



Brez očitkov

Avtomobilski proizvajalci modelov, ki se uspešno prodajajo, navadno ne nadomestijo z revolucionarno preoblikovanimi novinci. Sicer pa, zakaj bi jih, če privabljajo kupce. Ne razmišljajo pa vsi enako. Renault je nedvomno lep dokaz za to.

Besedilo **Matevž Korošec** Foto **Aleš Pavletič**

Okej, zunanjo obliko je Scénicu narekoval prvi izmed članov družine Mégane (petvrtna kombilimuzina), zato ga po tej plati ne gre ocenjevati. Da bo podrobno spremenjena tudi njegova notranjost, pa marsikdo zagotovo ni pričakoval. Armaturna plošča ima zdaj čistejše linije, merilniki so svoje mesto našli na sredini - podobno kot pri Espaceu - predalov je več, prilagodljivost prostora je takšna, kot je bila, torej glede na velikost avtomobila še vedno odlična, ne smemo pa pozabiti tudi na zlahka odstranljive zadnje sedeže in presenetljivo velik prtljajnik, ki mu tolikšne prosto-

rnosti, glede na zunanjo obliko zadka, zagotovo ne bi pripisali. Ampak to še ni vse, s čimer navdušuje novi Scénic. Tisti, ki so se imeli možnost peljati v njegovem predhodniku, bodo zagotovo pohvalili položaj sedenja, ki je zdaj veliko bolj naraven. Tudi po zaslugi bolj pokončno nameščene volanskega obroča. Prestavno ročico najdete na armaturni plošči, obvolanske ročice so prirejene Scénicovim potrebam, med prednjima sedežema je zdaj vzdolžno pomična konzola, ki v svoji notranjosti skriva ogromen predal in 12-voltno vtičnico. Služi pa lahko tudi kot opora za roki voznika in sovoznika.



Vzdolžno pomična konzola v svoji notranjosti skriva ogromen predal in 12-voltno vtičnico.



Ampak bistvo testnega Scénica se ni skrivalo le v tem, kar ste prebrali, ampak tudi v najbogatejšem paketu opreme (Privilege) in odličnem 1,9-litrskem turbodizelskem motorju. In ko (če) si omislite vse našeto, vaše življenje teče približno takole: z iskanjem ključev zagotovo ne boste imeli več težav. Elektronika je namreč dovolj pametna, da prepozna prisotnost kartice, ki nadomešča ključ, in tako ob potegu kljuka na vratih samodejno odklene avto. Podobno reagira tudi na pritisk stikala za zagon motorja in stikala na kljuki, s katerim zaklenete Scénica, ko ga zapuščate. Edina skrb, ki vam bo ostala, je, da kartice ne založite v katerega od skrivnih žepov svojega plašča ali poslovnega kovčka.

Za pretikanje je v testnem primeru sicer služil šestopenjski ročni menjalnik, kar pomeni, da je bilo to delo treba opravljati ročno, ampak glede na zmogljivosti motorja in priročnost prestavne ročice nam to delo sploh ni

bilo odveč. Dizelski motor z vgrajeno vso najnovejšo tehnologijo ima namreč že skoraj športne zmogljivosti. In če jih resnično želite okusiti, je prav, da menjalniku ukazujete sami. Pa brez skrbi, elektronika ima kljub temu še vedno dovolj dela. Skrbi za delovanje brisalnikov (tipalo za dež), klimatske naprave, avdiosistema, potovalnega računalnika, primerno višino svetlobnega snopa prednjih žarometov (ksenonski), delovanje sistemov ABS in ESP (slednji nadzira tudi podkrmarjenje avtomobila), tempomata, omejevalnika hitrosti, pomika stekel in sončne strehe in še bi lahko naštevali.

Iz tega seveda ni težko zaključiti, da vožnja v takšnem Scénicu postane kaj hitro izjemno udobna. Pa tudi nezahtevna. Voznik namreč nadzoruje le še volanski obroč, nekaj ročic in stikal okoli njega ter stopalke, za vse drugo pa skrbi elektronika. In tako se vam v določenem trenutku lahko celo zazdi, da vam bere tudi misli. Pa brez bojazni. Če vas njena prisotnost zmoti, električne porabnike pre-



Notranjost v Scénicu je precej bližje večjemu Espacu kot sorodnejšemu Meganu.



prosto izključite in ugotovili boste, da je »gola« vožnja še vedno prepuščena izključno vam, da morate, če želite povečati prtljajnik, to delo opraviti sami, ne nazadnje pa to velja tudi za zamenjavo predrte gume.

Ampak kljub vsemu to ne spremeni končnega vtisa o novem Scénicu z najmočnejšim dizelskim motorjem in najbogatejšim paketom opreme. Tega, da v svoji notranjosti ne zna poskrbeti za vaše počutje in udobje, ki ga pričakujete - tudi na daljših poteh - mu preprosto ne morate očitati. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 5.301.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 6.278.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 11,7 s
402 m z mesta: 18,1 s (124 km/h)
1000 m z mesta: 33,1 s (159 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 8,0/13,0 s
80-120 km/h (V./VI.): 11,4/13,9 s

Največja hitrost
187 km/h (VI. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 47,2 m (AM meja 42 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 9,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1870 cm³ - največja moč 88 kW (120 KM) pri 4000/min - največji navor 300 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/60 R 16 H (Goodyear Eagle Ultra Grip M+S).

Mase: prazno vozilo 1430 kg - dovoljena skupna masa 2010 kg.

Mere: dolžina 4259 mm - širina 1805 mm - višina 1620 mm - prtljajnik 430-1840 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,1 s - poraba goriva (ECE) 7,4/5,0/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ bogata oprema
- ▲ počutje v notranjosti
- ▲ pametna kartica (nadomestek ključu)
- ▲ prilagodljivost zadka
- ▲ številni predali in odlagalna mesta

- ▼ sredinska konzola med prednjima sedežema ni odstranljiva
- ▼ poraba goriva ob priganjanju
- ▼ vdiranje zraka skozi strešno okno pri večjih hitrostih

Končna ocena

Končna cena testnega Scénica sicer ni nizka, toda ob tem ne gre spregledati, da v njem dobite skoraj vse, kar si lahko zaželite. Odličen motor, obilo opreme, spodobno udobje, ljubiteljem romantike pa je na voljo tudi električno pomična sončna streha.