

Najmanjši med velikimi

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Aleš Pavletič

V velikem Grand Scenicu boste vedno majhni, po novem pa je skromen tudi motor pred vami.

► Malce za spremembo sem otroka pripel na šesti in sedmi sedež, sedeže v drugi vrsti pa prekucnil v veliko uporabno mizico. Seveda je bilo veselje malčkov nepopisno, da sta se lahko peljala v prtljažniku, kar bi bilo že samo po sebi vredno nakupa sedemsedežnika. No, ko sem se poskusil še sam skobacati na zasilni sedež, ki sicer domuje v dnu prtljažnika, me je smeh minil. Namesto zasilni bi bilo bolje uporabiti besede majhen, skromen ali zgolj neudoben sedež, na katerega bi posedli svojo tečno taščo za daljše potovanje. Šala, šala ...

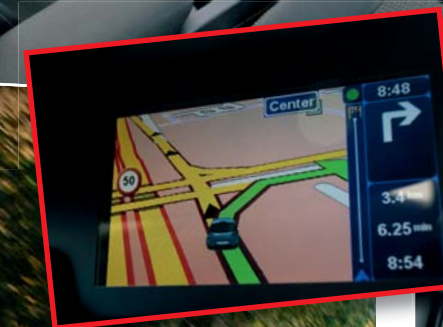
Zanimivo pa je, kako se svet spremeni, če ga doživljate s skrajnih koncev tega Renaultovega velikana. Naenkrat morate povišati glas, da vas malčki 'tam zadaj' slišijo, naenkrat vas ropot izza hrbta ne moti več tako zelo in naenkrat ... da, opazite, kako majhni ste v tem avtomobilu. Grand Scenic je od klasičnega Senica bistveno daljši (22 centimetrov!), predvsem pa ima v primerjavi z Grand Scenicom II daljšo tudi medosno razdaljo (2.770 mm oziroma za 34 mm več kot pri predhodniku) in večji prtljažnik (10 odstotkov več na 702 litra). Zadnja sedeža se zgolj z eno potezo skrijeta v dno prtljažnika pa tudi dostop do tretje vrste so olajšali z izdatno preklapljivimi sedeži v drugi vrsti. Edina pomanjkljivost v zadnjem delu avtomobila so sicer lične prevleke prtljažnika, ki se začnejo zelo kmalu 'cufati', 'muckati' ali kakorkoli že temu rečemo.

Grand Scenic je prav gotovo med rekorderji v prilagodljivosti notranjega prostora. Dodatno niso nastavljeni le sedeži (tisti v drugi vrsti tudi vzdolžno!), volanski obroč in že omenjeni prtljažnik/sedeži, ampak si lahko z eno potezo prilagodite tudi vzdolžno pomičen sredinski greben in – da, celo instrumentno ploščo. S tehnologijo TFT



(Thin Film Transistor) lahko barvni zaslon spreminjate po svojih željah in potrebah. Vam je ljubša temna osvetlitev? Ni problema. Bi raje analogne merilnike? Tudi to si lahko privoščite, a na žalost le pri motornih vrtljajih, saj je merilnik hitrosti vselej zapisan v digitalnih številkah. Tehnologija morda ne bo všeč vsem, sploh pa ne računalniškim nevednežem, a mi smo se na novost hitro navadili – in se tudi razvadili. Ponedeljek bolj črno

I Renault Grand Scenic TCe130 Dynamique (7 sedežev)



ozadje, nato pa proti koncu tedna vedno bolj veselo ... Ni slabo, kajne? Pri Renaultu se hvalijo tudi z množico predalov in odlagalnih mest, ki so jih poskrili v avtomobilu. Pravijo, da je teh kotičkov kar 92 litrov, a odkrito povedano, bi raje videli kakšno odlagalno mesto več na armaturni plošči, neuporabnim kotičkom v tleh pa se lahko takoj odrečemo. Osmi član v družini (hja, tudi take družine obstajajo) pa naravnost navduši s pametno kartico, ki smo ji v minus šteli le prezgodnje zaklepanje, ko greste okoli avtomobila po



“Na šesti ali sedmi sedež lahko posedete le svojo tečno taščo za daljše potovanje. Šala, šala ...”



otroka, in z navigacijo Carminat TomTom. Ne le da deluje izvrstno, ampak je lahko grafika (z vstavljenjo silhueto Grand Scenica!) kar merilo.

