

Avtobus

Dragi potniki, priprite si pasove, kajti popeljali vas bomo z veliko hitrostjo do naše naslednje postaje, medtem pa lahko uživate v prelepem razgledu iz vaših udobnih sedežev. Ne skrbite, lahko se počutite povsem varne ...

Besedilo **Peter Kavčič** Foto **Saša Kapetanovič**

Stem kratkim nagovorom se potnikom v Renaultu Master ne bi popolnoma nič zlagali, vsaj če bi bil tak, kot smo ga imeli priložnost preizkusiti mi.

Ste kdaj pomislili, da je kombi lahko športen? Še ne? Kaj pravite na naše meritve prožnosti motorja: od 50 do 90 km/h v četrti prestavi pospeši v 11,4 sekunde, v peti prestavi pa v 14,9 sekunde? Ni slabo za kombi, ki tehta nekaj več kot tono in devetsto kilogramov. Morda pospešek od 0 do 100 km/h v 19,0 sekunde ni tako zanimiv, navor, oziroma točneje njegovih 290 Nm pa vsekakor je. Še posebej če pomislimo, da ga doseže pri 1600 vrtljajih na minuto.

Motor, ki pri Renaultu nosi oznako 2.5 dCi 120, je resnično ena najboljših lastnosti tega kombija. Če vam proračun dopušča, da ga kupite, vam zagotovo ne bo žal. Gre namreč za preizkušenega znanca že iz prejšnje izvedbe Mastra, ki se pohvali z mirnim tekom, ki ne povzroča neprijetnega hrupa. No, zaslugo za to, da v voznikovem in potniškem prostoru ni slišati zoprnega ropota ali hrupa ob rezanju

zraka (zračni upor nikakor ni zanemarljiv pri kombiju tako zajetne čelne površine), ima nova, še učinkovitejša zvočna zaščita.

Utegne se vam zgoditi, da boste celo v kakšnem osebnem avtomobilu doživeli več hrupa v potniški kabini kot pri Mastru. Izmerjen trušč se je pri običajni potovalni hitrosti na cestah in avtocestah gibal med 65 in 70 decibeli, kar pomeni, da se boste med

2.5 dCi 120 je za Masterja odlična izbira (poskočen, tih in varčen), pohvali se s 115 KM in kar 290 Nm navora pri vsega 1.600 vrtljajih na minuto.

Vrata se odprejo dvokrilno, tudi za 180 °, kar je dobrodošlo med naganjem prtljage.



Renaultov Master je pravi za udobno in hitro prevažanje potnikov skupaj z vso njihovo prtljago. Zato je čisto pravi »miniavtobus«, ki se celo na avtobusni postaji dobro zlije z okolico. Poleg protornosti nas je navdušila urejena notranjost z veliko predalčki v voznikovem prostoru. Dostop do prtljažnika, kjer je sicer nameščena rezervna guma (zavzame precej prostora), je z velikimi dvokrilnimi vrati odličen.

potovanjem lahko s sosedom na sedežu poleg vas pogovarjali z normalno močjo glasu in boste tudi slišali, kaj vam sogovornik želi povedati.

Toda za udobje med potovanjem ne skrbita le dodelana aerodinamika (če lahko pri kombijih sploh uporabljamo ta izraz) in zvočna izolacija, temveč tudi šeststopenjski menjalnik. Ta je naravnost odličen, ročica dobro sede v dlan, saj je na-

meščena dovolj visoko na privzdignjeni sredinski konzoli. Gibi so med samim pretikanjem kratki in dovolj natančni. Zatičanja nismo zaznali. Menjalnik prav zaradi obilice navora v motorju in dobro izbranih prestavnih razmerij dopušča vožnjo pri zmernih motornih vrtljajih. Kazalec merilnika motornih vrtljajev je med testom največkrat niha med številčkama 1.500 in 2.500, večje potrebe po priga-

njanju ni bilo. Na avtocesti in tudi na magistralnih cestah se z Masterjem odlično peljete tudi v šesti prestavi, ki blagodejno vpliva na porabo dizelskega goriva. Na našem testu smo izmerili povprečno porabo 9,8 litra na 100 prevoženih kilometrov pri (žal) večinoma praznem vozilu. Nekaj večja pa je bila pri polno naloženem s potniki na vseh sedežih (skupaj z voznikom devet ljudi) in pri nekoliko

živahnejši vožnji. Z malce težjo desno nogo smo za 100 prevoženih kilometrov porabili 12,5 litra plinskega olja. Toda da ne boste mislili, da se z Mastrom ne da varčevati, naj navedemo še najmanjšo porabo, ki je znašala 8,2 litra goriva. Torej lahko rečemo, da se s kombijem, kot je Master, služi denar, kajti take porabe se ne bi sramoval tudi kakšen večji osebni avtomobil z manjšo skupno maso.



