Od umetnosti k avtomobilu

Renaulti postajajo vse bolj umetniški izdelki. Marsikomu niso všeč, marsikdo takšne poti ne odobrava. V tem trenutku nosi hišno zastavo najprestižnejši Vel Satis, ki je - ne glede na okus - izdelek, vreden postavitve v salon.
Pa si pod besedo »salon« predstavljajte, kar si hočete.

Kokpit: nadaljevanje zunanje oblike, veliko predalov, nekaj ergonomskih napak

FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Lahko bi bila tudi dnevna soba nekoga ali pa moderna galerija. Ljudje si že ves čas pridržujemo pravico do lastnega okusa, Vel Satis pa še posebej igra na one, ki so naveličani tudi najnatančnejših, a neizrazitih, nepovednih avtomobilskih oblik. Pošteno. Hrabro; najbrž se kupcev pred vrati v naslednjih letih ne bo trlo, bodo pa zato tisti, ki bodo imeli čast takšen avtomobil imeti, brez dvoma izključno ljudje s posluhom za umetnost. Četudi »le« avtomobilsko.

Vel Satis, katerega ime sicer pofrancozeno, a jasno angleško namiguje na Well Satisfied (dobro zadovoljen), je takšen avtomobil, da bo tudi »Nerenaultovcu« dvignil spoštovanje do tega avtomobila in do te znamke. Vsekakor je krepko bolj impozanten od danes že skoraj pozabljenega, ob svojem rojstvu pa dokaj zanimivo oblikovanega Safrana.

Gledano z nekaj metrov je Vel Satis avtomobil brez pripomb, seveda če se utegnete identificirati z znamko in videzom. Zaradi od avtomobilskega povprečja večje zunanje višine in zaradi svojevrstnih karoserijskih potez uporabnost ne trpi; videti je manjši, kot v resnici je (kar sploh ni slabo), dostop vanj skozi vseh pet vrat ni otežen in notranja prostornost zadovolji tudi višjerasle, močnejše ali pa le zahtevnejše.

Iz Pariza velikokrat pridejo avtomobili z drobnimi, preprostimi, a izvirnimi rešitvami, za katere se najbrž marsikdo tolče po glavi, češ, kako to, da si tega nismo izmislili mi! Vel Satis ima na primer zares preprosto in učinkovito rešitev pokritja cevi posode za gorivo: karoserijski pokrov je namreč istočasno tudi pokrov cevi; odpreš in vstaviš cev za gorivo. Manj izvirnosti so pokazali konstruktorji stopalk; ker je tale Vel Satis opremljen s samodejnim menjalnikom, nima stopalke sklopke, toda preostali dve stopalki sta enaki kot pri izvedbi z ročnim menjalnikom. Zavora je zato zelo ozka, glede na tamkajšnjo prostornost pa nesmiselno preblizu stopalki plina. In druga glede na drugo sta višinsko preveč razmaknjeni. Podobno nesmiseln je osrednji zaslon, ki zmore prikazati le (v Sloveniji še vedno nedelujočo) navigacijo in prav na drobno radijsko frekvenco ter uro, čeprav pri konkurenci tja pospravijo tudi podatke s potovalnega računalnika, izdatnejše podatke z avdiosistema ... In ko smo ravno pri avdiosistemu: po videzu sicer povsem pristoji enako zanimivi notranjosti, kot je zunanjost, toda upravljanje je povsem izven doslej znanih standardov. Je doslej edini avdiosistem, za katerega smo morali poseči po knjižici z navodili.

Vel Satis je daleč od tega, da bi bil športen avtomobil; ampak takšen motor mu skupaj z menjalnikom odlično pristoji.

V Vel Satisu boste sedeli natanko tako, kot od sodobnega Renaulta višjega avtomobilskega razreda pričakujete: visoko (glede na tla v avtomobilu) in z občutkom, da je debelina sedeža kot v domačem fotelju. S tem me močno spominja na dobri stari R16 (test AM 1/1967)! Po kabini so mu namenili veliko predalov (med drugim tudi pod vsak sedež enega), ampak ko sedete vanj, nimate kam odložiti stvari iz rok. Še vedno moti tudi le »enosmerni« potovalni računalnik, ampak najbolj smo mu zamerili to, da med vožnjo zaponka desnega varnostnega pasu tolče ob neko drugo plastiko, ko sopotnika ni v avtomobilu. Nekako ne gre vštric z imidžem, ki si ga Vel Satis lasti.

