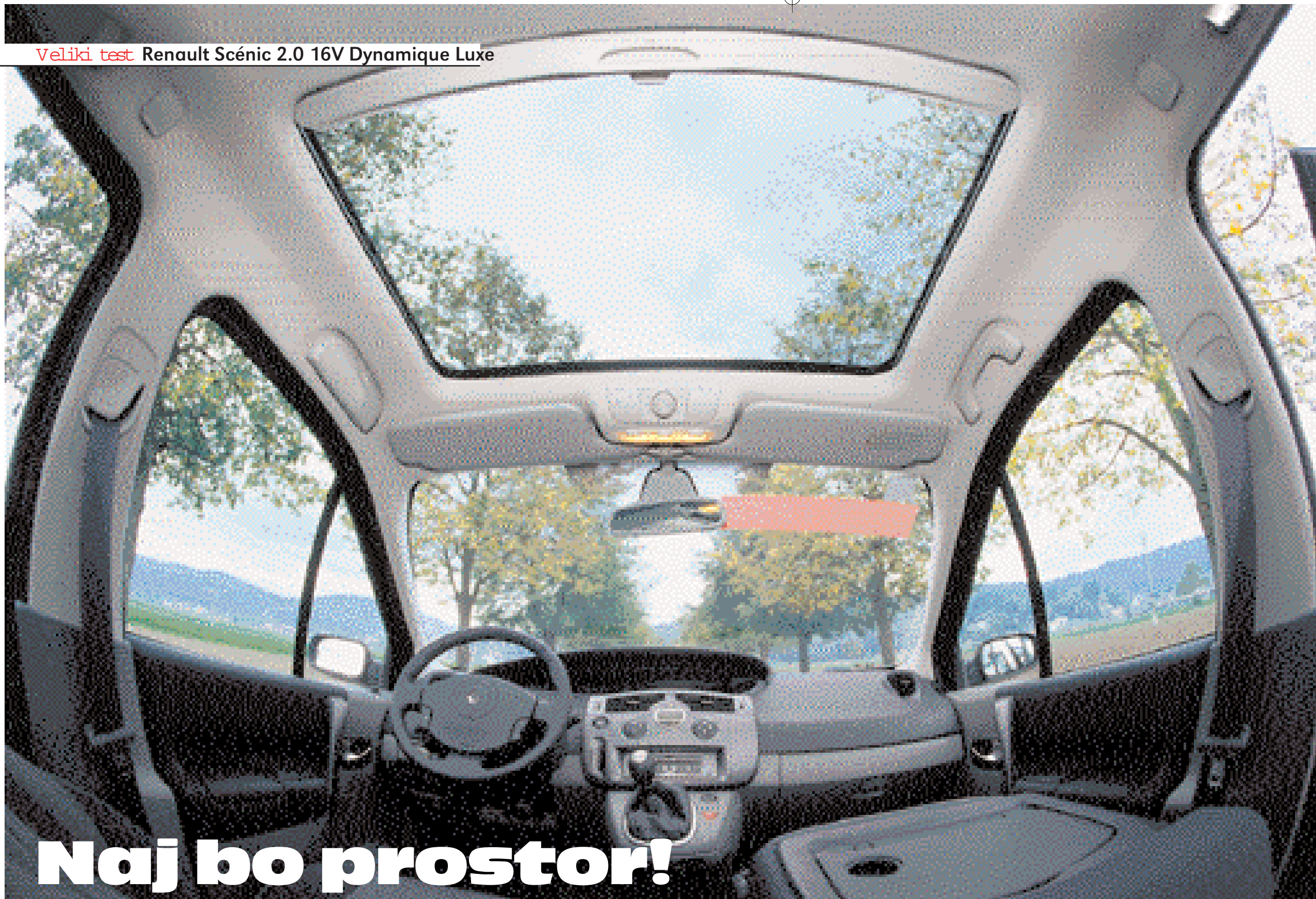


Veliki test Renault Scénic 2.0 16V Dynamique Luxe



Naj bo prostor!

Ko je Bog ustvarjal svet, je prvi dan rekel: »Naj bo svetloba.«, drugi dan: »Naj bo nebo.«, tretji dan je ukazal, naj nastanejo rastline in se loči kopno od morja. Četrty dan je z besedami: »Naj bodo luči na nebu.« ustvaril zvezde, luno in sonce. Peti dan je ustvaril živa bitja v zraku in morju, šesti dan pa so se jim pridružile še kopenske živali skupaj s človekom. Sedmi dan si je Bog, po napornem tednu, privoščil počitek (od tod tudi nedelja kot prosti dan). Če bi danes svoje delo nadaljeval, bi se zgotovo najprej posvetil vedno večji utesnjenosti sodobnega življenja. Slednjo bi odpravil z besedami: »Naj bo prostor!«

Besedilo Peter Humar Foto Saša Kapetanovič, arhiv

No, Renault je prostor v nižjem srednjem avtomobilskem razredu že ustvaril. Govorimo seveda o Scénicu, ki je leta 1996 z zamisljivo o limuzinskem kombiju nižjega srednjega razreda pretresel takratno dojemanje avtomobilskega sveta.