Motor, ki pri Renaultu nosi oznako 2.5 dCi 120, je resnično ena naj-boljših lastnosti tega kombija. Če vam proračun dopušča, da ga ku-pite, vam zagotovo ne bo žal. Gre namreč za preizkušenega znanca že iz prejšnje izvedbe Mastra, ki se pohvali z mirnim tekom, ki ne pov-zroča neprijetnega hrupa.



1. Master Bus je prijeten na pogled, predvsem pa upo-raben. Temu so podrejene tudi zajetne mere vozila.

2. Voznikov položaj je udoben in omogoča dober pre-gled naprej nazaj (odlična ogledala) in vstran.

3. Nova maska in nove luči so v stilu trenutnih obli-kovalskih smernic pri Renaultu.

Ko smo že pri denarju: pri Renaultu se pohvalijo z dolgim servisnim intervalom, ki poceni vzdrževanje vozila. Po novem bo takšnega Mastra treba zapeljati na redni servis le na vsakih 40.000 prevoženih kilometrov. To pa tudi nekaj velja!

Očitno so pri Renaultu svoje poslanstvo, tj. ustvarjanje varnih avtomobilov, prenesli tu-di na dostavnike. Zavorna siste-ma ABS in EBD (elektronska po-razdelitev zavorne sile) sodita v osnovno serijsko opremo! Takš-ne poteze pri dostavnikih doslej nismo bili vajeni. To je vsekakor zelo dobrodošla novost, testni Master je tako od 100 km/h do popolne zaustavitve zavrl v 49,5 metra. Za dostavnik zelo dobro (ima tudi hlajene zavorne kolu-te), zlasti če upoštevamo, da so bile okoliščine naših meritev zimske, torej mrzel asfalt in zu-nanja temperatura 1 °C. V to-

plejšem vremenu bi bila zavorna pot torej še krajša.

Poleg odličnih zavor ima Master še serijsko voznikovo var-nostno blazino (sovoznikova je za doplačilo) in tritočkovne var-nostne pasove na vseh sedežih.

Za udobje pa poskrbijo učinkovito prezračevanje (tudi zadaj), dobro odroševanje veli-kih šip, kar poveča varnost za-radi boljšega pregleda, in ne nazadnje udobni sedeži. Vozni-kov je sploh zelo dobro nastavl-jliv (po višini in naklonu), dru-ga in tretja vrsta sedežev pa se lahko pohvalita z naslonjali za komolce, nastavljivim ledvenim delom in po višini nastavljivimi vzglavniki.

Master torej ponuja veli-ko; če bi na primer premogel nekoliko bolj žlahtno plastiko in oblažjenje, bi mu lahko rekli luksuzni mini avtobus. Toda to je bolj stvar želja tistih, ki to po-



trebujejo, saj Master ne naza-dnje ponuja cel kup možnosti za predelave.

Primerjajte ga s konkuren-co in ugotovili boste, da je malo dražji, po drugi strani pa je več-ji, ima boljšo opremo in izboljša-no varnost. Master ima kar pra-vo ime, saj je gospodar v tem kombijevskem razredu. ■

Renault Master Bus 2.5 dCi 120

avto
magazin

CENA: [Renault Slovenija]
OSNOVNI MODEL: 6.289.000 SIT
TESTNO VOZILO: 7.144.200 SIT

Moč: 84 kW [114 KM]
Pospešek: 19,0 s
Največja hitrost: 144 km/h
Povpr. poraba: 9,8 l/100 km

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški s
0-100 km/h: 19,0
402 m z mesta: 21,4
(104 km/h)
1000 m z mesta: 39,7
(128 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV. / V.): 11,4/14,9
80-120 km/h (V. / VI.): 20,7/25,1

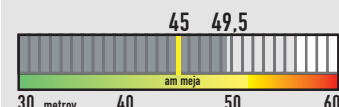
Največja hitrost 144 km/h
(V. in VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 8,2
največje povprečje 12,5
skupno testno povprečje 9,8



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	62 61 61 61
90 km/h	67 66 65
130 km/h	71 70
Prosti tek	45

