

Zamenjava

Pred Talismanom je zahtevna naloga, saj v Renaultovi prodajni paleti zamenjuje kar dva avtomobila – Laguno in Latitude.



► Ob Talismanovi predstavitvi so Renaultovi vodilni moške dejali, da je narejen po smernicah, ki ugajajo kupcem D-segmenta. Želeli so ustvariti oblikovno vsečno in prepoznavno limuzino, s prijetno in prostorno notranostjo, vse skupaj pa so začeli s številnimi tehnološkimi pripomočki, ki bodo vožnjo naredili varnejšo in udobnejšo. Podobne želje si sicer bolj ko ne postavljajo pri vseh avtomobilskih znamkah, kako jim vse to uspeva, pa je že druga zgodba. Oziroma izvedba teh želja na koncu poda rezultat, tako tisti prodajni kot ču-

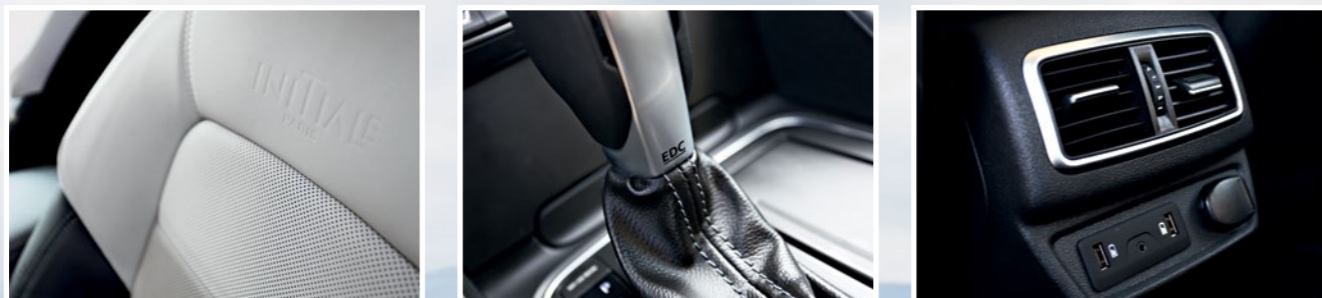
stveni – kako vseč je avto ciljni publiki.

Če s čim, potem Talisman ne bo imel težav z obliko. Zdi se, da je Francozom ta del avtomobila pravzaprav najbolj uspel. Avto na cesti vzbuja zanimanje, ljudje se obračajo za njim in se z njim celo fotografirajo. Kar pomeni, da je oblikovni del narejen vsaj tako, kot so si želeli. Sprednji del ne prinaša razburjenja, a če je avto opremljen z najboljšo opremo, tako kot testni Talisman, potem so zadnja stekla povsem zatemnjena in podoba avtomobila je privlačna in atraktivna. Sploh zadnji del avtomobila je zelo posrečen, tudi na račun zanimivih luči, ki se zažirajo globoko proti sredini prtljažnega pokrova.

Podobno je z notranostjo. Spet svoje odigra stopnja opreme, in ker se je testni bahal z opremo, imenovano Initiale Paris, je ponujal največ, kar Talisman v tem trenutku lahko. Odlično deluje ključ avtomobila, ki je pri Renaultu sicer že nekaj časa v obliki kartice. Žal so jo zdaj prenovili tako, da je precej večja oziroma pred-

vsem debelejša, je skoraj kot kakšen mini telefon. Vseeno, svoje delo opravi že med potjo, ko se voznik bliža avtomobilu. Na primerni oddaljenosti se odprejo zunanja ogledala in luči v njih osvetlijo okolico avtomobila. Voznik potem samo odpre vrata (pohvalno, katerakoli) in avto se samodejno tudi odklene. Pri Renaultu poudarjajo, da se Talisman uvršča med bolj prostorne avtomobile. To je sicer res, saj je prostora, predvsem zadaj, dovolj, želeli pa bi si, da bi prednji sedeži ponujali malce daljšo sedalno površino. A ko smo že pri sedežih, moramo omeniti, da sprednja ponujata dobro prilagodljivost, masažo, poleg ogrevanja pa tudi hlajenje. Kar še kako pride prav v vročih poletnih dneh, ko se lahko usnje precej neprijetno segreje.

