugih. Edina slaba stran te

rešitve je masa prtljažnih vrat, ki zahtevajo nekaj moči, a še vedno bi to opravilo zmogle tudi slabokrvne manekenke. Zloženo streho boste uživali do 100 km/h, nad to mejo pa se bodo zapodili le najbolj trdoglavi ... mislim trdoživi. Sistem ESP ni izklopljiv, zato vam stabilizacijska elektronika dovoljuje le iskanje idealnih linij, kar zahteva nežnega in natančnega voznika. Elektronsko krmiljen volanski mehanizem je navdušujoč, manj aplavzov pa je bila deležna vzvojnna trdnost karoserije. Občutljivi vozniki boste čutili, da se pri vožnji po luknjah (se še spomnite, 17-palčna platišča in nizkopresečne gume) in v bolj dinamično odpeljanih ovinkih karoserija občutno zvija, nekaj teh vibracij pa se prenese tudi na volan. Očitno tudi dodatne prečne okrepiteve ne pomagajo dovolj, saj so tekmeči v tem pogledu boljši. Prav na magistralnih cestah pa pridejo najbolj do izraza 'kratke' prestave v petstopenjskem prenosu.

Wind z močnejšim, 1,6-litrskim motorjem prav obožuje vrtenje, saj najraje rohni od črne številke 4.000 do rdeče 7.000 na velikem merilniku vrtljajev. Pri spuščnem plinu kdaj zadoni iz izpušnega sistema in prav popestri sicer prijeten zvok polnega plina, ki hoče še in še ... Menjalnik bi bil lahko, resnici na ljubo, boljši, saj ni najbolj natančen niti športen, a vsi vemo, da se v Clia R.S. bohote eden najboljših prenosov, ki jih ponujajo v teh mestnih bojovnikih. Zato pri Renaultu

"Velikost prtljažnika je za take avtomobile ogromna."

### Posebna ocena za kabriolette

Mehanizem strehe - kakovost (15)	15	Lepo narejeno in izvrstno izdelano.
Mehanizem strehe - hitrost (10)	10	12 sekund za spremembo iz kupeja v kabriolet.
Tesnjenje (15)	15	Pralnica, dež, veter ... Nič mu ne pride do živga.
Videz brez strehe (5)	4	Nekaterim je bolj všeč kot roadster ...
Videz s streho (5)	4	... drugim kot kupe.
Imidž (10)	8	Mazdi MX-5 ali Fiatu 500C le stežka sledi, saj sta že legendi.
<b>skupna ocena kabrioleta</b>	<b>56</b>	Ocene samo potrjujejo tisto, kar smo že vedeli: Wind je izvrsten kupeček in še bolj zabaven roadster.

OCENA avto magazin

1 2 3 4 5



“Windu primanjkuje zgodovina s katero se hvalijo tekmeči.”

Na koncu pa smo zapeljali še v mesto, kjer se Wind počuti kot doma. Zaradi klimatske naprave (poleti) oziroma grejta prednjih sedežev (spomladi in jeseni) je počasna vožnja brez strehe prijetna tudi ob neidealnih vremenskih razmerah, kot je pripeka ali mraz. Položaj za volanom je športen, zaradi samosvoje arhitekture ima občutek, da je avtomobil res narejen okoli voznika, čeprav smo pogrešali malce nižji položaj oziroma daljšo sedalno površino. Sedeža tako objemata suhce, kot bi hotel Wind že na prvo žogo pokazati, da je zaljubljen v vitke. Podobno kot v Twingu je predalov za odlaganje drobnarij odločno premalo, nikjer pa nismo našli odlagalnišča za osvežilno pijačo. Usnjeni trak

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	390
Grejta prednjih sedežev	150

namesto klasične kljuge v vratih je dober oblikovalski prijem, ki nič ne škodi uporabnosti, vsekakor pa so pri Renaultu pozabili na ključavnico za zaprt predalnik pred sovoznikom. Zato dokumente iz kabrioleta raje vzemite s seboj.