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



Napake med testom
-brez napak

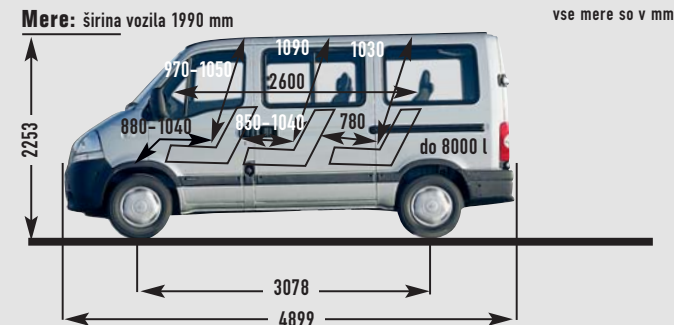


Diagram menjalnika:

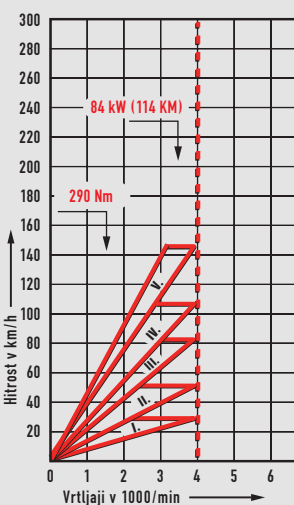
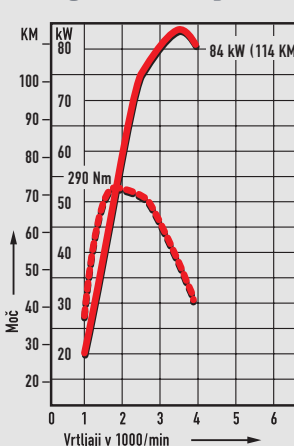


Diagram motorja:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2463 cm³ - največja moč 84 kW (114 KM) pri 3500/min - največji navor 290 Nm pri 1600/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kole-si - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/65 R 16 C (Michelin Agilis 81).

Voz in obese: kombi - 4 vrat, 9 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, po dve trikotni prečni vodili, vijalni vz-meti, teleskopska blažilnica - zadaj toga pre-ma, listnati vzmeti, teleskopska blažilnica - zavore spredaj kolutni (prilno hlajeni), za-daj kolutni - rajdni krog 12,5 m - posoda za gorivo 100 l.

Mase: prazno vozilo 1913 kg - dovoljena skupna masa 2800 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h ni podatka - poraba go-riva (ECE) 10,7/7,9/8,9 l/100 km.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):

1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Užitek v vožnji:

😊😊😊😊😊
Občutek večvrednosti zaradi dobrega razgleda nad drugimi udeleženci v prometu, natančen volanski meha-nizem, zanesljiva lega na cesti, pred-vsem v ovinkih, in zmogljiv motor so ra-zlogi, zaradi katerih smo z Mastrom najbolj uživali. Najvišjo oceno bi dobil le, če bi mu natakili še športna lita platišča, ga malo znižali, mu nadeli temna stekla ... Ups, skoraj smo po-zabili, da gre za kombi in ne za avto.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ zmogljivosti
- ▲ varnost
- ▲ ogledala
- ▲ menjalnik
- ▲ voznikov prostor
- ▲ servisni intervali na 40.000 km

- ▼ največja poraba med priganjanjem
- ▼ za končno (vrhunsko) udobje manjkajo bolj žlahtni materiali v notranjosti
- ▼ položen volanski obroč
- ▼ neprilagodljiva sovoznikova klop

ocena		
Zunanost [15]	11	Med kombiji sodi med lepše, vsekakor pa med boljše izdelane.
Notranjost [140]	114	Veliko prostora, udobni sedeži, od kombija bi težko pričakovali še kaj več.
Motor, menjalnik [40]	37	Motor zasluži čisto petico, tudi menjalnik ni nič slabši.
Vozne lastnosti [95]	72	Vozne lastnosti so solidne, navduši zanesljiva lega na cesti.
Zmogljivosti [35]	26	Kaj več bi si od kombija te velikosti težko upali pričakovati.
Varnost [45]	35	Serijski ABS in EBD ter dve čelni varnostni blazini dvigujejo stopnjo varnosti.
Gospodarnost [50]	32	Porabi razumno količino goriva, je nekoliko drag, a hkrati ponuja tudi veliko.
Skupaj	327	Master Bus je nedvomno v samem vrhu med kombiji, to dokazujejo tudi prodajne številke, če pogledamo vse Mastrove različice. Vsekakor je zelo uporaben.
OCENA	avto	1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5