Volanski obroč lepo sede v roki, tipke na njem so razumljivo razporejene in upravljanje je preprosto. Talisman razvaja s številnimi odlagalnimi površinami in predali, kar je v nekaterih njemu podobnih avtomobilih prava redkost. Tu je pred kon-



kurenti v prednosti, tako kot z zaslonom. Osrednji in pokončni 8,7-palčni zaslon je priročen, tako za upravljanje kot za prikaz recimo navigacijske mape. Žal pa mu ne sledi celotni sistem R-Link 2, ki včasih zamuja, njegovega upravljanja se je treba privaditi (in naučiti) pa tudi modrozoba povezava z mobilnim telefonom ni med boljšimi. Testni avto je imel tudi projicir-

In vožnja? Žal najšibkejši člen avtomobila. Če ignoriramo predsodke, da si tako velika limuzina zasluži kaj več kot zgolj 1,6-litrski motor (ki ne nazadnje razvaja s 160 'konji'), zmoti predvsem podvozje avtomobila. To je (pre)glasno, ne le za tako uglajeno limuzino, kot Talisman želi biti, ampak tudi za povsem običajen avtomobil. Vzmetenje zmotijo že malenkostne

Dvosklopčni samodejni menjalnik v večini primerov prestavlja dobro, a zmoti z občasnim cukanjem oziroma sunkovitim speljevanjem.

ni zaslon, a o majhnem dodatnem steklu, ki se dvigne sredi armaturne plošče, smo že pri konkurentih rekli, da ni najboljša rešitev. Tudi za Talismana velja, da če želi biti prava poslovna limuzina, je treba podatke projicirati na vetrobransko steklo. Pohvaliti pa moramo povsem digitalne in prilagodljive merilnike, kamero za vzvratno vožnjo in številne varnostno-asistenčne sisteme.

neravnine, slaba cesta pa mu sploh ne ugaja. Posledično se v notranjost prenaša tako tresenje kot hrup izpod koles. Tudi nagibanja v hitreje prevoženih ovinkih je preveč. Pohvalno je bil testni Talisman opremljen s štirikolesnim volanom 4Control, ki sicer pomaga pri manevriranju in zavijanju v mestu, a na odprti cesti in pri hitrejši vožnji bi si želeli bolj natančen volan oziroma predvsem bolj čvrsto pro-

PLAYBOY SPECIAL SANJSKA DEKLETA





OCENA		
Zunanost (15)	13	Brez dvoma je oblika Talismanova boljša stran.
Notranost (125)	105	Tipično Renaultova, a nekaterim je nova usmeritev všeč.
Motor, pogon, podvozje (65)	48	Podvozje je za tako imenitno limuzino, kot bi Talisman želel biti, občutno preglasno. Ne pomaga niti štirikolesni volan.
Vozne lastnosti (70)	54	Nezahtevnemu vozniku bo Talisman zagotovo všeč, izkušeni bo pogrešal več stabilnosti.
Zmogljivosti (35)	27	Največ, kar lahko Talisman ponudi, je 1,6-litrski turbodizel. Morda bo za koga to premalo.
Varnost (45)	40	Za varnost je poskrbljeno, tudi tako, da lahko na tempomatu nastavimo največjo hitrost na le 140 km/h.
Gospodarnost (65)	54	Jamstvo je sicer dolgo, kako bo z izgubo vrednosti, pa bo pokazal čas.
Skupaj	341	Talisman zagotovo prinaša svežino v Renaultovo paletto, ki pa je logična, saj nadomešča kar dva avtomobila. Z obliko je kriterije morda še presegel, a s celotno vsebino morda ne bo izpolnil vseh pričakovanj.