Medtem ko lahko pritrldimo, da so iz (pod)popprečnega Twinga naredili boljsega Winda, ne moremo mimo nadaljevanja zgodbe, katere naslov bi bil tekmeči med majhnimi brezstrešniki. Mazda MX-5 (RC) ponuja zadnji pogon in veliko več prvrinskega užitka, Fiat 500C lepšo podobo in poln nahrbtnik zgodovine, Mini Cabrio vrhunsko lego in bolj športno počutje. Wind je soliden izdelek, vendar je vprašanje, ali bo lahko v prenatrpani družbi izvrstnih nišnih tekmecev pritegnil dovolj veliko število tistih, ki bodo odprli svoje denarnice. ◀◀

Tabela konkurence

MODEL	Renault Wind 1.6 16v Sport Chic	Mazda MX-5 1.8i Emotion	Fiat 500C 1.4 16v Pop	Peugeot 207 CC 1.6 VTI
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.598	1.798	1.368	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	98/133 pri 6.750	93/126 pri 6.500	73,5/100 pri 6.000	88/120 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 4.400	167 pri 4.500	131 pri 4.250	160 pri 4.250
dolžina × širina × višina (mm)	3.833 × 1.689 × 1.381	4.020 × 1.720 × 1.255	3.546 × 1.627 × 1.488	4.037 × 1.750 × 1.397
največja hitrost (km/h)	201	198	182	200
pospešek 0-100 km/h (s)	9,2	9,9	10,5	10,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	9,1/5,7/7,0	9,5/5,5/7,0	8,2/5,2/6,3	8,8/5,3/6,5
izpusti CO₂ (g/km)	165	167	149	155
cena osnovnega modela (evri)	19.490	19.790	15.600	18.740

Sportu dokazano znajo, če seveda hočejo oziroma jim dovolijo. Legi ne moremo veliko očitati, saj natančnemu volanu kolesa zeeelo dolgo časa sledijo brez omahovanja, nato pa pri pretiravanju tako in tako zaviha rokave ESP. In če mislite, da bi bili hitrejši brez njega, vam priporočam sezono v, recimo, pokalnem Seicentu, ki sem jo z veseljem doživel pred nekaj leti in jo vedno znova podoživljam, saj sem domov prinesel pokal podprvaka. Najhitrejši si takrat, ko poslušas avtomobil in ga nežno usmerjaš med ovinki. Ker smo Twinga R.S. že preganjali na Racelandu (23. mesto) in ker tudi Wind nima izklopljivega ESP-ja, ki na precej zaviti stezi kar pogosto prevzame pobudo, smo se ponovnemu obisku izognili. Wind bi najbrž dosegel zelo podoben čas.

Tehnični podatki

<b>CENA:</b> (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)	
<b>TCE 100 Chic:</b>	16.990 EUR
<b>1.6 16v Sport Chic:</b>	19.490 EUR
<b>Testno vozilo:</b>	20.030 EUR
<b>Moč:</b>	98 kW (133 KM)
<b>Pospešek:</b>	10,0 s
<b>Največja hitrost:</b>	201 km/h
<b>Povpr. poraba:</b>	10,6 l/100 km

<b>Garancija:</b>	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.
<b>Predvideni redni servisi:</b>	Servisni interval na 30.000 km.

<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):</b>	
redni servisi, delo, material:	661
gorivo	12.890
gume (1):	1.436
izguba vrednosti po 5 letih:	7.251
obvezna zavarovanje (2):	2.625
kasko zavarovanje (2):	2.830
<b>Skupaj:</b>	27.693
<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,28 EUR/km

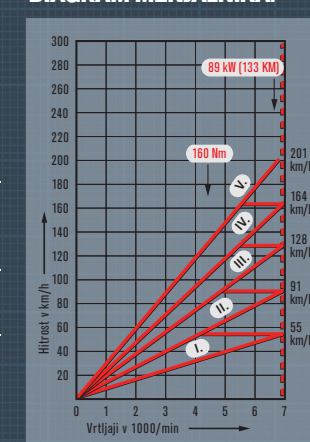
(1) - upoštevani smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 27°C / p = 1.201 mbar / rel. vl. = 25% / Gume: Continental ContiSportContact 3 205/40 R17 V / Stanje: kilometrska številka: 509 km

<b>Vožne lastnosti</b>	
<b>Pospeški</b>	s
0-100 km/h:	10,0
402 m z mesta:	17,3 (131 km/h)
<b>Prožnost</b>	s
50-90 km/h (IV):	11,0
80-120 km/h (V):	14,6
<b>Največja hitrost</b>	201 km/h (V. prestava)
<b>Poraba goriva</b>	l/100 km
najmanjše povprečje:	9,1
največje povprečje:	12,4
skupno testno povprečje:	10,6

