



Kakovostni materiali in izdelava ter ogromna količina usnja s ščepcem imitacije lesa pustijo pri uporabnikih dober vtis.



Samodejna elektronsko krmiljena mehanska zavora je le delno samodejna. Med postanki na semaforju jo je treba ročno »zategniti«. Sprostí se ob prvem pritisku na plin.

Tudi na zadnje potnike niso pozabili. Ločen ventilator skrbi za dovod svežega zraka tudi na zadnji klopi.



Leža in vodljivost Vel Satisa sta v razrednem vrhu. Nagibanje karoserije je zaradi visoke gradnje malo večje kot pri konkurenci.

Si želite biti drugačni od drugih? Vam je dovolj dolgočasnih limuzin poslovnega oziroma višjega razreda? Želite izstopati iz meglenega povprečja? Želite nekaj, česar drugi nimajo? Za vse, ki ste na ta vprašanja odgovorili pritrdilno, je Renault pripravil dober odgovor - Vel Satis.

Njegova stvaritev razburja predvsem z obliko. Ta je povsem samosvoja v poslovnem razredu vozil in kot taka močno odstopa od začrtanih smernic, ki jih že nekaj let podajajo nemški Audi A6, BMW 5 in Mercedes-Benz E.

Francozi na glas priznavajo, da Nemcem na področju tehni-

ke ne morejo blizu. Slednji naj bi bili vedno en korak pred vsemi drugimi, med katere se očitno šteje tudi Renault. Ravno zato so se odločili, da ne bodo le slepo sledili nemškimi zapovedim, temveč bodo odjadrali v povsem nove in še neraziskane vode. Nekateri se bodo v tem trenutku zago-

tovo spomnili negotovih začetkov Espaca, Scenica in Kangooja. Vsi trije so odkrivali nove tržne niše in končno tudi uspeli. Kasneje so jim po poti uspeha mnogi sledili. Ali bo Renaultu ponovno uspelo? Stave so visoke in tveganje tudi. Bo dobil svoje privrženca ali pa bo morda zara-

di preveč izrazite drugačnosti utonil v morju dolgočasnih, neizstopajočih, a vseeno odličnih limuzin?

Vel Satis želi biti limuzina poslovnega razreda. Da upravičeno sodi v omenjeni avtomobilski razred, je razvidno iz visoke stopnje splošnega udobja, velikega števila

kvadratnih metrov usnja in zlahtnega »lesa« v kabini. Hkrati pa so želeli z Vel Satisom Renaultovci ponuditi nekaj več kot »le« udobje in zlahtnost limuzine. Zato so ubrali povsem samosvojo oblikovalsko smer. Avtomobil zaradi mogočne pojave na cesti nastopa prepričljivo in kot takšen obrne marsikatero glavo ter odpre marsikatera usta še tako avtomobilsko necepljenih posameznikov. Glavna vloga na cesti vam je torej zagotovljena.

Petvratna zasnova karoserije ga uvršča med kombilimuzine, a hkrati bi ga lahko, zaradi močno nazaj potegnjene strehe, uvrstili tudi med kombije. Tu je še močno privzdignjena karoserija, ki od razrednega povprečja odstopa za opaznih 13 centimetrov. Prednost, ki se občuti predvsem v notranjosti, saj bodo tam več kot dovolj prostora našli tudi visokorasli. Kabina je tudi sicer skoraj dvoransko prostorna. Širinskih centimetrov je v izobilju tako spredaj

kot zadaj. Enako je tudi z vzdolžnimi centimetri, saj na zadnji klopi tudi ob povsem nazaj pomaknjenih prednjih sedežih oziroma »foteljih« ne zmanjka prostora za kolena potnikov. Ko smo že ravno pri »foteljih«, naj omenimo še njuno zmožnost »lomljenja« naslonov, pri čemer se zgornja dela glede na spodnja prilagajata v širokem območju 30 kotnih stopinj. Vendar pozor. Če zgornji del nagnete povsem naprej, postane usločenost naslona odloč-

no prevelika in nesprejemljiva za vsako hrbtenico, pa naj bo ta še tako gibčna. Torej je v praksi dejansko uporabnih le prvih 10 do 15 stopinj. Res pa je tudi, da v tem razredu veliko štejejo detajli in Vel Satis jih je prepoln. Tako imata fotelja še dodatno prednost. Ko zgornji del naslona pomaknete povsem nazaj, se izkaže, da odpade potreba po nastavljeni ledveni opori, saj postane že sama izbočenost sedeža zadostna, da se razbremeni ledveni predel



Vel Satis je lahko na svoji poti zelo hiter. Za zanesljivo ustavljanje mu služijo učinkovite štirikrat kolutne zavore. Zavorna pot od 100 km na uro znaša le 37,6 metra. Občutek na stopalki zavore je odličan.

