

Avanturbo

Kontroverzno oblikovani Renaultov Avantage je dobil novo srce. Trilitrskemu motorju V6 in turbodizelskemu DCi so Francozi dodali še dvolitrski bencinski motor, ki mu pri dihanju pomaga turbinski polnilnik. Avantage, ki je postal Avanturbo?



FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Avantage je kontroverzen že od svojega rojstva. Nenavadna oblika karoserije, ki je mešanica kupeja in limuzinskega kombija visokega razreda in je bila kasneje osnova za obline Vel Satisa ter novega Mégana, je dvignila veliko prahu. Če dobro premislim, nisem čisto prepričan, komu naj bi bil ta avtomobil namenjen. Družinam? Verjetno bi si prej omislile novega Espacea, ki je veliko prostornejši in uporabnejši. Nenazadnje ima Avantage hibo - ogromna (in težka) vrata, ki se odpirajo zelo na ozko, zato plezanja z otroki na zadnje sedeže ne bi privoščil nikomur. In to kljub temu, da je na zadnjih sedežih veliko prostora! OK, za družine torej ni najprimer-

nejši. Mogoče za dinamične posameznike, ki jim novi dvolitrski turbomotor oživi duha in telo? Ne bi rekel. Potem bi si omislil Clia s 172 konjskimi močmi, športnega Mégana Coupéja ali pa eksotičnega in kar nesramno širokega Clia V6, ki sicer nimajo veliko prostora, vendar so pravi adrenalinski generatorji. Torej ostanejo samo tisti, ki želijo izstopati iz (oblikovnega) sivega povprečja, pa imajo dovolj denarja, da si omislijo okrog osem milijonov tolarjev vredno avtomobilsko umetnino s pripisom T. Arhitekti, kiparji in slikarji, vstopite, prosim!

Zato omenjeni dvolitrski štirivaljnik, ki se ob polnem plinu komaj slišno oglašja s prepo-

znavnim sssssssss, ni za dinamične voznike. Če motor skoraj ne pozna tako imenovane turbo luknje, ko odzivnost motorja na ukaz s stopalke za plin zakasni za delček sekunde in poskrbi za poskočnost avtomobila, je Avantage vseeno premalo odziven in uživaški pri dinamični vožnji. Zato tisti T ob imenu ne pomeni, da boste najhitrejši med ovinki, temveč pomaga le pri prehitevanju in vožnji v klanec. Pri tem opraviu smo porabili v povprečju dobrih 13 litrov neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Toda vedno znova sem ugotavljal, da temu avtomobilu vsekakor veliko bolj pristaja (močnejši) trilitrski motor. Motor V6 je veliko galantnej-



ši, gosposki, če želite, zato je za tankočutne voznike veliko primernejši. Tisti sssssss pri pospeševanju pa bi raje pritaknil recimo Méganu in ga - policisti in tehnični pregledniki, tega raje ne preberite - še malce navil. Tuning namreč tudi v Sloveniji ni neznanka! Tudi šeststopenjski ročni menjalnik, ki so ga pritaknili vsem različicam Avantima, je dovolj hiter in priročen, da se hitrim voznikovim potezam sploh ne upira. A bolj kot hitrost predstavljanja boste cenili prestavna razmerja, ki so izračunana skoraj idealno za omenjeni dvolitrski turbo motor.

Avantima je treba občudovati na dva načina: z opazovanjem zunanosti in s tipa-

njem notranjosti. Zaradi veliko opreme, recimo šestih varnostnih blazin, vrhunskega radia s šestimi zvočniki (in z daljinskim upravljalnikom!), dveh strešnih oken itd., pa je udobje na taki ravni, da se boste počutili prav predsedniško. Tudi računalniška generacija, ki sedaj prihaja do denarja za nov avtomobil, bo zadovoljna s številnimi električno vodenimi pomagali. Nič ni lepšega od čakanja pred rdečim semaforjem, ko s pritiskom na gumb »odpreš« streho in se nastaviš prvim sončnim žarkom! Sončna streha je namreč pri manjših hitrostih (beri: v mestu) vredna svojega denarja.

Aljoša Mrak

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 × 93,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 120 kW (163 KM) pri 5000/min - največji navor 250 Nm pri 2000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrz in elektronski vžig - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 7,8 l - motorno olje 5,5 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,910; II. 2,100; III. 1,480; IV. 1,110; V. 0,890; VI. 0,750; vzvratna 1,740 - diferencial 4,190 - gume 225/55 R 16 V

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4642 mm - širina 1826 mm - višina 1627 mm - medosna razdalja 2702 mm - kolotek spredaj 1548 mm - zadaj 1558 mm - rajdni krog 11,7 m **notranje:** dolžina 1690 mm - širina 1480/1440 mm - višina 910-980/900-920 mm - vzdolžnica 890-1060/860-650 mm - prtljažnik (normno) 170-900 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1716 kg - dovoljena skupna masa 2220 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 2000 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmožljivosti (tovarna): največja hitrost 202 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 12,6/7,3/9,2 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:		Natančnost merilnika hitrosti:	
0-60 km/h:	4,5 s	0-80 km/h:	6,7 s
0-80 km/h:	6,7 s	0-100 km/h:	10,0 s
0-100 km/h:	10,0 s	0-120 km/h:	13,9 s
0-120 km/h:	13,9 s	0-140 km/h:	20,3 s
0-140 km/h:	20,3 s	1000 m z mesta:	31,6 s
1000 m z mesta:	31,6 s	(164 km/h)	130

Največja hitrost:

202 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	10,7 s
80-120 km/h (V.):	11,1 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	69,8 m
od 100 km/h:	41,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje:	13,3 l/100 km
Najmanjše povprečje:	9,7 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	56	56	56
90 km/h	64	62	62
130 km/h	70	67	66

Okoliščine meritev

T = 23 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 58 %
Stanje kilometrskega števca: 1310 km
Gume: Michelin Pilot Primacy

Napake med testom:

- Drсни naslon med prednjima sedežema je pri vsakem zaviranju zdrsnil naprej.

KONČNA OCENA

Bodimo vidni, bi lahko imenoval tole umetnino na štirih kolesih. Voznik se bo zaradi odkritega občudovanja (ali pa zgražanja) mimoidočih počutil kot v izlozbi. Dvolitrski turbomotor je dovolj zmogljiv, a vseeno priporočam trilitrskega V6. Ne samo zaradi večje moči, ampak zaradi večje galantnosti pri delovanju.

- ☒ motor
- ☒ veliko prostora na zadnjih sedežih
- ☒ 6-stopenjski menjalnik

- ☒ velika in težka vrata
- ☒ sredinski zaprt predalnik te uščipne, če hitro ne umakne roke
- ☒ poraba goriva

CENE (Renault Slovenija)

OSNOVNI MODEL:

TESTNO VOZILO:

SIT

7.580.000

8.240.700