Največ zanimanja pa je požel bencinski 1,4-litrski prisilno polnjen motor. Če ste naključnemu sopotniku začeli razlagati, da je v tem velikanu le 1,4-litrski motor, vam seveda ni verjel. Še celo potem, ko ste pristavili, da je za polnjenje zadolženo turbopuhalo, je bil skeptičen ... Razlog, da je pogledoval za vašimi rokami, ali imate mogoče figo v žepu, sta seveda poskočnost in suverenost tega motorja. Če predpostavljamo, da mora premikati kar poldrugo tono težak avtomobil, se malček pod motornim pokrovom izvrstno znajde. Hrupa tako rekoč ni, tako imenovane turboluknje tudi ne, tudi klanci ali dinamična prehitevanja so zanj mačji kašelj. Ni sicer najhitrejši, tudi ne razgrajaški, je pa dovolj zmogljiv, da ga nobena od šestih prestav ne izmuči. Slaba stran tega 'uglajeneža' je poraba goriva, ki bo kljub umirjeni vožnji le stežka padla pod 11 litrov. Naše meritve so pokazale, da smo pri umirjeni mestni vožnji v povprečju porabili 11,6 litra, potovalni računalnik pa je trdil, da smo na cesti pustili najprej 11,4 litra, nato pa 10,4 litra. A potovalnim računalnikom, to že vemo, ne smemo povsem zaupati.

Tako imenovani 'downsizing' oziroma motorji vedno manjše prostornine niso zgolj modna muha, ampak potreba po večji ekološki sprejemljivosti. Tako motorji izdihajo manj CO₂ na prevoženi kilometer, načeloma manj porabijo (manjša masa!) in so zaradi najnovejših turbopuhal tudi primerno poskočni, da se jih kupci ne izogibajo v veli-

kem loku. Prijetna stran motorja skromnih mer je seveda tudi manjša masa, ki bistveno vpliva na lego na cesti in vodljivost. Renault Grand Scenic je prav prijetno ubogljiv med vožnjo skozi ovinke, saj sprednji kolesi nista (pre)obremenjeni s težkim motorjem, zato tudi nos avtomobila pri pretiravanju ne rine iz ovinka. Žal pri Renaultu vztrajajo pri električno krmljenem servovolanu, kar bi bilo popolnoma sprejemljivo, če bi bil BMW-jev ali Seatov ... Tako pa je preveč mehak, največja pomanjkljivost njihovega sistema pa je za tankočutne voznike moteč občutek, ko začne sistem delati iz izhodiščne točke. Najprej se malce upira, potem pa občutno zažene servovoln. Malenkost, ki občutljive moti, večina voznikov pa tega sploh ne bo opazila. Seveda so udobni tudi podvozje, ki na neravninah malce vzdolžno zaniha karoserijo (in s tem privabi smeh na otroška usta tam zadaj),

nežen šeststopenjski ročni menjalnik in sedeži, ki bolj po foteljsko božajo kot dirkaško držijo. Skratka, prvinskosti v vožnji s tem avtomobilom ne boste doživeli, boste pa navdušeni nad udobjem in uglajenostjo. Za to pa so družinski avtomobili, kajne?

Družinski tlaki primerna je tudi oprema, od pritrdišč isofix (tako skritih, da sem jih komaj našel!) prek mizic na naslonih sprednjih sedežev in dodatnega ogledalca za pregled nad notranjostjo do senčnikov v drugi vrsti. Le garaža mora biti primerno velika in kartica Magna pri roki pa boste vesel očka. Sploh, ko bodo zaspali razposajeni otroki in čekava žena ...

Renault Grand Scenic TCe130 Dynamique (7 sedežev)

Cena osnovnega modela:	20.190 EUR
Cena testnega vozila:	21.850 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 10 °C / p = 1.005 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 15.071 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	11,3 s
402 m z mesta:	18,0 s [126 km/h]
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	9,4 s/11,4 s
80–120 km/h (V./VI.):	11,8 s/13,9 s
NAJVEČJA HITROST	
190 km/h (VI. prestava)	
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	43,8 m (AM meja 42 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	11,6 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.397 cm ³ – največja moč 96 kW (131 KM) pri 5.500/min – največji navor 190 Nm pri 2.250/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/55 R 17 W (Michelin Pilot Alpin).	
Mase: prazno vozilo 1.467 kg – dovoljena skupna masa 2.087 kg.	
Mere: dolžina 4.560 mm – širina 1.845 mm – višina 1.645 mm – prtljažnik 546–2.963 l – posoda za gorivo 60 l.	
Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,5 s – poraba goriva (ECE) 9,7/6,0/7,3 l/100 km, izpust CO ₂ 173 g/km.	
HVALIMO IN GRAJAMO	
notranja prilagodljivost in uporabnost	
šesti in sedmi sedež	
uglajenost motorja	
pametni ključ	
preglednost	
lahkotnost vožnje	
velik prtljažnik	
vzdolžno pomični sedeži v drugi vrsti	
prilagodljiva instrumentna plošča	
poraba goriva	
omejena uporabnost dodatnih sedežev	
kakovost izdelave	
trpežnost prevleke v prtljažniku	
električni servovoln	

Končna ocena

Če vas ne moti malce večja poraba goriva, potem je 1,4-litrski prisilno polnjeni motor pravi za ta avtomobil. Razvajal vas bo z uglajenostjo in – presenetljivo – celo poskočnostjo, čeprav mora premikati skoraj poldrugo tono. Če pa večkrat vozite povsem naložen avtomobil ali mu večkrat pritaknete prikolico, se zaradi navora raje odločite za turbodizla.