

Privilegij

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Naslov je prevod najbogatejše opreme novega Grand Scenica (pa tudi drugih Renaultov), vendar bi bil lahko tudi enobesedni povzetek Grandu najnovejše generacije.

» Kdo pravi, da več res pomeni več? Kar 85 odstotkov kupcev prejšnje Scenicove družine se je raje odločilo za krajšega kot pa za daljšega Grandu, s čimer so dali inženirjem pri pripravi nove generacije, ki je zdaj že na cesti, debelo kost za glodanje: je mogoče, da Grand po priljubljenosti ujame krajšega in manjšega brata? To se bo težko zgodilo, saj slovenski kupci raje kupujemo nekoliko manjše, krajše, pa tudi manj potratne (tako

energijsko kot prostorsko) in cenejše enoprostorce. Tako ne smemo preprosto sklepati, da je Negranda pač boljši. Kakor za koga!

Grandu bi se po koncu dvotedenskega testa pustili posvojiti, saj nas je s svojo družinsko naravnostjo povsem prepričal. Na zunaj ga boste zaradi občutno večjih površin in povsem drugačnih luči težje zamenjali za Negranda, kar je vsekakor pozitivno. Čeprav je oblika enoprostorca precej podrejena



uporabnosti, je Grand Scenic oblikovno posrečen izdelek. Prevladujejo velike luči, tako spredaj kot zadaj, v oči takoj padeta tudi velika maska v sprednjem odbijaču in široka usta nad njim. Tovarniški podatki razkrivajo, da je v primerjavi s prejšnjo generacijo novi Grand v dolžino zrasel za sedem in v višino za tri centimetre. Skoraj bi si upali trditi, da je prirastek opazen že brez uporabe metra. Kot bi hotel Grand ujeti večjega Espacea. Sprednja Grandova šipa je zanimiva, saj je na robovih zavita, kar pomeni tudi izboljšano vidljivost, in je lep oblikovni element. Sedi se tipično enoprostorsko. Visoko, za zajetno armaturno ploščo, ki je na otip zelo mehka. Bajе samo Evropejci iščemo mehko v notranjih oblogah, kar pa ne pomeni nič drugega, kot da je Grand narejen po evropskem okusu. Če začnemo na koncu: tam so velika vrata prtljažnika, katerega šipa se ne odpre ločeno, je pa 'v ponudbi' neposrečeno nameščena ključavnica, zaradi katere bodo neprevidni nakladalci staknili buške. Ti bodo sicer veseli dejstva, da je brez roba in da ima nizko nakladalno višino, pa tudi zelo velikega prtljažnika z osnovnimi 564 litri, pod katerimi sta v ravno dno skrita še šesti

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Da je Grand Scenic nov, je jasno že navzven – sploh pa navznoter. Novi merilniki (pravzaprav LCD-zaslon, na katerega se izrisujejo merilniki) so odlični. Pregledni, prilagodljivi, čitljivi. Sprva tako navdušijo, da človek za nekaj časa prezre minuse: motor, ki je v nizkih vrtljajih mrtev, potem pa preveč živčen, pa nerodno sedenje in preveč oddaljen volanski obroč. Po drugi strani je tudi novi Scenic med ovinki sicer precej majav, a hkrati zelo udoben na slabi cesti. Popolnoma družinski, s prtljažnikom vred. Izberite kak boljši (bencinski) motor pa ne boste zgrešili. «



in sedmi sedež, oba skupaj vredna doplačila 650 evrov. Ju ne potrebujete? Potem dobite 645-litrski osnovni prtljažnik, za 0,1 litra manjšo povprečno porabo goriva na 100 km, zaradi katere v naravo izpustite štiri grame CO₂ manj na prevoženi kilometer. Ju potrebujete? Srčno upamo, da nameravate na njiju voziti le srednje velike otroke. Z višino do 175 centimetrov sicer ne bo težav, bodo pa nastopile, ko bo treba v vse tri vrste posesti odrasle potnike s povprečno razvitimi nogami. Uhh, nekatera kolena ne bodo najbolj zadovoljna. Pravzaprav bi bila lahko zadnja sedeža namenjena tašči, od vas pa je odvisno, ali jo boste opozorili, naj bo previdna pri prebijanju mimo sedežev srednje vrste iz avtomobila in vanj. Prednost zadnjih sedežev je njuna lahkotna postavitev. Nekaj centimetrov proti armaturni plošči so kolena v nebesih. Toliko prostora imajo zelo redki avtomobili. Zahvaljujoč 170 milimetrov vzdolžno pomičnim sedežem druge vrste, ki jim lahko tudi uravnavamo kot naslonjala ter jih v želji po večjem prtljažniku (vse ali vsakega posebej) zložimo in prekucnemo naprej (ni ravne dna), in mizicam na hrbtisčih prednjih sedežev je življenje v Grand Scenicovi sredini zelo prijetno. Če le nimate odrasle zadnjice in ne sedite na mersko skromnejšem sredinskem sedežu, ki vam bo načel živce zaradi trdih gnezd varnostnih pasov. Auč. Še bolje je sedeti spredaj. Oba sedeža sta od opreme Dynamique serijsko nastavljiva tudi po višini, prostora za kolena je v izobilju (posebej pred sovoznikom). Glav še nismo omenili, a ne



