

TEST RENAULT WIND 1,2 TCE 100 CHIC

Autor Davor Kindy
Āetvrtak, 11 Studeni 2010
Zadnja Promjena Srijeda, 17 Studeni 2010

Renault je prvi put predstavio Renault Wind na salonu automobila u Źenevi po etkom 2010. godine. Tijekom ljeta po ela je njegova prodaja, a vrlo brzo je došao i na europske tržište. Renault Wind je mali coupé roadster za svakodnevno korištenje, a Wind je u svakom slučaju jedan od najatraktivnijih automobila u svojoj klasi koji nudi vožnju bez krova. Renault Wind ima inventivan način otvaranja sklopivog vrstog krova elektromotorima, za što treba samo 12 sekundi.

Renault Wind je coupé roadster s dva sjedala i dužine karoserije 3,83 metara

Mali coupé roadster s dva sjedala i dvoja vrata ima karoseriju duga ku 3,83 metara. Dužinom se smjestio između Twinga (3,6 m) i Clia (4 metra). Tako se za Renault Wind kaže da je u biti kabrioletska verzija popularnog modela Twingo. No to je samo djelomično, jer Wind koristi platformu modela Renault Clio RS druge generacije, dok su mehanički dijelovi u pravilu identični modelu Twingo Renault Sport. Zahvaljujući svojim dimenzijama, Renault Wind je okretan u gradu, a zahvaljujući i svom sportskom pedigreu sposoban je pružiti i dovoljno sportskih užitaka, kako vrlo tvrdim ovjesom, tako i dovoljno snažnim malim benzinskim motorom.

Wind koristi platformu modela Clio RS druge generacije, dok su mehanički dijelovi u pravilu identični modelu Twingo Renault Sport

Vanjski dizajn Winda dovoljno je originalan, a samim time i atraktivan. Prednji kraj je oblikovan po uzoru na cijelu Renaultovu obitelj automobila, a pravo osvježenje je oblik stražnje polovice automobila. Wind je kako smo već rekli kupe dvosjed s dvoja vrata. Kabina završava metalnom pregradom i grijanim stražnjim staklom odmah iza dva sjedala. Sve iza stražnjeg malog stakla je prtljažni prostor, a veliki stražnji poklopac na svojoj vanjskoj strani ima retro detalj u obliku aerodinamičnog produžetka iza glava voza i suvoza, kakve su imali nekadašnji otvoreni automobil, a koji su u ovom slučaju samo u službi estetike (kromirani dio), jer stražnje staklo je fiksno.

Iz malog motora od 1,2 litre obujma uz turbo punjač dobivena je najveća snaga 100 KS i najveći okretni moment 152 Nm

Originalan dizajn nastavlja se i u unutrašnjosti i uspješno je kombiniran s uređajima koji nose lako prepoznatljiv Renaultov oblik. Tu prije svega mislimo na obrubnicu upravljača, poluge uz upravljač, prekidače, a i cijela centralna konzola koja uključuje ekran radija, komande radija, komande ventilacije i ostale prekidače. Vozač i suvozač po zauzimanju svoje pozicije osjećaju se pomalo klaustrofobno, ali tu pomoć nema, jer Wind je mali coupe-cabriolet. Dizajneri su si dali oduška u oblikovanju kokpita, ali nažalost zanemarili su praktičnost. Cijela plastika kokpita izvedena je velikim glatkim i zaobljenim površinama, pa u kopitu nedostaju pretinci za odlaganje sitnica i veći predmeta. Vozač i suvozač u je na raspolaganju jako mala polica u vratima, te dosta veliki pretinac s vratima ispred suvozača. Šteta, jer nemate gdje odložiti ni mobitel.

Wind jedini nudi konstantni obujam prtljažnika od 270 litara bez obzira na položaj krova

Instrumenti su pregledni, premda malo previše uvuveni u svoje kućište koje je crno i glatko sa sjajnom površinom, pa njegova površina neugodno reflektira okolinu ispred vozila na unutrašnju stranu vjetrobrana; u razini vidnog polja voza a kojemu to smeta. Isto tako uzdužne dizajnerske izbojine iznad instrumenata neugodno se reflektiraju na isto mjesto na unutrašnjoj strani vjetrobrana. Preglednost dodatno otežava i spojler na repu stražnjeg poklopca koji ispunjava pola vidnog polja u unutrašnjem retrovizoru. Vanjski retrovizori su relativno veliki, premda bismo radije poželjeli imati više pravokutnu njihovu površinu neko kvadratnu. Stražnji nosa i krova jako su široki i stvaraju velik mrtvi kut, pa je potrebna velika opreznost kod mijenjanja voznih trakova. Sjedala s izrazitim bočnim stranicama, kako sjede i opreznost, tako i naslona, odliče tijelo u otrim zavojima i to nam se jako dopalo.

