

Delovna žival



88 kilovatov iz 2,5-litrskega turbodizla je dovolj, da je spomin na okroglo nalepko z rdečo obrobo in številko 80 naravnost smešen.

besedilo: Matevž Hribar • foto: Aleš Pavletič, Matevž Hribar

ljena skupna masa pa tri tone in pol), a s takim dostavnikom se kaj hitro zgodi, da je marsikateri osebni avtomobil na cesti v napoto.

Neke strašne revolucije v zadnjih letih dostavna vozila niso doživela. Oblikovalci na nekaj let osvežijo sprednjo masko in luči, dodajo na bok in zadek kak nov prelom pločvine in v notranjost kakšen predal. Master ima v vratih enega majhnega in enega ogromnega, ki požre tri plastenke, velike liter in pol, levo od volana enega manjšega (za 'coffee to go') pa dve odprtini za radio (?) in en velik predal nad njima, na sredinski konzoli še en predal za dve veliki plastenki (saj ne, da bi v predale tlačili le pijačo, a tako si boste najlažje predstavljali volumen), en odprt in en s ključavnico zaprt predal pred sopotnikom, dva na stropu in še v desnih vratih enako kot v levih, na armaturki pa je še sponka za pripenjanje dokumentov (dobavnic, seznama strank,

računov ...). Aja, pa še predal pod desno, sopotnikovo klopjo. Skratka, odlagalnih mest v kabini je dovolj.



Če pustimo ob strani trdo in robustno plastiko, ki takšna pač mora biti, je bil voznikov sedež ena redkih stvari, ki bi jo radi pograjali. Zdi se premehak in slabo podpira hrbtenico, tako da je hrbet usločen kot v starem fotelju. Glede na to, da predsedene ure za (položnim) volanom takega dostavnika navadno niso kratke, bi si po našem mnenju vozniki zaslužili več.

Motor ima v vseh izvedenkah enako prostornino, a različno največjo moč – izbiramo lahko med 100-, 120- in 150-'konjskim' dCijem. Testni je imel vgrajen motor iz zlate sredine in se je izkazal za dovolj močnega za razvažanje s hitrostjo v zakonskih omejitvah,

a ga nismo nikoli polno obremenili. Če boste vozili težak tovor, bo dodatnih 30 'konjev' verjetno prišlo prav. V šesti prestavi pri 120 kilometrih na uro brni z le 2.500 vrtljaji, zato je poraba zmerna. Merili smo jo dvakrat in obakrat izračunali na desetinko enako porabo 9,2 litra na sto kilometrov. Menjalnik se hladen rahlo upira pretikanju v drugo in tretjo prestavo, občutek je sicer delavsko dober.

In tovorni prostor? Uporabno oglat, s štiri serijsko vgrajenimi pritrdilnimi sponkami, z 10,8 kubičnega metra prostornine (srednja medosna razdalja, povišana streha) in s polico nad kabino z nosilnostjo 80 kilogramov. Master je sicer na voljo v treh medosnih razdaljah in treh višinah s prostornino tovornega prostora od 8 do 13 kubičnih metrov, omislite pa si ga lahko tudi z odprtim tovornim delom, z dvojno kabino (za dodatne štiri potnike v drugi vrsti), kot potniškega (za devet potnikov) in celo kot mini avtomobil za prevoz 16 oseb.

Pohvalo si zaslužijo odlična dvodelna ogledala, ki odlično pokrijejo dogajanje za in ob vozilu, saj je treba vedeti, da zaradi odsotnosti šipe v drugi vrsti bočni pogled pred prehitevanjem ne koristi dosti. Preglednost je zaradi velikih šip, oglate oblike in visokega položaja voznika dobra, delo kakovostno opravljajo tudi brisalniki, ki obrišejo skoraj celotno površino, le v hladnih jutrih je potrebno nekaj kilometrov oziroma minut delovanja motorja, da se notranjost segreje in odrosi. Velik dizel, pač. Zvočniki so za poslušanje novic o zastojih na cestah dovolj dobri, na dober zvok glasbe pa lahko pozabite, še posebej pri večjih hitrostih, ko tišina v kabini zmoti hrup vetra.

Toliko od nas po nekaj manj kot tisoč prevoženih kilometrih, in če pod črto zaključimo – stroj služi svojemu namenu.

In če vas zanima, trenutno pri Renaultu ponujajo 2.000 evrov akcijskega in še 1.000 evrov popusta, če se kupec odloči za Renault financiranje, tako da cena prav takega Masterja pade na 20.410 evrov. ◀◀

Renault Master Furgon 2.5 dCi 120

Cena osnovnega modela: 22.650 EUR
Cena testnega vozila: 23.410 EUR

NAŠE MERITVE
T = 10 °C / p = 1029 mbar / rel. vl. = 60 % / Stanje kilometrskega števca: 4.251 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 16,0s
402 m z mesta: 19,5 s (115 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV, V): 10,3 s / 13,2 s
80-120 km/h (V, VI): 20,1 s / 17,0 s

NAJVEČJA HITROST
148 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 49,5 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA
skupna testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2.463 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 3.500/min - največji navor 300 Nm pri 1.500/min.
Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/65 R 16 C (Dunlop SP LT60-8).
Masa: prazno vozilo 1.969 kg - dovoljena skupna masa 3.500 kg.
Mere: dolžina 5.399 mm - širina 2.361 mm - višina 2.486 mm - prtljajnik 10,8 m³ - posada za gorivo 100 l.
Zmogljivost: največja hitrost 161 km/h - pospešek 0-100 km/h 17,9 s - poraba goriva (ECE) 10,7/7,8/8,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ velik uporaben tovorni prostor
▲ dovolj močan, nepožrešen motor
▲ robustna izdelava
▲ preglednost
▲ odlagalni prostori v notranjosti

▼ [pre]mehki sedeži

Končna ocena

Se sprašujete, v čem je Master boljši ali slabši od sorodnih modelov z imeni Ducato, Boxer, Movano? Velikih razlik med dostavniki, ki so si celo na pogled zelo podobni, ni – ostajata pa pripadnost znamki in razvejenost servisne mreže, pri kateri pa je Renault med boljšimi.