| Renault Grand Scenic 1.9 dCi (96 kW) Privilege

skrbite, na prvih petih sedežih se lahko brezskrbno vozite s kakršnokoli frizuro. Tudi s trajno. Merilniki so nameščeni na sredini armaturne plošče. So digitalni (zaslon TFT), v nasprotju z desnim zaslončkom z navigacijo vidni v vseh svetlobnih razmerah, obenem pa ponujajo več pogledov: nočni (temna podlaga) in dnevni (svetla podlaga), lahko je prikazana samo hitrost (vselej digitalno), merilnik vrtljajev (z rumenim poljem pri 5.500/min, ki ga 1.9 dCi nikoli ne doseže) pa kaže analogno ali digitalno sliko. Ob obeh glavnih merilnikih so že vse druge informacije o temperaturi, radio sprejemniku in količini goriva v posodi ter izpis potovalnega računalnika in posebnosti (aktivirana samodejna parkirna zavora ...). Ura je prikazana v skrajnem desnem delu zaslončka navigacijskega sistema, a žal morata biti izpolnjena dva pogoja, da jo voznik sploh vidi, kar je zelo redko: zunaj ne sme biti presvetlo, navigacijski sistem pa mora biti vklopljen. Električne vtičnice so tri, ob poplavi odlagalnih prostorov nam je manjkal vsaj en kakovosten. Mobilni telefon, diktafon ali kaj podobnega lahko odložite na poličko pod merilniki, oblečeno z gumo, vse drugo pa v velik pomičen (!) dvojni predalnik med prednjima sedežema, v predala pod sedežema, v vrata, v štiri predale pod tepihi pred sedeži, v poličko pred prestavno ročico ali v prostor za dve pijači pod njo, v poličko nad voznikovim levim kolenom

“Ob uporabi vseh sedmih sedežev Grandov prtljažnik meri 208 litrov.”

ali v predal pred sovoznikom. Hmm, kam sem že dal parkirni listek? Ne skrbite, čeprav je Grand zrasel prek 4,5 metra, je zaradi strmo odrezanega zadka in velikih šip pregleden, da s parkiranjem ali z raziskovanjem parkirnih hiš ne bi smeli imeti težav. Lahko si omislite tudi parkirna tipala, ki v testnem Scenicu niso delovala najbolje, saj se je sprednjim preprosto zmešalo in so kot besna vpila, ko smo v križišču stali tudi več kot meter in pol za vozilom pred nami. Hvala bogu je mogoče izklopiti sprednja in zadnja tipala ločeno. Na cesti Grand Scenic stoji prepričljivo. Nagibanja ni preveč, ESP se, če je izključen, samodejno vključi nad 50 km/h. Grand ni športnik, gre v drugo skrajnost – udobje je vrhunsko, še posebej če vemo, da je zadaj poltoga prema.





Če iščete prostoren družinski avtomobil, ki zagotavlja udobje z veliko začetnico, Grand Scenica vsekakor ne spreglejte. Mogoče vam bo žal. Zadek, ko avto ni naložen, pri vožnji čez prečne neravnine malce zaniha, ob bolj naloženem pa je slika bolj opogumljajoča, čeprav se Grand tudi prazen pelje zelo zanesljivo, le občutek je boljši pri polnem zadku. Volan bo bolj domač tistim, ki imajo radi lahkotno sukanje. Ročica menjalnika je priročno blizu, pretikanje je natančno, je pa še nekaj prostora za izboljšave pri pomikanju iz ene reže v drugo. Verjamemo, da gre lahko še bolje. 1,9-litrski 96-kilovadni turbodizel se je na testu izkazal z zelo konstantno in ugodno porabo goriva: dobrih osmih litrov. Ob hladnem zagonu je glasen, ko pa se ogreje

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Parkirna tipala spredaj in zadaj	520
Nadzor tlaka v gumah	220
Radio z napravo za prostoročno telefoniranje	70
Navigacijska naprava TomTom	450
17-palčna platišča	390
Doplačilo za sedemsedežno različico	650

na delovno temperaturo, ga boste slišali le še ob priganjanju, to pa se ne bi smelo dogajati prav pogosto, saj je navora in moči dovolj v srednjih vrtljajih. Tam do okoli 1.800/min je dCi tipičen dizel: malce okleva, potem pa pljune v roke in zagrabi za delo. 130 dCi, kot tudi uradno rečejo tej različici 1.9 dCija, je ena izmed najprimernejših motorizacij za to karoserijo. To je potrdil tudi s prožnostjo na meritvah, kjer se je izkazal tudi z zelo kratko zavorno potjo.