Renault Wind - Francuski dah svježine na tržištu roadstera

Renault Wind pokreću dva motora – atmosferski 1.6 16V motor od 133 KS (preuzet s vozila Twingo R.S.) te motor 1,2 TCE 100 turbo od 100 KS kakvim je bilo opremljeno i naše test vozilo. To je sasvim dovoljna motorizacija za mali kupe kabriolet i ne smatramo da bi trebalo posegnuti za snažnijim motorom. Mali, ali dinamičan, motor iz malog obujma od 1,2 litre uz turbo punja razvija najveću snagu 100 KS i najveći okretni moment 152 Nm. Downsizing radi toga daje iz malog motora vrlo visoke performanse uz povoljnu ekologiju i potrošnju. Rad turbo punja a skoro da se ne primijeti i nema izražene turbo rupe. Motor je pri tome vrlo elastičan. Bez problema smo iz drugog i trećeg stupnja prijenosa izvlačili ili od 900 o/min s punim gasom, a motor se pri tome nije nimalo bunio. Jest da je pomalo tromo nabirao okretaje i brzinu, ali to je u redu. Značajnije živine oko 1800 okretaja i onda linearno i zadovoljavajuće brže rastu okretaji i brzina, da bi već kod 5000 okretaja buka postala velika, ali motor se lako okreće sve do crvene oznake na obrtomjeru kada se uključi i blokada.

Sklopivi vrsti krov s novim konceptom koji omogućava spuštanje (podizanje) za samo 12 sekundi

U potpunosti je moguće ostvariti tvornike podatke o ubrzanju s mjesta do stotke za 10,5 sekundi i potegne do najveće brzine 190 km/h. Potrošnja goriva u prosjeku nam se kretala od 6,9 do 8,0 l/100km. Serijski Wind u kombinaciji s 1,2-litrenim motorom dolazi s gumama dimenzije 195/45 R16, ali kako smo imali doplatu za lake naplatke od 17 colaa na njima su bile gume dimenzije 205/40 R17. Već smo rekli da Wind koristi platformu modela Renault Clio RS druge generacije, dok su mehanički dijelovi u pravilu identični modelu Twingo Renault Sport. Baš zahvaljujući i svom sportskom pedigreu sposoban je pružiti i dovoljno sportskih užitaka, kako vrlo tvrdim ovjesom, tako i dovoljno snažnim malim benzinskim motorom. Na vrlo dobru stabilnost i tek umjerenu tendenciju da proslizne prednjim krajem, osobito na mokroj podlozi, svi mogu biti zadovoljni ležanjem.

Pri tome bismo pohvalili izvanrednu vrstu u cijele karoserije koja uzdužna i poprečna te uvijanja izdržava bez problema. I sa spuštenim krovom, a dobro se zna da je svaki kabriolet najosjetljiviji na uvojna opterećenja i dijagonalna savijanja, kod Winda nema nikakvog govora o vibracijama ili pomaku karoserije tijekom vožnje ili penjanje na rubnik ulice. Neugodnih zvukova karakterističnih za klasične kabriolette današnjice jednostavno nema i zato konstruktorima Renaulta deset palaca gore. Dapače, sve je izuzetno kompaktno.

Zanimljivo je da kod podignutog krova mnogi slučajni prolaznici nisu ni shvatili da Wind ima sklopivi vrsti krov. U svakom slučaju htjeli bismo pohvaliti odličnu tehniku sklapanja krova koje je izvedeno najjednostavnije, jednostavno i garantira sigurnost u pouzdanost. Kada ovu konstrukciju sklopivog krova usporedimo sa sličnim verzijama iz više i luksuznih klasa, ovaj sustav je najjednostavniji i samim time manje podložan skupim kvarovima. U tom pogledu bi se i mnogostruko skuplja već a braća po tom pitanju mogla ugledati na Winda. I još nešto izuzetno važno. Wind pruža jednu od njegovih prednosti u odnosu na slične konkurente u klasi. Jedini nudi konstantni obujam prtljažnika od 270 litara bez obzira na položaj krova, što se ima zahvaliti tome što je za spušteno krov osiguran prostor, a korisnicima je bez obzira na položaj krova na raspolaganju prtljažnik fiksnog obujma. Sada su vam vjerujemo i jasni onih deset palaca gore koje smo dodijelili genialnosti Renaultovih konstruktora.

Renault Wind se proizvodi u Novom Mestu u Sloveniji gdje se proizvode Twingo i Clio II, dok motori dolaze iz Francuske i Španjolske. Potencijalni kupci Renault Winda su vozači koji žele imati kompaktni coupé, koji je istodobno praktičan za svakodnevnu upotrebu. Renault navodi da je tipičan kupac Winda žena i muškarac u dobi od 25 do 45 godina. S obzirom da se radi ipak o imidž automobilu, plan prodaje u Hrvatskoj do kraja 2010. godine je oko 10 primjeraka Winda. Renault Wind konstruiran je u potpunosti prema novom sloganu Renaulta koji glasi 'Drive the change'. Ako trebate kupe kabriolet dvosjed vjerujemo da vam neće biti problem odvojiti 19.687 eura (144.610 kuna) koliko do e testirani primjerak Renault Wind 1,2 TCE 100 Chic.