V testnem Vel Satisu je bil 3,5-litrski bencinski šestvaljnik, ki se je skupaj s samodejnim menjalnikom karoseriji odlično podal. Par je odlično deloval, ko smo menjalniku pustili samodejno pretikati, le porabe goriva nismo mogli ukrotiti pod 14 litrov na 100 kilometrov. Nekoliko slabše sta se izkazala, ko smo pretikali ročno; motornih zmogljivosti je bilo (vsaj navidezno) v določenih trenutkih vožnje za spoznanje več, ampak samo pretikanje ni bilo takšno, kot smo pričakovali: po (pre)dolgem premoru je menjalnik hitro in sunkovito vklopil želeno prestavo.

Tako motoriziran Vel S. se je pustil hitro voziti; z mesta je že s polovico plina in na asfaltu (celo ob vklopljeni elektroniki za nadzor zdrsa gnanih koles) prvih nekaj metrov kar živčno vrtel kolesi v prazno, ampak kmalu so se stvari umirile tako, kot se za Vel Satis kot udobno, prestižno potovalno limuzino spodobi. Če pod kolesi teče avtomobilska cesta, je potovanje lahko izredno hitro, saj motorju pozno zmanjka moči, pri 4000 mirnih motornih vrtljajih v neposredni prestavi pa bi lahko potovalna hitrost brez težav za mehaniko znašala 190 kilometrov na uro - kjer je to seveda dovoljeno.

Manj živahnosti si smete privoščiti na cestah zunaj naselij; nekoliko zaradi neizrazite bočne sedežne zaščite, predvsem pa zaradi celotnega mehanskega paketa. Podvozje, ki daljše valove odlično blaži, je na kratkih manj suvereno, kočija nad njim pa se v hitrejšem ovinku tudi neprijetno nagne. Lega na cesti je sicer varna in zanesljiva, ampak že sama pojava tega avtomobila ni takšna, da bi klicala k podiranju časovnih rekordov na ovinkastih cestah.

Ker, kot pravim, je Vel Satis med vsemi današnjimi avtomobili daleč najbolj umetniški izdelek. Všeč ali ne, vedeti morate, da je tovrstna »ljubezen« verjetno obojestranska. Če ste človek zanj, je tudi Vel Satis avtomobil za vas. In obratno. Tako izrazitega značaja pa nima vsak avtomobil. In to mu štejemo izključno v dobro!

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 6-valjni - 4-taktni - V-60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 95,5 × 81,4 mm - gibna prostornina 3498 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 177 kW (241 KM) pri 6000/min - največji navor 330 Nm pri 3600/min - ročična gred v 4 ležajih - 2×2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 9,0 l - motorno olje 4,8 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,690; II. 2,940; III. 1,920; IV. 1,300; V. 0,950; vzvratna 1,350 - diferencial 2,480 - gume 245/45 R 18

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD, EBA - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: 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 - notranje: dolžina 1730 mm - širina 1580/1550 mm - višina 930-990/950 mm - vzdolžnica 870-1100/930-690 mm - prtljažnik (normno) 460 l - posoda za gorivo 800 l

Mase: prazno vozilo 1720 kg - dovoljena skupna masa 2270 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 235 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,3 s - poraba goriva (ECE) 16,8/8,5/11,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:

0-60 km/h:	4,0 s
0-80 km/h:	5,9 s
0-100 km/h:	8,4 s
0-120 km/h:	12,0 s
0-140 km/h:	15,9 s
1000 m z mesta:	29,6 s (178 km/h)

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
50	46,6 km/h
70	66,0 km/h
90	84,9 km/h
100	96,0 km/h
130	125,3 km/h

Največja hitrost:
235 km/h (položaj prestavne ročice D)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	8,4 s
80-120 km/h (V.):	20,2 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	65,9 m
od 100 km/h:	38,4 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	18,0 l/100 km
Najmanjše povprečje	14,6 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	53	53	53
90 km/h	61	59	58
130 km/h	66	63	63
Prosti tek			36

Okoliščine meritev
T = 21 °C
p = 1010 mbar
rel. vl. = 63 %
Stanje kilometrskega števca: 10013 km
Gume: Michelin Pilot Primacy XSE

Napake med testom:
- električni pomik prednje leve šipe in ogledala ne deluje
- občasno ne deluje lučka za osvetlitev sovoznikovega ogledala

KONČNA OCENA

Ni treba, da so vam všeč natančni nemški avtomobili. Vel Satis je odlično nasprotje in svežina v svojem razredu. S takšnim motorjem je odličen - razen pri porabi.

- videz zunaj in znotraj
- značaj avtomobila
- prostornost
- samodejnost menjalnika
- zmogljivosti motorja
- prilagodljivost in velikost prtljažnika
- ročnost samodejnega menjalnika
- poraba goriva
- stopalke
- preveč drobnih napak
- nedovršena ergonomija

CENE (Renault Slovenija)	**SIT**
OSNOVNI MODEL:	10.150.000
TESTNO VOZILO:	**10.703.200**