Priporočamo, da izberete opremo s pametnim ključem, saj ni lepšega, kot se uvesti v avtomobil, ki se sam odklene, pritisniti na gumb za zagon motorja, se odpeljati, priti-

sniti na gumb za ugašanje motorja in preprosto izstopiti. Grand Scenic se zaklene sam, serijsko pa tudi sam poskrbi za zateg ročne zavore. Seznam serijske opreme si oglejte na strani o tehničnih podatkih (na koncu testa), povejmo le še, da je Grand Scenic lahko opremljen tudi z režama USB in AUX za priklop glasbenih predvajalnikov ali USB-ključka, vse šipe bočnih vrat so pomične električno, prav tako stranski ogledalci, sovoznikov sedež se serijsko poklopi v mizico (bi peljali kaj daljšega?), klima je bila v testnem Grandu dvopodročna, radio ima Bluetooth vmesnik. Res je privilegij imeti avtomobil, ki se tako potruди biti del družine. ◀◀



Tabela konkurence

MODEL	Renault Grand Scenic 1.9 dCi (96 kW) Expression	Citroen C4 Grand Picasso 2.0 HDi (100 kW) Dynamique	Toyota Verso 2.0 D-4D (93 kW) Terra (7 sedežev)
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.870	1.997	1.998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	96/131 pri 3.750	100/138 pri 4.000	93/126 pri 3.600
največji navor (Nm pri 1/min)	300 pri 1.750	320 pri 2.000	310 pri 1.800-2.400
dolžina × širina × višina (mm)	4.560 × 1.845 × 1.645	4.470 × 1.830 × 1.669	4.440 × 1.790 × 1.620
največja hitrost (km/h)	195	195	185
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	12,9	11,3
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,8/4,8/5,5	7,6/4,9/5,9	7,0/4,5/5,4
cena osnovnega modela (evri)	20.890	28.100	23.400

Tehnični podatki

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)		Garancija:	
1.6 16V Authentique:	16.800 EUR	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 12 let garancije za prerjavanje.	
1.9 dCi (96 kW) Privilege:	23.290 EUR		
Testno vozilo:	25.590 EUR		
Moč:	96 kW (131 KM)	Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.
Pospešek:	11,2 s		
Največja hitrost:	195 km/h		
Povpr. poraba:	8,2 l/100 km		

Renault Grand Scenic 1.9 dCi (96 kW) Privilege

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	1.344	kasko zavarovanje (2): 4.490
gorivo	8.610	
gume (1):	964	Skupaj: 26.408
izguba vrednosti po 5 letih:	7.720	Strošek za prevoženi km:
obvezno zavarovanje (2):	3.280	0,26 EUR/km

(1) - upoštevali 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 = 26 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 24 % / Gume: Continental ContiPremiumContact2 205/55/R 17 H / Stanje kilometrskega števca: 1.213 km

Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	11,2
402 m z mesta:	17,9
	(126 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	7,8 s/10,7
80-120 km/h (V./VI.):	10,6 s/12,7

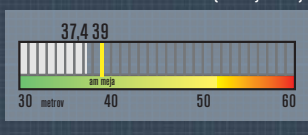
Največja hitrost	195 km/h (VI. prestava)
------------------	-------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,1
največje povprečje	8,2
skupno testno povprečje	8,2



Trušč v notranjosti	III.	IV.	V.	VI.	dB
Prestava	56	54	52	52	
50 km/h	62	60	58	57	
90 km/h	62	60	58	57	
130 km/h	66	65	65	64	
Prosti tek	38				

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	62,4
od 100 km/h:	37,4
	(AM meja 39 m)



Napake med testom
okvara parkirnih tipal spredaj

DIAGRAM MENJALNIKA:

