

AVTOBUS ekspres

Za hitro dostavo potrebujete hiter avto. No, v tem primeru gre za hitro dostavo ljudi, zato je takle Reanaultov Master z zmogljivim 120 'konjev' močnim motorjem kar pravišnji.

Ob pogledu na novega Mastra boste opazili, da velikih sprememb ni; malce dodelana in tako modernejša maska v slogu hišnega oblikovanja kot pri programu osebnih avtomobilov, drobni popravki pri žarometih in diskretno polepšan zadek je pravzaprav vse, kar se opazi. To pomeni le eno: da ni bilo velike potrebe po spreminjanju, ker je bil že prejšnji model skladne oblike. Inženirji so se v bistveno večji meri posvetili ekologiji in pogonskim motorjem.

Tale Master ima v nosu 2,5-litrski turbodizelski motor s 120 'konji' in 300 Nm navora, ki jih doseže pri le 1.600 vrtljajih. Na cesti to pomeni, da z največjo lahkoto pospešuje povsem v ritmu hitro utripajočega prometa. Pomanjkanja živahnosti mu res ne moremo očitati. Na naših meritvah smo mu izmerili pospešek do 100 kilometrov na uro v le 16 sekundah, to pa je povsem blizu povprečno zmogljivim in poskočnim osebnim avtomobilom. Morda so ti v pred-



nosti le za sekundo ali dve. Pri tem pa ne smemo pozabiti, da je Master kombi zajetnih mer in precej škatlaste oblike. S skupno nosilnostjo do 3,5 tone je tak Master že poltovornjaček, ki ga lahko obremenite s kar tono in pol. No, s 1.435 kilogrami potnikov in njihovega tovora, če smo povsem natančni.

Prostora mu ne manjka, saj notranjost meri 2,41 m³, višina od tal do stropa pa je za povprečno velikega Slovenca 'stojna'. Ker meri 1,874 metra v višino, o občutku utesnjenosti res ne moremo govoriti.



Mastra smo izdatno preizkusili tako v mestu kot na dolgem izletu do Milana in nazaj. V gneči, torej v mestu, moramo pohvaliti dobro preglednost naprej in nazaj, za kar so zaslužna predvsem velika in električno nastavljiva ogledala. Ker voznik zelo dobro vidi, kje so robovi kombija, tudi s parkiranjem ni težav, če je le dovolj prostora, da se vanj stlači skoraj pet metrov dolg kombi. Navdušeni smo bili tudi nad tem, kako široko se odprejo drsna vrata. Vstopanje in izstopanje je zato nezahtevno in hitro, dostop do zadnje klopi pa prav tako ne zahteva akrobatskih spretnosti.

Bolj nas je motilo to, da so sedeži neudobni. Na kratkih razdaljah sicer to ni moteče, a po uri in pol vožnje si potniki vseeno zaželi malce več razvajanja. Naslonjala bi bila lahko položnejša, več pa smo si želeli tudi od samega sedalnega dela (pretrdo oblazinjenje in slab bočni oprijem). Izjema je le voznikov sedež, ki ga rešuje to, da je dovolj nastavljen po višini, naklonu in globini. Tisti višje rasti so se pritoževali tudi, da v zadnji vrsti sedežev prostora za kolena ni ravno na pretek. S tem pa se seznam naših pripomb konča.



Kratek test | Renault Master 2.5 dCi 120



Pri Renaultu je pohvalno, da skrbijo za varnost, tudi ko gre za takšne kombije. Vsak sedež ima namreč tritočkovni varnostni pas, za varnost voznika in sovoznika pa v primeru nezgode skrbita dve čelni varnostni blazini. Ob dejstvu, da sta ABS in pomoč pri zaviranju del serijske opreme in da je Master opremljen s štirimi kolutnimi zavorami, mu glede varnosti res nima kaj očitati.

Zelo pozitivno nas je presenetil tudi, ko smo na visoko nameščenem voznikovem sedežu sukali volan. Občutek, ko sedi visoko in imaš pod sabo pregledno razporejene avtomobilčke, je dober, tovarnjakarski. Volanski obroč je nameščen dokaj položno, njegovo vrtenje pa je lahko in nezahtevno. V veliko pomoč vozniku je tudi ergonomsko nameščena prestavna ročica dobro preračunanega šeststopenjskega menjalnika. Njegovi gibi so za kombije nadpovprečno natančni in kratki. Res pa je, da zaradi ogromnega navora v motorju prav veliko dela s prestavno ročico ni.

Če nas že plastika na armaturni plošči in oblažjenje na stenah nista navdušila, pa tega ne

moremo trditi za preglednost in uporabnost armature. Predalčkov, ki so prostorni in na dosegu roke, je v izobilju, pa naj gre za tiste v vratih, nad glavo ali na sredinskem in skrajno desnem (sovoznikovem) delu armaturne plošče.

Pika na i k dobremu počutju pa je dobro delu-



joča klimatska naprava. Pritoževanj nad premrzlo ali prevročo klimo v kombiju ni bilo tudi po desetih urah vožnje. Ta sicer nikoli ne bo dolgočasna, saj Master dopušča tudi živahnejšo, ki je predvsem rezultat dobre lege na cesti. Tudi kak-



Renault Master Kombi 2.5 dCi 120

Cena osnovnega modela:	28.418 evrov
Cena testnega vozila:	30.565 evrov

NAŠE MERITVE

(T=12 °C / p= 1031 mbar / rel. vl.: 52 % / Stanje km števca: 1227 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	16,1 s
402 m z mesta:	19,7 s (114 km/h)
1000 m z mesta:	36,4 s (142 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	10,4/13,2 s
80-120 km/h (V./VI.):	20,0/17,1 s

NAJVEČJA HITROST

144 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 49,5 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2500 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3500/min - največji navor 300 Nm pri 1600/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/65 R 16 C (Dunlop SP LT60-8).

Mase: prazno vozilo 2065 kg - dovoljena skupna masa 3500 kg.

Mere: dolžina 5399 mm - širina 1990 mm - višina 2486 mm - prtljažnik 2,41 m³ - posoda za gorivo 100 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 144 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,9 s - poraba goriva (ECE) 10,7/7,8/8,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ poraba goriva
- ▲ pospeški in prožnost motorja
- ▲ preglednost iz za volana
- ▲ velika ogledala
- ▲ vstopanje in izstopanje

▼ neudobni sedeži

Končna ocena

Živahen motor, prostornost, zanesljiva lega na cesti, do voznika prijazen delovni prostor in gospodarnost, ko govorimo o porabi ter stroških vzdrževanja, so močni argumenti novega Masterja. Vse, kar smo zares pogrešali, so bili le udobnejši sedeži.

šnega poskakovanja potnikov na zadnjih sedežih nismo zaznali, ko so kolesa zapeljala čez neravnine. Da kljub temu ne gre za dirkalnik, pa nam je vsakič postalo jasno, ko se je kazalec merilnika hitrosti ustavil pri 160 kilometrih na uro, realno je njegova izmerjena hitrost malenkost pod 150 kilometrov na uro.

A to je za kombi povsem dovolj.

Potovanjem prijazen je tudi poraba goriva, ki ob zmerno težki nogi ne preseže devetih litrov, tudi ko so vsi sedeži zasedeni. Domet je tako okroglih 1.000 kilometrov brez samcatega postanka na bencinskem servisu. Ob dolgem servisnem intervalu, ko naj bi svojega serviserja predvidoma obiskali šele na vsakih 40.000 prevoženih kilometrov, je to dobra novica za finančno bilanco. ■