Da je bila zamisel zadetek v polno, potrjuje tudi več kot 2,2 milijona kupcev, ki so do sedaj posegli po njem. Najbolj zanimivo pri

tem pa je, da kupci ne prehajajo samo z avtomobilov nižjega srednjega razreda, ampak bežijo tudi od avtomobilov srednjega razreda. In zakaj? Poglavitna prednost limuzinskih kombijev vseh velikosti je zagotovo dobra izraba prostora v vozilu, ki ga je ob podani zunanji dolžini avtomobila običajno tudi več na voljo kot pri kombilimuzinskih različicah osnovnih modelov. In kako so se snovanja novega Scéni-

ca Renaultovci lotili tokrat? Kratko in jedrnat, povsem enako kot pred sedmimi leti pri prvem Scénicu, le z nekaterimi rahlimi izboljšavami prvotne zasnove.

Nadgradnja prvega Scénica

Kot že pred sedmimi leti so tudi zdaj vzeli za osnovo petvrtnega Mégana, mu dozidali podstrešje in zadnjo sedežno klop odstranili iz vozila ter jo nadomestili s tremi posameznimi sedeži. Ti so vzdolžno pomični, preključivi in jih je mogoče dokaj lahko odstraniti iz vozila (masa posameznega sedeža je 15,5 kilograma). Pri tem ponuja Scénic v osnovi ne ravno rekordnih 430 litrov prtljažnika, če pa zadnje sedeže pomaknete za 12 centimetrov naprej, pridobite še dodatnih 50 litrov prtljažnika, skupaj torej 480 litrov. Prostornina, ki je v obeh primerih pod razrednim povprečjem. Z razrednim povprečjem se spogleduje tudi prilagodljivost prtljažnika, ki jo omogočajo premični sedeži v drugi vrsti. Za uporabno nizkega se izkaže nakladalni rob, ki je dvignjen od tal za 570 milimetrov. Renaultovi inženirji pa se niso ustavili tu, ampak so uporabnost celotne zasnove vozila stopnjevali tudi v potniškem prostoru.

91 litrov odlagalnih prostorov

Tako so zgodbo o uporabi notranjosti nadaljevali z razvrščanjem številnih odlagalnih predalov in poličk. Te so vtaknili povsod, kjer je ostalo vsaj malo »odvečnega« prostora. Tako so skrili en razmeroma plitev in pogojno uporaben predalček pod zadnji levi sedež, štiri pokrite prostore so, podobno kot pri starem Scénicu in novem Méganu, »potopili« v dvojno dno vozila pod noge prednjih in zadnjih potnikov. Za dva predala so našli dovolj prostora tudi pod prednjima sedežema, v obloge vseh štirih vrat so vdrali velike odlagalne žepe, pod opori za roki v oblogi prednjih vrat pa so dodali še dva pokrita predala. Posebnost novega Scénica, ki je novost tudi na splošno v avtomobilizmu, je gotovo konzola, nameščena med prednjima sedežema. »Opremljena« je z dvema predaloma, od katerih se prednji pohvali z 12 litri prostornine in je tako drugi največji odlagalni prostor v kabini, zadnji pa premore »le« tri litre prostora. Največji je namreč še za 5 litrov prostornejši 17-litrski predal pred sovoznikom, ki je hkrati tudi hlajen in osvetljen, a na žalost njegove vsebine ne morete zakleniti. Druga posebnost konzole je možnost njenega vzdolžnega pomikanja, s tem da znaša njen celoten gib natanko 304 milimetre. Eh, Renaultovci, ali niste mogli raztegniti vodil vsaj še za en milimeter, da bi bila številka okrogla?

Morda se kakšen poznavalec novega Mégana sprašuje, kje je letalska ročica mehanike zavore, če je zdaj tam odlagalna konzola s predaloma. Odgovor se glasi, da so jo razvojniki premaknili na armaturno ploščo, pri tem pa