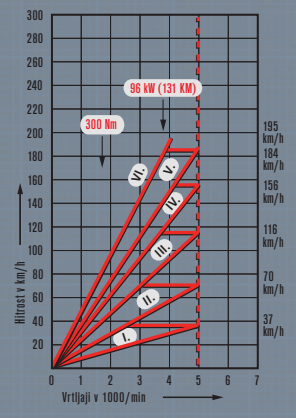
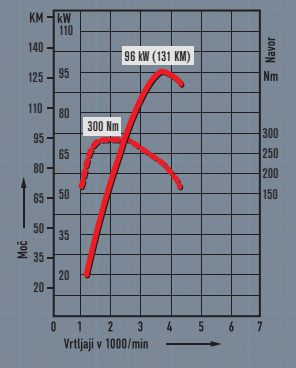


DIAGRAM MOTORJA:



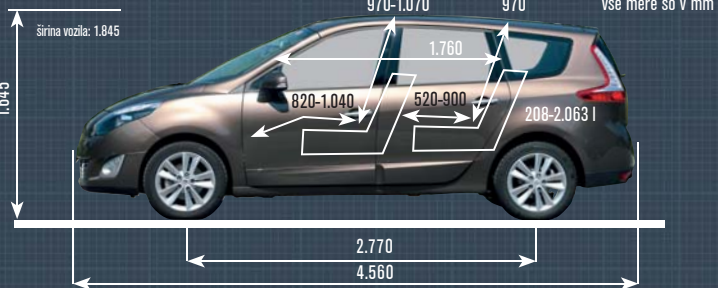
UŽITEK V VOŽNJI:

Raje kot v merjenju časa uživajte v udobju.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80 × 93 mm - gibna prostornina 1.870 cm³ - kompresija 16,6 : 1 - največja moč 96 kW (131 KM) pri 3.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,6 m/s - specifična moč 51,3 kW/l (69,8 KM/l) - največji navor 300 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti v določenih prestavah pri 1000/min: I. 8,47; II. 15,71; III. 23,5; IV. 30,54; V. 39,45; VI. 47,89 - platišča 7J × 17 - gume 205/55 R 17 H. kotalni obseg 198 m. **Voz in obese:** kombi-limuzina - 5 vrat, 7 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični ohesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (stikalo ob prestavni ročici) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.493 kg - dovoljena skupna masa 2.153 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.300 kg, brez zavore: 740 kg - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,8/5,5 l/100 km, izpust CO₂ 145 g/km.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.845 mm - kolotek spredaj 1.536 mm - zadaj 1.539 mm - rajdni krog 11,3 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.480 mm, v sredini 1.480, zadaj 1.260 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, sredinski sedež 450, zadnji sedež 430 mm - premer volanskega obroča 365 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), 1 × kovček (85,5 l),
2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).
7 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × nahrtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deljiva sredinska klop - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice s pametnim ključem - dežno tipalo - parkirna tipala zadaj - brisalnik s tipalom za dež - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljivi in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljiv volanski obroč - po višini nastavljava sedeža spredaj - meglenski spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	12	Dobro izdelan in eden lepših limuzinskih kombijev.
Notranjost (125)	108	Meter pokaže, da je v prejšnji številki preizkušena Toyota Verso radodarnost s prostorom, a Grand bolj prepriča z materiali in natančnostjo izdelave.
Motor, pogon, podvozje (65)	52	K udobju naravnan paket, a brez nagnjenja k tehnični podhranjenosti.
Vozne lastnosti (70)	55	Na cesti stoji zanesljivo, stabilen je tudi pri velikih hitrostih.
Zmogljivosti (35)	30	Motor je dovolj prožen in zmogljiv, da se boste premikali brez dvomov o hitrosti.
Varnost (45)	34	Pohvale kratki zavorni poti. Konkurenca ponuja kakšno varnostno blazino več.
Gospodarnost (65)	49	Ugodni poraba goriva in nabavna cena ter zgolj povprečno jamstvo.
Skupaj	340	Grand Scenic je v naših očeh eden najbolj družinskih avtomobilov na trgu zdaj.

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

Hvalimo in grajamo

▲ oblika prostornost	▲ razmerje med ceno in kakovostjo
▲ prilagodljivost druge sedežne vrste	▼ štrleča ključavnica prtljavnika
▲ lahko vstopanje in izstopanje (prvi dve vrsti sedežev)	▼ povečan prtljajnik brez ravnega dna
▲ številna odlagalna mesta	▼ rezervna guma je pod zadkom (umazanija)
▲ bogata serijska oprema	▼ pogojna uporabnost šestega in sedmega sedeža
▲ udobje	▼ neudoben srednji sedež v drugi vrsti
▲ zanesljiva lega na cesti	▼ ura (vidljivost)
▲ uporabnost velik prtljajnik (pet sedežev)	
▲ varčen motor	