

# Gospod turbo

Če bi bili malce zlobni, bi lahko turbopuhala razdelili v dve kasti, seveda glede na motor, ki mu pomagajo dihati.



Cena udobja in živahnosti je (tudi tokrat) poraba, a kazen ni tolikšna, da bi odvrnila od nakupa. Povprečna poraba (zelo hitrega) testa je bila dobrih 12 litrov, ob zmerno hitri vožnji je padla proti enajstim in pol. Iz izkušenj vemo, da bi primerljiv dizel popil dva (morda dva in pol) litra manj. Veliko? Odrisno predvsem od tega, kako na te stvari gledate in kako visoko na vaši lestvici prioritet je živahen in prožen motor (in s tem povezano udobje in užitki).

Sicer pa je med Scenici pet sedežni Grand

**E**ne so kot knapi: črne, umazane, delajo v oblaku črnih sajastih delcev. Tiste dizelske. Potem pa so tu še tiste druge, gosposke, čiste, v belih haljah, ki se ukvarjajo s tem, kako izvleči čim več moči iz bencinskih motorjev. Knapi proti inženirjem ...

V testnem Grand Scenicu je bila torej 'ta gosposka' turbina – in seveda bencinski motor. Ljubitelji sajaste, varčne vožnje lahko na tem mestu kar nehate brati in čas, ki bi ga porabili za to, raje izkoristite za računanje najnižjega povprečja, ki ste ga (ali pa bi ga lahko) dosegli s

(turbo)dizlom. Preostali pa ...

Druge bo verjetno zanimalo, da dvolitrski 16-ventilski turbobencinar zmore 163 'konjev', da ga sicer že poznamo iz Lagune, Vel Satisa, Espacea ali recimo kupe-kabrioletskega Megana, da je tih in predvsem ugledno prožen. Poskusite takole: najdite zelo strm klanec, zataknite avto v tretjo prestavo in pri približno 30, 35 kilometrih na uro pohodite plin. Rezultat pri testnem Grand Scenicu: niti trenutka oklevanja, motor brez težav in upiranja potegne do 40, 45 kilometrov na uro, kjer se začne prizigati lučka, ki ozna-

čuje, da se hočejo prednja kolesa zavrteti v prazno. Brez sunkov, tresenja, basovskega ropotanja in drugih znakov, da motorju takšno početje ni všeč. Ko smo kaj takega poskušali s tipičnim (in po navoru primerljivim) turbodizlom, je nekaj-krat grobo potegnil in – ugasnil. Da ne govorimo o tem, da Grand Scenicov turbobencinar v tretji prestavi zmore ne le 30, ampak tudi (približno) 150 kilometrov na uro, klasičen turbodizel pa komaj kakih 100, 110. Mnenje o tem, kateri je lažji in udobnejši za vožnjo, si lahko (zlahka) ustvarite sami.



## Renault Grand Scenic 2.0 16V Turbo (120 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 24.200 evrov  
Cena testnega vozila: 26.930 evrov

### NAŠE MERITVE

[T=10 °C; p=1027 mbar / rel. vl.: 54 % / Stanje km števca: 4.609 km]

### POROČI

0-100 km/h:	9,8 s
402 m z mesta:	17,0 s [135 km/h]
1000 m z mesta:	30,8 s [173 km/h]

### PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	6,6 s
50-90 km/h (V.):	10,1 s
80-120 km/h (V.):	9,5 s
80-120 km/h (VI.):	13,3 s

### NAJVEČJA HITROST

204 km/h  
[Vl. prestava]

### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 46,1 m [AM meja 42 m]

### PORABA GORIVA

skupno/testno povprečje 12,3 l/100 km

### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - giba prostornina 1.998 cm<sup>3</sup> - največja moč 120 kW (165 KM) pri 5.000/min - največji navor 270 Nm pri 3.250/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Dunlop Winter Sport 3D M+S).  
Mase: prazno vozilo 1.505 kg - dovoljena skupna masa 2.175 kg.  
Mere: dolžina 4.498 mm - širina 1.810 mm - višina 1.620 mm - prtljažnik 200-1.920 l - posoda za gorivo 60 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 206 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,3/8,1 l/100 km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ zmogljivosti
- ▲ prtljažnik
- ▲ prostornost
- ▼ položen volanski obroč
- ▼ premalo manjših odlagalnih površin
- ▼ trmast avtoradi

### Končna ocena

Tudi avtomobili, namenjeni družinskemu prevozu, imajo lahko dušo in so lahko zabavni za voznika. Grand Scenic z dvolitrskim turbobencinarjem je odličen primerek.

kar pomeni, da je tistega dobrega pol 'kubika' prtljažnika namenjenega le prtljagi. Te vanj ni treba zlagati, lahko jo zmečete od daleč, pa bo prostora še vedno dovolj. In potniku zadaj bodo še vedno sedeli udobno.

Da je voznikov prostor zasnovan dokaj ergonomsko, a z že znamen preveč položnim volanskim obročem in neosvetljenimi gumbi na njem, je skupno vsem Scenicom, prostoren občutek in kakovostna (vsaj na otip) plastika večinoma tudi. Tudi kakovost izdelave ni šepala, razveseli pa (v tem primeru) tudi dovolj bogat seznam opreme.

Torej: če niste tiste sorte, ki objektuje vsak izgubljeni liter goriva, bo dvolitrski turbobencinar v Grand Scenicu odlična izbira. Kdo pravi, da morajo biti uporabiti avtomobili dolgočasni. ■