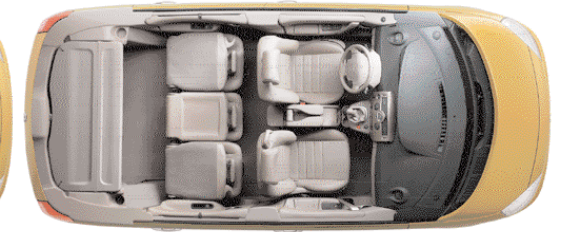
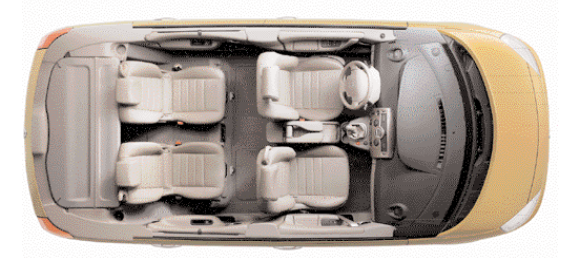
1. Vse obvojnanske ročice so se spremenile. Končno se lahko z dvema tipkama spreahajate po izbirniku potovalnega računalnika v obe smeri.
2. Ročica mehanske zavore se je preselila na armaturno ploščo in podobno kot pri Vel Satisu in Espaceu postala električno stikalo.
3, 4. V kabini najdemo kar 14 odlagalnih prostorov, od katerih je večina uporabno velikih, le redki pa so tudi uporabno postavljeni.
5. Pritisk na električno stikalo sprosti zatič vzdolžno pomične sredinske konzole.



Uporabniški kotiček

S podiranjem zadnjih sedežev lahko povečate prtljažnik od osnovnih 430 litrov do največ 1840 litrov.

Če odstranite srednji sedež v drugi vrsti, lahko zunanja dva pomaknete proti sredini vozila in s tem sprostite še nekaj več širinskega prostora za zunanja dva potnika.



Drugo mnenje

Mitja Gustinčič V ulici gledam ta starega Scénica in se čudim: bil je lep, a s prihodom novega modela je postal obupno star; novi Mégane je razburil z nenavadno obliko, na šesti pogled postane preprosto – domač. Ne razumem pa, zakaj je voznikov sedež prekratek, zakaj se mi desna noga med zavoro in plinom »nekam« zatika? Zakaj po 3000 km razpade mehanizem voznikove šipe v vratih?



Aljoša Mrak Moj edini kriterij pri družinskih avtomobilih je, kako bi v tem prostoru preživeli otroci in žena. Bodo varno potovali, jim bo udobno, bomo lahko v prtljažnik stlačili voziček? Od vseh naštetih pogojev lahko rečem, da jih Scénic brezpogojno zagotavlja. Le (skromno) moško bi volil turbodizla!



Vinko Kernc Spomnite se: Scénic je pred sedmimi leti ustvaril nov razred in bil pri tem tako uspešen, da mu (eni prej, drugi kasneje) sledijo. Zdaj se skuša vnovič dokazati, in sicer z avantgardnostjo v oblikovanju in do neke mere tudi v tehniki. Meni je takšen načelno všeč, le z nekaterimi tipičnimi Renaultovimi lastnostmi (položaj za volanom, lega obroča) se nikakor ne morem sprijazniti.



Peter Kavčič Oblika mi je všeč, saj vzorno nadaljuje oblikovalske smernice, ki jih narekujejo pri Renaultu. Notranjost: zanimiva, veliko predalčkov, solidni materiali, udobno sedenje in končno malce manj tovornjaški položaj za še vedno precej položnim volanom. Sedi se precej visoko, kar bo verjetno všeč predvsem ženskam. O motorju pa le toliko: ni me prepričal, sam bi raje vzel dizla.



uprabili sistem, ki je poznan že iz Vel Satisa in Espacea. Pri slednjih namreč nalogo proženja polsamodejne (pri speljevanju se sama sprosti) mehanske zavore prevzema elektromotor.

Če ste se med prebiranjem besedila odločili prešteti na prste vse predale, ki jih skriva Scénic v potniškem delu, potem ste zagotovo že ugotovili, da vam je prstov zmanjkalo. Pa vendar se dejanska slika o uporabnosti številne zasedbe predalčkov izkaže za slabšo, kot se sprva zdi. Med naštetimi predali se med vsakdanjo uporabo, ko se želite med vožnjo znebiti predvsem drobnarij, kot so telefon, denarnica, ključi od stanovanja in podobna krama, še najbolj izkažejo žepi v vratnih oblogah. Večina drugih je namreč bodisi prevelikih, tako da se v njih predmeti drsajo in ropotajo, ali pa so nameščeni odročno, tako da je vsakokratno odlaganje drobnarij vanje zamudno in nepriročno.

Za toliko bolj priročna se izkažejo zadnja vrata oziroma po-

krov prtljažnika. Pri njem si lahko, za doplačilo 49.800 SIT, omislite uporabno ločeno odpiranje zadnje šipe in s tem dostopate do vsebine v prtljažniku po krajši poti. Toda pozor: ko je avtomobil umazan, obstaja nevarnost, da se bo nekaj umazanije z zadka zaradi razmeroma visokega roba odprtine znašlo na vaših oblačilih, ko boste posegali v notranjost. Pri razvrščanju prtljage po prtljažniku bo na pomoč priskočila tudi možnost vpenjanja police prtljažnika na dve višini. Tako služi zgornja namestitve »le« za zaščito prtljage pred neželenimi pogledi, druga (nižja) namestitve police pa loči prtljažnik v dve nadstropji, kar omogoča odlaganje tudi bolj krhkih predmetov na dno prtljažnika.

