



Zadovoljen!



Motor: dober navor, majhna poraba goriva



Sodobnega, dinamičnega, inteligentnega človeka, ki je pretežni del dneva poslovno aktiven, je težko zadovoljiti. Še posebej če povsod išče neke nove poti.

Pretežni del nergačev je v nekaj mesecih utihnil; zdaj je tistih, ki vpijejo čez obliko Vel Satisa, zanemarljivo malo. Po drugi strani se večja število onih, ki so mu naklonjeni. Načelno všečnost govori Vel Satisu v prid. Ampak delo (za Renaulta) s tem še ni opravljeno; zdaj mora vsaj del teh čisto resno v prodajni salon, odločenih, da avtomobil kupijo.

Prav takšen, kot je bil tokrat testni, utegne biti zelo prepričljiv. Pri tem seveda predpostavim, da ste se že zblížali tudi s samosvojo obliko notranjosti, z nekaj ergonomskimi napakami (stikala), s pretežno zelo dobrimi materiali (med njimi tudi alcantara), a tudi z nekaj cenene plastike (okrog volanskega droga, na sredinski konzoli). Predpostavljam, da vas visoko sedenje na debelem sedežu ne moti in prepričan sem, da vam mehka vzmet v prednji sedež vpetega varnostnega pasu ugaja. Potem začnite o Vel Satisu resneje razmišljati.

Velik avtomobil, ki spada v višji avtomobilski razred, je prostorsko radodaren, celo kolenskega prostora je v drugi vrsti zelo veliko. Ker tale Renault noče biti športnega značaja, ima zelo mehak volanski obroč, ki s hitrostjo postopno trdi, takšen pa občutno pripomore k boljšemu počutju med parkiranjem. Tudi mi smo se ga sprva ustrašili, saj je zunaj videti velik, a v vožnji ni neroden, ker je prijetno okreten. Zatakne se morda le v ožinah ...

Kartica, ki nadomešča ključ in ki je delovala brezhibno, se zdi prav dobra rešitev; odlična bo takrat, ko je ne bo treba iskati po žepih, oziroma ko jo bo tudi sistem zagona motorja sam »našel«. In medtem ko je najverjet-

neje večglasno cviljenje stopalke sklopke posledica pomanjkanja masti. Vel Satis razvaja še z nadzorom tlaka v gumah in s parkirnim pripomočkom - ki pa se v dežju kar preveč oglašja. In tako smo prišli do stroja.

Ta spada že med klasične Renaultove dizelske izdelke: ima neposreden vbrizg prek skupnega voda, turbinski polnilnik in hladilnik stisnjenega zraka. V kombinaciji z dobrim ročnim menjalnikom ponuja vse od lagodne do hitre vožnje, ampak res le do tu. Dirkač namreč ni, športnik pa tudi ne. Namenjen je hitremu udobnemu potovanju po avtomobilskih cestah, nič nima proti dinamični vožnji po cestah zunaj mest. Tudi v mestu je prijazen, dokler vaše zahteve pred semaforjem niso prevelike. Pri tem je dokaj skromen tudi pri porabi goriva: prav tako je med hitro vožnjo zadovoljen z desetimi litri, pri zmernejši pa mu uspe popiti celo nekaj litrov plinskega olja na sto kilometrov manj.

Še vedno je Vel Satis pokazatelj značaja lastnika. Slednji se na obliko in umetnost nedvomno dobro razume.

V iskanju optimuma se tako Vel Satis prav s tem motorjem najbolj izkaže. In če so Parižani hoteli z imenom namigniti na »Well Satisfied«, torej na »zadovoljen«, potem je prav takšna različica temu geslu najbližja.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2188 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 1750/min - motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/55 R 17 V

Mere in masa: dolžina 4860 mm - širina 1860 mm - višina 1577 mm - medosna razdalja 2840 mm - kolotek spredaj 1575 mm - zadaj 1550 mm - rajdni krog 12,0 m - prtljažnik (normno) 460-1468 l - posoda za gorivo 80 l - prazno vozilo 1735 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 9,2/5,9/7,1 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:		Poraba goriva (l/100 km):
0-100 km/h:	11,4 s	Testno povprečje: 9,2
1000 m z mesta:	33,2 s	Najmanjše povprečje: 7,6

Prožnost: (156 km/h)

50-90 km/h (IV.): 8,3 s

Največja hitrost: 199 km/h (VI. prestava)

Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):

Prestava	III.	IV.	V.	VI.
(dB)	63	62	60	60

Napake med testom: - cviljenje stopalke sklopke

KONČNA OCENA

Renault Vel Satis 2.2 dCi je skozi tehniko in ekonomijo v tem trenutku najboljši kompromis v paleti. Zmogljivosti so dovolj dobre, poraba goriva dokaj majhna, motor pa je do voznika prijazen. Ostajajo pa vse dobre (in slabe) strani, ki jih prinese največji Renault, ne glede na pogon.

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">video, prepoznavnost»ključ«notranji materialimotor, poraba | <ul style="list-style-type: none">sedenje, nastavev naslonjala sedežanekaj cenene plastikenekaj nesmiselno nameščenih stikal |
|---|--|

CENE (Renault Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	8.240.000
TESTNO VOZILO:	8.525.300