

Test

| Renault Fluence 1.6 16V Dynamique

Zahod–vzhod–zahod

Fluencea so razvili na Zahodu, z namenom, da bi mu uspelo na Vzhodu. In tam, natančneje v Turčiji, so našli tudi proizvodne obrate zanj. Toda po 14 dneh druženja z njim si upamo trditi, da so njegovi cilji bolj ambiciozni.

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Saša Kapetanovič**



» Pa ne samo njegovi. Vse skupaj se je začelo že v oblikovalskem studiu, kjer je nastajal. Izvolite, pogledajte ga še enkrat; se res zdi, da gre za cenejšo različico Megana? Po odzivih mimoidočih sodeč, bi rekli, da ne. Mimogrede, če vas bega, kje morate oziroma h kateri ga družini morate pritakniti, povejmo, da je še najbližje Meganovi. To dokazuje s prav takšno platformo, kot jo imajo drugi, in z medosno razdaljo, ki si jo deli z Grandtouri, da ni njihov čistokrven član, pa pričajo sprednji pomožni okvir, sposojen pri prejšnji generaciji Meganov, na novo uglasen in udobju bolj približan volanski servomehanizem ter zadnja prema, ki ni Renaultova, ampak Nissanova.

Ampak vrnimo se k njegovi obliki. Čeprav so Fluencea razvijali predvsem za vzhodne trge, je že danes jasno, da gre za enega tistih



avtomobilov, ki bo pritegnil tudi zahodnoevropske kupce. In to celo tiste, ki jih limuzine navadno ne ganejo. Elegantna stranska linija in zadek, ki spomni na Laguninega (coupe), sta oblikovalcem očitno preveč dobro uspela. In enako lahko rečemo za sprednji del, čeprav je v marsičem drugačen od Meganovega. Pravzaprav oblikovnih podobnosti med Fluenceom in Megani ne iščite preveč zagnano. Seznam sestavnih delov, ki si jih delijo, je presenetljivo skromen – na njem so le še vetrobransko steklo, sprednji šipi v vratih in kljuke.

Nekaj več podobnosti bodo tisti, ki zadnjo generacijo Meganov dobro poznajo tudi od znotraj navzven, opazili v notranjosti. Armaturna plošča se zdi skoraj povsem enaka, čeprav se kasneje izkaže, da tudi to ni popolnoma res. Digitalnih merilnikov Fluence ne pozna, kar mu bodo tisti, ki (še vedno) prisegajo na analogne, zagotovo šteli v prid. Ampak če mislite, da za to odločitvijo stojijo varčevalni ukrepi, se motite. Fluence se hvali s prav takšnim izborom materialov, kot jih najdemo v Meganih, odlično končno izdelavo, okrasnimi elementi, ki sicer niso iz aluminija, vendar to prav nič ne moti, in z usnjem, ki ga, če se odločite za najbogatejši paket opreme (Dynamique), najdete

“Oblikovnih podobnosti med Fluenceom in Megani raje ne iščite preveč zagnano. Seznam sestavnih delov, ki si jih delijo, je zelo kratek.”

prav povsod, kamor seže dlan: na vratih, volanskem obroču, prestavni ročici, ročici parkirne zavore, opori za roki med sedežema in v kombinaciji z blagom tudi na sedežih. V usnje oblečena notranjost pa ni edini razlog, ki vas bo prepričal, da posežete po najbogatejši opremi. Ker pri Renaultu dobro vedo, da se bo Fluence na vzhodnih trgih večkrat znašel v vlogi službenega ali celo poslovnega vozila kot družinskega avtomobila, so temu podredili prav vse. Za začetek so izbrali daljšo medosno razdaljo (Megane Grandtour) in tako zadaj zagotovili dovolj prostora tudi za noge odraslih, da potnikov tam pozimi ne bi zeblo in da jim poleti ne bi bilo vroče, sta na sredinskem grebenu svoje mesto našla dva zračnika, da bi bila vožnja prijetna, skrbijo naslon za roke, ki v sebi skriva držali za pijačo, predali v vratih in žepi na hrbtih sprednjih sedežev, na stropu sta tudi bralni lučki, oprema Dynamique pa vključuje še zavesici v vratih, ki zaščitata pred soncem ali nezaželenimi pogledi.

Da limuzinsko grajeni Renaulti slovijo po izjemno prostornih prtljažnikih, je že

“Če vas bega, h kateri družini morate pritakniti Fluencea, je še najbližje Meganovi.”