Omenili smo tudi že zadnje tri vzdolžno pomične sedeže, nismo pa povedali, da lahko uravnate tudi naklon njihovih naslonov, kar še izboljša počutje potnikov na zadnjih sedežih. A kot tolikokrat doslej, tudi zdaj ponavljaj-

mo, da ni vse zlato, kar se sveti. Tokrat je vzrok nevesčnosti v testnem Scénicu vgrajeno panoramsko strešno okno, ki je znova pobralo nekaj višinskih centimetrov, namenjenih glavam zadnjih potnikov. Glede na to, da novega Scénica še nismo »dobili v roke« brez panoramske strehe, bomo predvideli »škodo« zgolj na podlagi meritev, opravljenih v notranjosti bližnjega sorodnika - Mégana. Glede na sorodnost obeh avtomobilov in podobnost tehnične izvedbe panoramskih streh pa ne najdemo nobenega razloga, da ne bi mogli predvideti enakega pomankanja centimetrov tudi pri Scénicu, ki naj bi tako znašala približno 5 centimetrov. Ravno odsotnost slednjih pa krivimo, da za glave zadnjih potnikov, če so ti višji od 1,75 metra, zmanjka prostora, medtem ko je za glavi voznika in sovoznika na prednjih sedežih vedno dobro poskrbljeno. Da je razlika med prednjimi in zadnjimi sedeži tako očitna, je kriva tudi oblika Scénica. Ta namreč

narekuje, da se streha od srednje-ge stebrička proti zadku opazno spušča, kar nedvomno pobere nekaj centimetrov nad glavami zadnjih potnikov. Glede prostora so Renaultovi za voznika torej dobro poskrbeli, kako pa je urejen njegov delovni prostor?

Scénic s pridihom Espacea

Osnovne poteze armaturne plošče so povzete po Méganu, a le osnovne poteze, vse drugo so razvili na novo ali si sposodili v hiši pri drugih modelih. Tako so merilnike pomaknili na vrh in proti sredini plošče, kjer so se z digitaliziranim prikazom in grafično podobo močno približali videzu Espaceovih števecv. Hkrati se je spremenila tudi osvetlitev, ki je zdaj zelena (Mégane ima oranžno).

Ko bo voznik prvič sedel za volanski obroč, bo nedvomno začutil njegovo povezanost s predhodnikom, Scénicom prve gene-

racije. Glede na to, da so pri novem Méganu eno njegovih največjih zamer (preveč položen volanski obroč) odpravili, smo enako pričakovali tudi pri Scénicu, a se to ni zgodilo. No, vsaj ne v tako velikem obsegu, kot smo predvidevali in želeli. Že res, da je obroč zdaj malo bolj pokončen kot doslej, a vendar še vedno premalo, da voznika pri njegovem sukanju to ne bi motilo.

Samo ne motor 2.0 16V!

Če smo čisto odkriti, ne vem točno, zakaj bi nekdo v Scénicu izbral dvolitrski bencinski motor. Da bo z njim dirkal? Dvomimo, saj si človek ni izmislil limuzinskega kombija, da bi z njim tekmoval na cestnohitrostnih dirkah. Da bo z njim hitro potoval? Že bolj verjetno. Da bo z njim varčeval? Težko verjamemo! Že res, da povprečna poraba na testu z 9,5 litra ni bila katastrofalno velika, toda prepričani smo, da bo

najmočnejša turbodizelska različica Scénica ob enaki povprečni hitrosti požrla vsaj dva litra goriva manj kot bencinski brat. Po drugi strani je lahko dober nakup tudi motor 1.6 16V, ki se je v Méganu že izkazal, v Scénicu pa ga ta naloga še čaka.

Podobno kot izbrani motor so po zmogljivostih rahlo nadpovprečne tudi zavore. Od voznika zaradi močne servoojačitve zavornega učinka prvih nekaj kilometrov zahtevajo malo privajanja, a za varnost v prometu je veliko pomembnejša kratka zavorna pot. Ta sicer ni rekordno kratka, a kljub temu prekosi pričakovani rezultat v tem avtomobilskem razredu.

Kot vsak limuzinski kombi

Natanko tako! Scénic se na cesti obnaša kot vsak drug limuzinski kombi. Visok položaj za volanom izboljšuje preglednost okoli vozila. Podvozje zaradi udobne-