OCENA avto-magazin 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

gresivnost volanskega mehanizma. V isti sapi lahko okrcamo še prilagodljivi tempomat, ki dopušča največjo nastavljeno hitrost vožnje 140 kilometrov na uro. Kar pomeni, da je realna hitrost vožnje še nižja, na nemških avtocestah pa je takšen

tempomat tako rekoč neuporaben. Je pa varen. 1,6-litrski turbodizelski motor ni med najtišjimi, a tudi ne med najglasnejšimi. Z običajno vožnjo nima težav, drugače je, ko je v avtu več ljudi. Ne nazadnje ne zmore

MODEL	Renault Talisman Energy dCi 110 S&S Life	Ford Mondeo 1.5 TDCI Trend	Hyundai i40 Sedan 1.7 CRDi Comfort	Peugeot 508 1.6 BlueHDi 120 Stop&Start Active	VW Passat 1.6 TDI BMT Trendline
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.461	1.499	1.685	1.560	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	81/110 pri 4.000	88/120 pri 3.600	85/115 pri 4.000	88/120 pri 3.500	88/120 pri 3.600-4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	260 pri 1.750	270 pri 1.750-2.500	260 pri 1.250-2.750	300 pri 1.750	250 pri 1.750-3.500
dolžina × širina × višina (mm)	4.848 × 1.869 × 1.463	4.870 × 1.910 × 1.500	4.740 × 1.820 × 1.470	4.830 × 1.828 × 1.456	4.767 × 1.832 × 1.476
največja hitrost (km/h)	190	192	192	202	206
pospešek 0-100 km/h (s)	11,9	12,1	12,9	11,0	10,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	3,6	4,0	4,6	3,8	4,2-4,0
izpusti CO ₂ (g/km)	95	104	122	99	109-105
cena osnovnega modela (evri)	21.490	21.240	21.490	25.160	25.135

Modeli v tabeli predstavljajo najcenejše različice s preizkušenim oziroma primerljivo zmogljivim motorjem. Cene so navedene z upoštevanimi uradnimi popusti in akcijami po ceniku. Serijska oprema med navedenimi modeli ni nujno primerljiva.

TEHNIČNI PODATKI

CENA [Renault Nissan Slovenija d.o.o.]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*: 36.490 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV*: 37.790 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*: 36.290 EUR

Garancija:
 Dve leti splošnega jamstva brez omejitve kilometrov, 3 leta jamstva na lak, 12 let jamstva na prerjavljenje, možnost podaljšane jamstva.

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	1.140	kasko zavarovanje (+B.K), AO, AO+:	7.855
gorivo	5.824		
gume*	1.516	Skupaj:	34.241
izguba vrednosti po 5 letih:	14.396	Strošek za prevoženi km:	0,34 EUR/km
obvezno zavarovanje AO:	3.480		

* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

NAŠE MERITVE

Ovklonine meritev:
 T = 5°C / p = 1,028 mbar / rel. vl. = 56 % / Gume: Continental Conti Sport Contact 245/40 R 18 Y / stanje kilometrskega stevca: 2.300 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
 0-100 km/h: 11,0
 402 m z mesta: 17,9
 (127 km/h)

Prožnost
 -Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

Poraba goriva l/100 km
 skupno testno povprečje: 7,6
 povprečje normnega kroga: 5,2

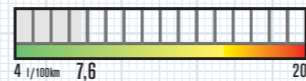
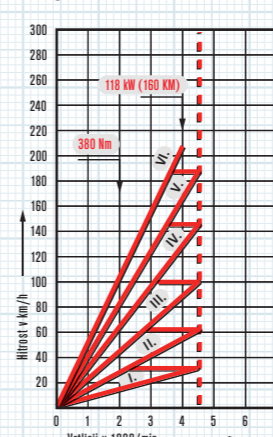


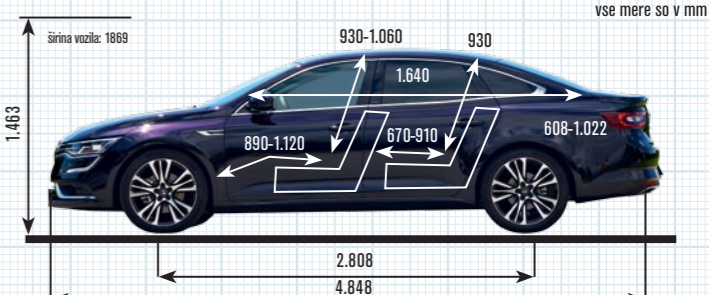
DIAGRAM MENJALNIKA:



TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80 × 79,5 mm - gibna prostornina 1.598 cm³ - kompresija 15,4 : 1 - največja moč 118 kW (160 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 10,7 m/s - specifična moč 73,8 kW/l (100,4 KM/l) - največji navor 380 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski menjalnik EDC - prestavna razmerja n.p. - platišča 7,5 J × 18 - gume 245/40 R 18 Y, kotalni obseg 1,97 m.
Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vijake vzmeti, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijake vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, električna ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama.
Mase: prazno vozilo 1.518 kg - dovoljena skupna masa 2.118 kg - dovoljena masa priklovice za zavoro: 1.850 kg, brez zavore: 750 - dovoljena obremenitev strehe: n.p.
Zmogljivosti: največja hitrost 215 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - povprečna poraba goriva (ECE) 4,4 l/100 km, izpust CO₂ 115 g/km.

Merje:



Zunanje mere: dolžina 4.848 mm - širina 1.869 mm - ogledali 2.081 mm - višina 1.463 mm - medosna razdalja 2.808 mm - kolotek spredaj 1.614 mm - zadaj 1.609 mm - rajdni krog 11,6 m
Notranje mere: vzdolžnica spredaj 890 - 1.120 mm, zadaj 670 - 910 mm - širina spredaj 1.500 mm, zadaj 1.490 mm - višina nad glavo spredaj 930 - 1.000 mm, zadaj 930 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 470 mm - prtljajnik 608 - 1.022 l - premer volanskega obroča 360 mm - posoda za gorivo 52 l

UŽITEK V VOZNI:

Če ni ekstremne moči, srednje velike limuzine težko zagotavljajo užitek v vožnji, sploh vozniku. Po navadi v njih bolj uživajo potniki zadaj, a v Talismanu jih bosta morda preveč zmotila hrup izpod koles in glasno podvozje.

Trušč v notranosti

Hitrost 90 km/h Prestava VI. 58 dB

Zavorna pot m
 od 130 km/h: 65,5
 od 100 km/h: 38,5
 (AM meja 40 m)

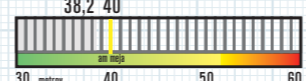
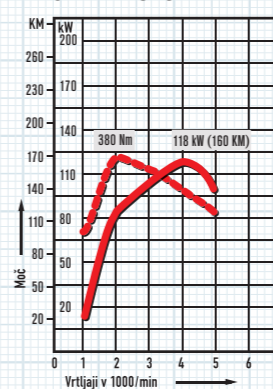


DIAGRAM MOTORJA:



Napake med testom

Brez napak.

*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ prostorna notranost
- ▲ serijska oprema avtomobila
- ▼ glasno podvozje
- ▼ nagibanje karoserije v hitrih ovinkih
- ▼ neodločnost menjalnika pri speljevanju
- ▼ odsev arm. plošče na šipo v sončnem vremenu

KOLIKO STANE V EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Sistem prostoročnega parkiranja Easy Park	
Assist + kamera za vzvratno vožnjo	300
Paket WINTER IP	300
Kovinska barva	700

čudežev, primanjkljaj prostornine se pač pozna pri navoru in odzivnosti. Malce mu jo zagode tudi dvoklopčni samodejni menjalnik, ki v večini primerov sicer prestavlja dobro, a zmoti z občasnim cukanjem oziroma sunkovitim speljevanjem. Vse skupaj se odraža pri porabi goriva. Med zmerno vožnjo je ta lahko zadovoljivo nizka (normni krog), drugače pa je med obi-

čajno vožnjo; sploh če voznik na račun tehnologije Multi-Sense izbere športni režim vožnje (vključno z tršim variabilnim vzmetenjem), takrat je poraba goriva nadpovprečno visoka.

A vse brezhizbno ni skoraj nikoli. Gledano v celoti, je Talisman dobra limuzina, zagotovo boljše, kot sta bila Laguna in Latitude. Kar pomeni, da je naloga Renaultovih inženirjev izpolnjena. ◀◀