“Čeprav se zdi, da za tako elegantnim zadkom ne more ostati prav veliko prostora, ga je – natanko 530 litrov.”

Iz oči v oči



Vinko Kernc

Če le malce pobrsamo nazaj, ugotovimo, da limuzine tega razreda niso ves čas tako neprijljive, kot se zdijo danes. Spomnite se Renaulta 19 Chamade pa Renaulta 11 in še kakšnega. Delno je za neprijljivenost zadnjih let zagotovo kriva slaba ponudba – tako velike limuzine so na tem koncu sveta videti neprivlačne. To se je v zadnjem času, tudi s prihodom Fluencea (čeprav v tem ni več edini!), precej spremenilo: od zunanjega videza do materialov in obdelave/izdelave notranjosti je Fluence nekje na ravni Mégana. Če torej dnevno ne vozite hladilnikov in pralnih strojev, morda tale limuzina ni slaba alternativa podobno velikim avtomobilom tega razreda.

nekaj časa znano in tej tradiciji se tudi tokrat niso odpovedali. Čeprav se zdi, da za tako elegantno oblikovanim zadkom ne more ostati prav veliko prostora. Toda ko odprete pokrov, postanete priča vsem 530 litrom, ki jih v zadku ponuja Fluence. Resda niso tako dovršeni kot v drugih zahodno evropskih limuzinah (ob straneh ni predalov, rob, čez katerega je treba nesti prtljago, je precej visok, izpod stropa zevajo gola pločevina in inštalacije ...), toda po drugi strani je ta tudi dvostopenjsko (60 : 40) povečljiv in z odprtino, ki ni (tako kot ponekod) omejena s kovinsko ojačitvijo. Ja, glede velikosti prtljavnika Fluenceu res težko kaj očitamo, si pa zasluži grajo, ker nima ročaja za zapiranje pokrova na notranji strani in ker nosilca pokrova prtljavnika nista teleskopska, ampak klasična, kar pomeni, da je treba biti pri zlaganju prtljage bolj previden, saj zahtevata svoj prostor v prtljavniku.

In tu Fluence tudi prvič zares pokaže, za katere trge je bil prvotno razvit. Njim pa je v celoti prilagojena tudi motorna paleta. Če ste navajeni Meganove, boste ob pogledu

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	440
Parkirna tipala zadaj	330
Radio s sistemom za prostoročno telefoniranje	150
Električno poklopilna zunanja ogledala	120



nanjo le začudeno obnemeli. Motorji so trije, pravzaprav dva, saj se dizla razlikujeta le v moči, ne glede na to, za katerega se odločite, pa ves čas izbirate v zelo ozkem razponu moči (od 63 do 81 kW). Tako se na koncu bencinski motor, ki je pogonjal testnega Fluencea, zdi celo najboljša od vseh ponujenih možnosti, saj je cenovno najugodnejši in hkrati najzmogljivejši. Zanj boste morali, če se boste odločili za osnovni paket opreme (Authentique), odšteti nekaj manj kot 15.000 evrov oziroma natanko 17.000 evrov, če boste izbrali najdražjega (Dynamique). Temu pa so primerne tudi njegove zmogljivosti. Čeprav gre za najzmogljivejši motor v ponudbi, razvajanja z motorno močjo ne pričakujte. Prej nasprotno. Ta komaj še zadovoljivo opravlja svoje delo. Navora je v spodnjem delovnem območju manj, kot bi pričakovali (sodobno grajeni motorji ga danes ponujajo več), v zgornjem območju sicer zaživi, toda hkrati postane tudi požrešen (na porabo pod 10 litri na 100 prevoženih kilometrov raje pozabite), menjalnik je le petstopenjski in bi lahko bil, če smo odkriti, pri svojem delu za odtenek bolj uglajen, podobno kot vse drugo v Fluenceu pa je izrazito k udobju naravnani tudi volanski mehanizem, ki je, ko avto stoji, preveč ojačan, in čeprav kasneje otdi, pravih povratnih informacij vozniku vseeno ne ponudi.

Tako zagotovo ni treba več poudarjati tistega, kar vas bo pri Fluenceu najbolj navdušilo



– to je brez dvoma udobje. In temu je prilagojeno prav vse; tudi sedež, paket opreme, če se odločite za Dynamique (odklepanje in zagon motorja brez ključa, tipalo za dež, tempomat in omejevalnik hitrosti s komandami na volanu, dvokanalna klimatska naprava), in če pogledamo testnega, to lahko rečemo tudi za izbor doplačil (radio z ozvočenjem Arkamys in odličnim bluetooth GSM-vmesnikom, parkirna tipala zadaj, samodejno zlaganje zunanjih ogledal).

