

Well, well

»Poglej, poglej.« Ali pa »zelo zelo v redu«. Oboje gre s (sploh s takšnim) Vel Satisom dobro skupaj. Če ste seveda tip človeka, ki ima občutek, da je Vel Satis avtomobil zanj.

Besedilo **Vinko Kernc** Foto **Aleš Pavletič**



CENA OSNOVNEGA MODELA: 9.250.000 SIT

CENA TESTNEGA VOZILA: 9.548.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški

0-100 km/h: 12,2 s

402 m z mesta: 17,9 s (123 km/h)

1000 m z mesta: 32,9 s (160 km/h)

Prožnost

Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

Največja hitrost

197 km/h (V. prestava)

Zavorna pot

od 100 km/h: 44,4 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva

skupno testno povprečje 9,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - 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.

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 225/55 R 17 H (Goodyear Eagle Ultra Grip M+S).

Mase:

prazno vozilo 1735 kg - dovoljena skupna masa 2255 kg.

Mere:

dolžina 4860 mm - širina 1860 mm - višina 1577 mm - prtljažnik 460-1468 l - posoda za gorivo 80 l.

Zmogljivosti:

največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,7 s - poraba goriva (ECE) 11,6/6,6/8,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ frajerski imidž

▲ udobje bivanja in vožnje

▲ lahkotnost upravljanja

▲ tridelna klimatska naprava

▲ uporabnost notranjosti

▼ neoprijemljivi sedeži

▼ rahlo povečan trušč v notranjosti

▼ počasen štart z mesta

▼ zibanje karoserije v hitrih ovinkih

Končna ocena

Verjetno najboljša kombinacija motorja in menjalnika za ta avtomobil. Seveda če imamo v mislih tipičnega kupca: manj zahtev pri zmogljivostih, več pri udobju in imidžu.

Dokolišine meritve: T = -2 °C / p = 1013 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 2657 km

Še vedno je kontroverzen. Še vedno je drzen oblikovalski poskus v višjem avtomobilskem razredu, kjer sicer vlada precejšnja zadržanost. Še vedno Renaultovi oblikovalci s Patrickom le Quementom na čelu zaslužijo čestitke za pogum. Čas sicer počasi, a opazno briše meje med pristaši in nasprotniki, kljub temu pa Vel Satis ostaja posebež. Lahko se z njegovo pojavo sprijaznite ali pa se ne morete. Ampak pri Avto magazinu še vedno trdimo, da je tako »drugačnih« avtomobilov premalo. Toda tudi ko (če) ste se z Vel Satisom sprijaznili, še vedno ostaja dilema: katerega. Zakaj ne takšnega, kot je bil tale? Kombinacija sodobnega štirivaljnega turbodizla (4-ventilska tehnika, neposredni vbrizg, skupni vod, prilagodljiv kot turbinskega lopatja, vmesni hladilnik polnilnega zraka) in prav tako sodobnega menjalnika (elektronsko nadzorovan, 5-stopenj prenosa, možnost ročnega pretikanja po sekvenčnem modelu) meri na točno določene kupce: na tiste, ki jim sama vožnja ne pomeni vrhunskega užitka, a je zanje po drugi strani bivanje v avtomobilu neke vrste užitek.

S to pogonsko kombinacijo ne bo težko premagovati velikih razdalj; dela z njo je malo, pri zmerni vožnji blizu hitrostnih omejitev (blizu z zgornje strani) pa se bo motor oddolžil z zmerno porabo plinskega olja: lahko ga bo peljati tudi okrog osmih litrov za vsakih 100 kilometrov. Športnik po srcu ne bo zadovoljen, saj je Vel Satis v celoti podrejen udobju. Že sam menjalnik ni med hitrejšimi in na trenutke ukrepa drugače, kot bi si viharnež želel, a zelo mehko (ter z zelo malo cukanja) pretika in tak več kot zadovolji tipičnega lastnika. Avtomobil tudi razmeroma počasi speljuje, saj je navsezadnje težak skoraj tona sedemsto kilogramov. Vel Satis se nasploh zdi najboljši približek dnevmi sobi na kolesih. Je udoben, sedeži so zelo malo bočno oprijemljivi in če tako gledaš nanj, še posebej presenetli, kako lahkotno in neutrujujoče se pusti peljati. Menda nismo vsi športniki. Če je cilj Vel Satisa zadovoljiti ljudi z veliko željo po udobju in drugačnosti, mu to tudi v tej pogonski kombinaciji nedvomno zelo dobro uspeva. »Well satisfied«, kakor namiguje njegovo ime. ■

42 avto magazin 10/2004