

Mali veliki

Mogoče so prav zato, ker je navadni Scenic že glede na izrabo ponujenega prostora velik avto, najprej predstavili brata Grand. Kajti kupci se morda sploh ne bi obrnili k večjemu Grandu, če bi vedeli, da lahko Scenic zadovolji njihove prostorske potrebe.

besedilo: Saša Kapetanovič • foto: Saša Kapetanovič

► Lahko bi rekli, da manjšega Scenica od večjega loči le velikost karoserije, pa to ne drži. Razlikujeta se namreč po kar nekaj iznajdljivih vizualnih spremembah. Medtem ko so Grandu luči spredaj in zadaj premaknili precej navzven in mu s tem dali očitno eno-

prostorsko obliko, so pri navadnem Scenicu lepo izoblikovali 'obraz' avtomobila. Tako bolj spominja na očem zelo prijaznega Megana.

Če se posvetimo notranjosti, bi rekli, da številke ne povedo vsega. Litri in milimetri na papirju so nekaj povsem drugega kot

res pravilno izkoriščen prostor. In Scenic tu ponuja kar precej dobrih rešitev. Lepo je videti, da so pri Renaultu izrabo prostora natančno preučevali. Začnimo že z zadnjo klopjo. Ta je deljiva na tri dele in vsak posebej je vzdolžno pomičen, preklopen in

odstranljiv. Opomba: odstranitev zahteva močno moško roko, če ne kar minerja v kamnolomu. Odlagalnih površin je ogromno in so zelo uporabne, saj so na zelo priročnih mestih. Med sprednjima sedežema pa najdemo pri Renaultih že znano uporab-

no, pomično komoro, v katero spravimo celega hudiča in pol stvari. Prtljažni prostor bo odlično izkoriščen predvsem zato, ker je dno popolnoma nizko in ravno, dodaten plus pa je dejstvo, da koloteki ne štrlijo preveč v notranjost in s tem dobimo še uporab-

no širino. Nekateri prtljažniki so res večji, a kaj ko jih zaradi površne postavitve lahko zapolnimo le z raztresenimi jabolki, in ne z velikimi kovčki.

O estetiki delovnega okolja okrog voznika ne moremo govoriti ravno v presežkih. Je pa

Kratek test



“Nekateri prtljažniki so res večji, a kaj ko jih zaradi površne postavitve lahko zapolnimo le z raztresenimi jabolki, in ne z velikimi kovčki.”



ergonomično in postavitev gumbov je logično razporejena. Tudi na nove merilnike smo se že kar navadili. Upravljanje navigacijske naprave vam lahko sprva povzroča nekaj težav, vendar ko vam stvar postane jasna, se pravilna izbira hitro prenese s prstov na zaslon. Dvomimo, da bi pri kakšnem Renaultu, ki je bil opremljen s kartico za prostoročno odklepanje in zaklepanje ter

zagon motorja, pozabili pohvaliti to zadevo. Preprosto gre za trenutno najboljši sistem za daljinsko upravljanje osrednje ključavnice – vsekakor vreden, da ga podčrtate na seznamu dodatne opreme. Druga stvar, ki je prav tako vredna doplačila, a je nismo našli na testnem avtomobilu, so parkirna tipala zadaj. Scenic je dobro pregleden avto, vendar se kakšno cvetlično korito kaj hitro skrije pod odbijač in na koncu boste plačali več za popravilo kot za tipala.

Tega Scenica je pogonjal 1,5-litrski turbodizel, ki zmore 78 kW. Z veseljem bi zapisali, da je ta motor dobra izbira za ta avto, a žal ni tako. Pri priganjanju v višje vrtiljaje še dobro kljubuje zahtevam, a pod optimalnim pritiskom v turbinske polnilniku je

Renault Scenic dCi 105 Dynamique

Renault Scenic dCi 105 Dynamique

Cena osnovnega modela: 20.140 EUR
Cena testnega vozila: 21.870 EUR

NAŠE MERITVE

T = 8°C / p = 980 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje kilometrskega števca: 12.147 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 13,4 s
402 m z mesta: 19,1 s (120 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 8,4 s / 13,7 s
80-120 km/h (V./VI.): 12,9 s / 16,8 s

NAJVEČJA HITROST

180 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 42,7 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.461 cm³
– največja moč 78 kW (106 KM) pri 4.000/min – največji navor 240 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/50 R 15 H (Fulda Kristal SV Premo M+S).

Mase: prazno vozilo 1.460 kg – dovoljena skupna masa 1.944 kg.

Mere: dolžina 4.344 mm – širina 1.845 mm – višina 1.678 mm – prtljažnik 437-1.837 l – posoda za gorivo 70 l.

Zmožljivosti: največja hitrost 180 km/h – pospešek 0-100 km/h 12,4 s – poraba goriva (ECE) 5,7/4,5/4,9 l/100 km, izpust CO₂ 130 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ izraba prtljažnega prostora
- ▲ kopica predalov
- ▲ lahkotnost upravljanja
- ▲ pametna kartica

- ▼ preslaboten motor
- ▼ težko odstranjevanje sedežev v drugi vrsti
- ▼ nima parkirnih tipal

Končna ocena

Uporabna notranost pred vsem drugim. Nedvomno eden izmed tistih avtomobilov, pri katerem gledamo od znotraj navzven. Žal pa ga motor ne dohaja.

preprosto preveč len. Prav vsi v testni ekipi smo imeli težave pri speljevanju v klanec. Ali je avto sredi klanca obstal z ugasnjnim motorjem ali pa smo z grdim spodsavanjem koles speljali v klanec. Toplo vam priporočamo, da pri izbiri motorja pogledate k 1,4-litrskemu turbobencinarju, ki nas je že navdušil v tej različici.

Ravno nasprotno pa sta nas navdušili voznost in lahkotnost upravljanja vozila. Čutiti je, da so pri Renaultu popravili vpliv servovolana na občutek med vožnjo. Tudi podvožje je lepo uravnano na udobno vožnjo, menjalnik pa je lepo uglasen ter lahkoten pri pretikanju.

Zaključek naj bo tak: če pri enoprostorcih iščete športnost, poglejte raje h konkurenci. Pri Scenicu je poudarek na družinskosti in uporabnosti. Če pa resnično potrebujete precej več litrov v prtljažniku ali še en par sedežev, se odločite za Grand Scenica. ◀◀