Resnica je, da je Fluence na našem testu dokazal, da se tudi sam najbolje počuti, ko je vožnja udobna; torej znotraj zakonskih omejitev in na cesti, ki je ravna ali zmerno zavita. In če ste mu ponudili vse to, vas lahko tekoče in z veliko francoske mehkebe popelje prav povsod, kamor ste se namenili. Tudi od zahoda proti vzhodu in nazaj.

Tabela konkurence

MODEL	Renault Fluence	Ford Focus	Mazda3
	1.6 16V Authentique	1.6 Ebony (4 vrata)	1.6i CE
motor (zasnova)	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni	4-valjni – vrstni
gibna prostornina (cm ³)	1.598	1.598	1.598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	81/110 pri 6.000	74/100 pri 6.000	77/105 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	151 pri 4.250	150 pri 4.000	145 pri 4.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.618 × 1.809 × 1.479	4.481 × 1.839 × 1.497	4.580 × 1.755 × 1.470
največja hitrost (km/h)	185	182	184
pospešek 0–100 km/h (s)	11,7	12,0	12,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,8/5,3/6,5	8,7/5,5/6,7	8,3/5,2/6,3
cena osnovnega modela (evri)	14.900	16.440	16.390

Tehnični podatki

CENA: (Renault Nissan Slovenija, d. o. o.)		Garancija:	
1.6 16V Authentique:	14.900 EUR	2 leti splošne in mobilne garancije,	
1.6 16V Dynamique:	17.000 EUR	3 leta garancije na lak,	
Testno vozilo:	18.040 EUR	12 let garancije za prerjavanje.	
Moč:	81 kW (110 KM)	Predvideni redni servisi:	
Pospešek:	12,2 s	Servisni interval na 20.000 km ali eno leto.	
Največja hitrost:	185 km/h		
Povpr. poraba:	8,7 l/100 km		

Renault Fluence 1.6 16V Dynamique

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka	kasko zavarovanje (2): 2.884
gorivo	10.040	
gume (1):	1.976	Skupaj: ni podatka
izguba vrednosti po 5 letih:	6.180	Strošek za prevoženi km: ni podatka
obveza zavarovanje (2):	2.625	

(1) – upoštevani smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum
(2) – predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

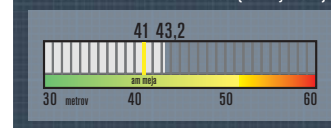
T = 3°C / p = 958 mbar / rel. vl. = 75 % / Gume: Michelin Alpin M+S 205/55R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 1846 km

Vozne lastnosti		s
Pospeški		
0–100 km/h:		12,2
402 m z mesta:		18,3
		(124 km/h)
Prožnost		s
50–90 km/h (IV):		13,5
80–120 km/h (V):		23,5
Največja hitrost		185 km/h (V, prestava)
Poraba goriva	l/100 km	
najmanjše povprečje		7,1
največje povprečje		10,4
skupno testno povprečje		8,7



Trušč v notranjosti				dB
Prestava	III.	IV.	V.	
50 km/h	56	54	52	
90 km/h	64	60	58	
130 km/h		66	64	
Prsti tek		36		

Zavorna pot		m
od 130 km/h:		70,1
od 100 km/h:		43,2
		(AM meja 41 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

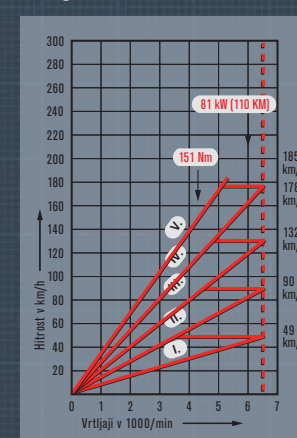
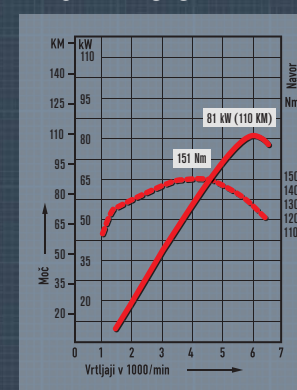
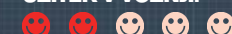