Davor Kindy

TEHNI KE KARAKTERISTIKE:

Motor: benzinski, redni, 4-cilindarski, hlađen tekulinom, ugrađen sprijeda poprečno, četiri ventila po cilindru, turbo,

Obujam: 1149 ccm

Provrta x hod: 69 x 76,8 mm

Snaga: 74 kW/100 KS pri 5500 o/min

Okretni moment: 152 Nm pri 3500 o/min

Pogon: prednji

Mjenjač: ručni sa pet stupnjeva

Prednji ovjes: neovisan, s poprečnim trokutastim ramenima, McPhersonove opružne noge, stabilizator

Stražnji ovjes: polukrut H oblika, poprečno spojena uzdužna ramena

Kočnice: diskovi, sprijeda samoventilirani 280 mm, straga 240 mm, ABS

Karoserija: kupe-kabriolet, 2 sjedala, 2 vrata

Dimenzije: 383,3 x 168,9 x 138,1 cm

Međuosovinski razmak: 236,8 cm

Prtljažnik: 2701 L

Masa/nosivost: 1131/213 kg

Spremnik goriva: 40 l

Krug okretanja: 10,95 m

Gume: 205/40 R17

Najveća brzina: 190 km/h

Ubrzanje 0-100 km/h: 10,5 s

Potrošnja: grad 8,0 / otvoreno 5,3 / kombinirano 6,3 l/100 km

Potrošnja na testu: 6,9 do 8,0 l/100km

Cijena: 18.365 EUR (134.900 kuna)

Cijena testiranog modela: 19.687 EUR (144.610 kuna)

DODATNA OPREMA:

Automatski klima uređaj + senzor brisa a za kišnicu – 3650 kn

17 cola aluminijski naplatci – 3500 kuna

Metalik boja – 2500 kuna

DO TOPLESA ZA SAMO 12 SEKUNDI

Renault Wind je kupe i kabriolet istovremeno. S novim konceptom vrstog sklopivog krova koji se spušta (podiže) elektromotorom iznimno brzo - za samo 12 sekundi. Konstrukcija krova i sam krov imaju masu od samo 21,8 kg. Pri tom treba napomenuti da je krov moguće spustiti ili podignuti samo ako vozilo u potpunosti miruje i ako je potegnuta ručica, te spuštanje/podizanje krova nije moguće izvesti u vožnji. Isto tako iznad vozila mora biti 2 metra prostora kako pri podizanju i spuštanju krova ne bi zapeo. Proizvođač preporučuje da pri podizanju i spuštanju krova motor ostane uključen kako se ne bi preopteretio akumulator. Tijekom 12 sekundi spuštanja ili podizanja krova mora se obavezno držati pritisnuti prekidač.

1. Za spuštanje krova prvo treba s unutrašnje strane krova povući i zakrenuti je u smjeru kazaljke na satu...
2. Potom treba pritisnuti prekidač na centralnoj konzoli i držati ga cijelo vrijeme. Elektromotor prvo prema unatrag otvori i podigne gornji dio stražnjeg poklopca…
3. Potom se krov vozila zarotira oko stražnjeg hvatišta (u kojem je stražnje staklo), te se polukružno prebaci u za to predviđeni prostor stražnjih vrata…
4. Na kraju se gornji dio stražnjeg poklopca ponovno vrati na svoje mjesto…
5. Crni krov smješten je u unutrašnjosti stražnjeg poklopca i nije ni u kojem slučaju u fizičkom kontaktu s prtljagom i teretom u velikom prtljažniku

Za spuštanje krova prvo treba s unutrašnje strane krova povući i zakrenuti je u smjeru kazaljke na satu. Potom treba pritisnuti prekidač na centralnoj konzoli i držati ga cijelo vrijeme. Elektromotor prvo prema unatrag

otvori i podigne gornji dio stražnjeg poklopca. Zatim se krov vozila zarotira oko stražnjeg hvata (u kojem je stražnje staklo), te se polukružno prebaci u za to predviđeni prostor stražnjeg poklopca. Na kraju se gornji dio stražnjeg poklopca ponovno vrati na svoje mjesto. Spušteni krov smješten je u unutrašnjosti stražnjeg poklopca i nije ni u kojem slučaju u fizičkom kontaktu s prtljagom i teretom u velikom prtljažniku. Podizanje krova izvodi se obrnutim redoslijedom. (dvk)

Još fotografija...