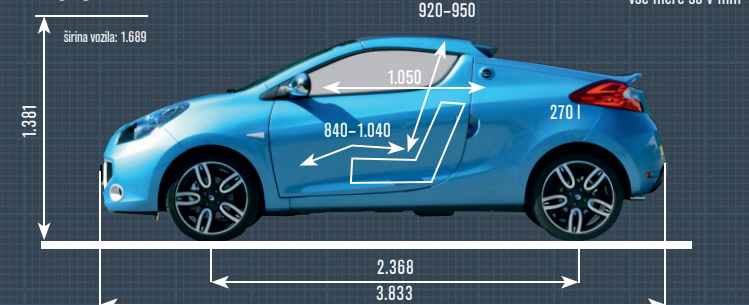
DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 × 80,5 mm - gibna prostornina 1.598 cm³ - kompresija 11,1 : 1 - največja moč 98 kW (133 KM) pri 6.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,1 m/s - specifična moč 61,3 kW/l (83,4 KM/l) - največji navor 160 Nm pri 4.400/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valji. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,09; II. 1,86; III. 1,32; IV. 1,03; V. 0,82; - diferencial 4,36 - platišča 7,5 J × 17 - gume 205/40 R 17, kotalni obseg 1,80 m. **Voz in obse:** kupe kabriolet - 2 vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj kolturne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,75 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.173 kg - dovoljena skupna masa 1.383 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: ni predvideno, brez zavore: ni predvideno - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 201 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,2 s - poraba goriva (ECE) 9,1/5,7/7,0 l/100 km, izpust CO₂ 165 g/km.

Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.689 mm - kolotek spredaj 1.451 mm - zadaj 1.430 mm - rajdni krog 10,9 m  
**Notranje mere:** širina spredaj 1.360 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 450 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 40 l.

Prostornina prtljajnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
2 sedeža: 1 x kovček (68,5 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

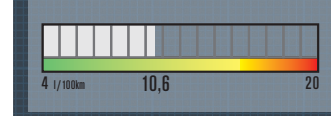
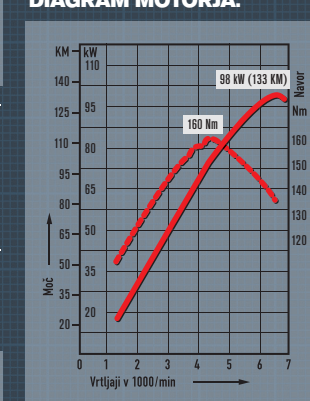
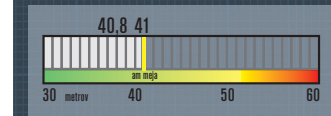


DIAGRAM MOTORJA:



<b>Trušč v notranjosti</b>	dB
Prestava III.	60
90 km/h	66
130 km/h	66
Prosti tek	39

<b>Zavorna pot</b>	m
od 130 km/h:	68,1
od 100 km/h:	40,8 (AM meja 41 m)



**Napake med testom**  
brez napak

UŽITEK V VOŽNJI:

Neizklopljiv ESP ubije nekaj prilstnosti pri dinamični vožnji, drugače pa Wind 1.6 16V rad razgraja pri višjih vrtljajih.

Ocena

Zunanost (15)	12	Skladen, prepoznaven in svež, s 17-palčnimi platišči tudi prikupen. Vsem pa le ni všeč.
Notranost (125)	71	Prostorsko skromna notranost, nekaj pripomb k zračenju in materialom, za tak avtomobil ogromen prtljajnik.
Motor, pogon, podvožje (65)	45	Na motor, ki ima rad priganjanje, bi se človek še privadil, če bi mu pri delu pomagal boljši (šeststopenjski) menjalnik.
Vožne lastnosti (70)	55	Široke gume se izkažejo pri zaviranju, ne pa pri vožnji po kolesnicah.
Zmogljivosti (35)	30	Če bi ocenjevali le pospeške in največjo hitrost, bi bili navdušeni.
Varnost (45)	30	Wind ima serijsko štiri varnostne blazine in (neizklopljiv) ESP.
Gospodarnost (65)	39	Razmeroma požrešen motor, povprečna cena in jamstvo.
<b>Skupaj</b>	<b>282</b>	Na koncu se izkaže, da je streha skupaj s prtljajnikom največji adut Winda, malo manj pa tiste stvari, ki jih je pododaval od Twinga (R.S.).

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5  
Kriteriji ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ mehanizem strehe
- ▲ velikost prtljajnika
- ▲ športen položaj za volanom
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ športni, a pregledni merilniki narejen v Sloveniji
- ▼ težka vrata prtljajnika
- ▼ streha se ne odpira/zapira med vožnjo
- ▼ predalnika pred sovoznikom se ne da zakleniti
- ▼ vzvojna trdnost
- ▼ premalo predalov za drobnarije
- ▼ manjka šesta prestava
- ▼ neizklopljiv ESP
- ▼ odsevi armaturne plošče na vetrobranskem steklu
- ▼ domet je le okoli 400 kilometrov
- ▼ motor ustreza le ekološki normi Euro 4