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

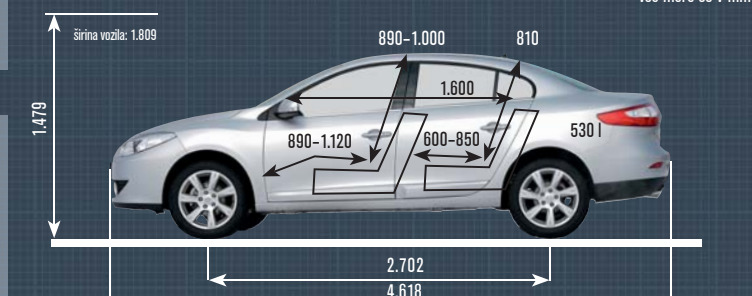


Za tiste, ki besedo užitek enačite z udobjem, bo Fluence dovolj, vsi drugi pa boste morali pogledati k drugim (športno bolj naspicnim) Renaultovim modelom.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 79,5 × 80,5 mm – gibna prostornina 1.598 cm³ – kompresija 9,7 : 1 – največja moč 81 kW (110 KM) pri 6.000/min – srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s – specifična moč 50,7 kW/l (60,9 KM/l) – največji navor 151 Nm pri 4.250/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – po 4 ventili na valj – večtočkovni vbrizg goriva. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – prestavna razmerja I. 3,73; II. 2,05; III. 1,39; IV. 1,03; V. 0,82 – diferencial 4,21 – platišča 7 J × 17 – gume 205/55 R 17, kotalni obseg 1,98 m. **Voz in obese:** limuzina – 4 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator – zadaj poltopa prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.225 kg – dovoljena skupna masa 1.725 kg – dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.300 kg, brez zavore: 650 kg – dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 185 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,7 s – poraba goriva (ECE) 8,8/5,3/6,5 l/100 km, izpust CO₂: 155 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.809 mm – kolotek spredaj 1.541 mm – zadaj 1.563 mm – rajdni krog 11,1 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.500 mm – dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnji sedež 450 mm – premer volanskega obroča 370 mm – posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 2 × kovček (68,5 l),
1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina – stranski varnostni blazini – varnostni zračni zavesi – pritrdišča ISOFIX – ABS – ESP – servo volan – samodejna klimatska naprava – električni šip spredaj in zadaj – električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali – radio s CD-predvajalnikom in MP3-predvajalnikom – daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametno kartico – po višini in globini nastavljeni volanski obroč – tipalo za dež – po višini nastavljen voznikov sedež – deljiva zadnja klop – potovalni računalnik – tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	13	Fluence je vsučna limuzina in glede na trge, ki jim je v prvi vrsti namenjen, presenetljivo kakovostno narejena.
Notranost (125)	100	Prostora je dovolj, oprema je bogata, materiali dobri, zmotijo malenkosti, kot je vpetje prtljajnega pokrova.
Motor, pogon, podvozje (65)	40	Motor ne razvaja z zmogljivostmi. Za to precej bolj skrita podvozje in volanski mehanizem. Menjalnik bi lahko bil bolj uglajen.
Vozne lastnosti (70)	57	Fluence je v nasprotju z Meganom bolj prilagojen udobju in manj športnim užitek med ovinki. Zavore so dobre.
Zmogljivosti (35)	15	Katerim trgov je prvotno namenjen, najbolj očitno pokaže pod tem poglavjem. Bencinski motor je en sam in zgolj povprečno zmogljiv.
Varnost (45)	34	Ko gre za varnost, pri Renaultu ne delajo razlik. Fluence v sebi skriva prav vse, s čimer se hvalijo tudi drugi Renaulti.
Gospodarnost (65)	45	Izrazito varčen s porabo goriva ni (šibak motor), dobite pa z njegovim nakupom kljub vsemu veliko avtomobila za spodoben denar.

Skupaj 304
Naj vas ne zavede; čeprav je Fluence v veliki meri namenjen vzhodnim trgov, to še ne pomeni, da gre za cenejšo izvedbo Megan. Nasprotno! Fluence je večji, prav tako bogato opremljen, torej je upravičeno tudi nekoliko dražji. Še vedno pa je cenejši od večine podobno velikih zahodnoevropskih tekmecev.

OCENA avto magazine 1 2 3 4 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ oblika
- ▲ prostornost
- ▲ oprema
- ▲ udobje
- ▲ prtljajnik (velikost)
- ▲ vzdolžni pomik sedeža
- ▲ bluetooth vmesnik (GSM)
- ▼ skromna motorna ponudba
- ▼ preglednost nazaj
- ▼ ni ročaja za zapiranje pokrova prtljavnika
- ▼ vpetje pokrova prtljavnika
- ▼ povprečne motorne zmogljivosti
- ▼ nekomunikativen volan