Novost: glasovno opozarjanje

Tudi Vel Satis premore Renaultovo kartico - gumb Start/Stop za zagon in ustavitev motorja

Stikali za uporabo zvokovnih sporočil

Stikalo sistema za pomoč pri parkiranju

Zvočnik, iz katerega prihaja angleško govoreči ženski glas

Stikalo sistema ESP



V sredinski opori na zadnji klopi najdemo dodaten predal in držala za pijačo. Zavesice proti soncu so dobrodošle.



Prilagodljivost podpore ramen na prednjih »foteljih« je dobrodošla. Pri povsem »zlomljenem« naslonu zagotovo ni hrbtenice, ki bi se dobro počutila.



Držali za pijačo in majhen predalček so domiselno skriti za »leseno« letvico na sovoznikovi strani armaturne plošče. Spodnji predal je dovolj bogatih izmer in hlajen.

hrbtenice. Renault je pri prednjih sedežih uporabil še eno cvetko: integrirane varnostne pasove. Tako je prednji pas vedno na dosegu roke in ne glede na položaj sedeža ter velikost prednjega potnika vedno pravilno nameščen na ramenih.

Položaj za volanom je odličen, saj je izdatno nastavljen po višini in dosegu. Podobno velja tudi za voznikov sedež, ki se mu ob pomoči elektrike poleg že omenjene prilagodljivosti lahko nastavlja tudi višina in naklon sedalnega dela.

Renaultovi inženirji so se domislili še ene uporabne in zelo lično izdelane rešitve. Pod sovoznikovo okrasno letvico iz »lesa« so skrili dve držali za pločevinke in zelo priročen predalček. Ravno tako dobrodošli so tudi ogromen in osvetljen predal med prednjima sedežema ter pod vsemi štirimi sedeži nameščeni uporabni

predali, ki sicer niso pretirano globoki, a lahko vanje kljub temu odložite zemljevide in druge (A4) papirje.

Kaj pa voznja? Tu se pokaže prva opaznejša, a kljub temu ne pretirano moteča lastnost Vel Satisa. Požiranje dolgih valov in manjših cestnih prečnih grbin je suvereno in nadvse udobno. Na žalost pa še vedno nekoliko zmoti

Renault računa na približno 300.000 poslovnih z željo, postati opažen na cesti.

neprijetno stresanje podvozja pri vožnji prek večjih kratkih neravnin. Podobno se vam godi tudi pri vožnji prek udarnih lukenj, kjer je prenašanje udarcev in stresanje karoserije še bolj občutno. Nekoliko mehkejšo podvozje, povečana masa in samosvoja (beri: visoka) gradnja karoserije zahtevajo na zavrtih cestah še en danek. Tam se veliki Renault zaradi

višjega težišča v primerjavi s konkurenco bolj nagiba in tudi podkrmarjenje je prisotno. Kako ne bi bilo, saj na prednji osi »sedi« dobra tona vozila (natančneje 1085 kg), medtem ko je na zadnji osi »le« 650 kilogramov celotne lastne mase vozila.

V primeru podkrmarjenja vam priskoči na pomoč zelo učinkovit sistem ESP, ki deluje z rav-

no pravšnjo mero vmešavanja v vožnjo naravnost odlično. Nekoliko moteča je le postavitev stikala za izklop ESP-ja, ki je nameščen na spodnji del armaturne plošče desno ob volanski drog, kjer je skrit za volanski obroč.

Prišli smo do morda največje pomanjkljivosti Vel Satisa, ki pa le ni tako zelo moteča, da ne bi nikoli več želeli sestiti za njegov vo-

lan. Beseda teče o samodejnem menjalniku Proactive. Njegov samodejni način delovanja je za preganjanje po zavrtih podeželskih cestah premalo dodelan. Najbolj moti nenehno pretikanje med prestavami in vklapljanje ter izklapljanje premostitvene sklopke hidravlične sklopke samodejnega menjalnika. Potniki bi najbrž »požrli« tudi vso odvečno pretikanje, če ga le ne bi spremljali številni sunki iz pogonskega sklopa, ki naredijo vožnjo manj udobno, kot se spodobi za ta razred avtomobilov. Sunke zaradi odvečnega pretikanja lahko v zelo veliki meri odpravite s preprostim vklopom ročnega načina izbiranja prestav, pri čemer menjalnik kljub varovalnemu samodejnemu pretikanju in zadrževanju prestav vozniku še vedno dopušča dovolj oblasti nad pogonskim sklopom. Trilitrski turbodizel je največji Renaultov tovrstni agregat in je

sitar dunlop

