

Sinonim za družinskost



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletič
 Povsem mogoče je, da vas ne gane - navsezadnje že nekaj časa ni več Megane Scenic, ampak zgolj Scenic - vas pa zna vseeno zapeljati. Tako ali drugače.



► Všečnost je čudna stvar. Kar je nekaterim lepo, drugim ni. Meni je, denimo, novi Scenic všeč. Predvsem zato, ker je oblikovno drugačen od prejšnjega in ker je na pogled dinamičnejši kar - ko oblika odloča o nakupu - zagotovo šteje. Ni pa vsem. Mojemu prijatelju, ki je arhitekt po izobrazbi, na primer ni, saj pravi, da ni dokončan. Zmotijo ga nekateri detajli, ki so, kot pravi, nedodelani in ki jih njegovo izostreno oko opazi, moje laično pa pač ne. Toda ne glede na to, je meni novi Scenic še vedno všeč in še vedno trdim, da je dovolj svež, da bo pritegnil svoj krog kupcev.

Da dinamičnost kljub temu ni bilo glavno vodilo oblikovalcev, opazite takoj, ko sedete vanj. Oblikovalci so v notranjosti svoje napore mnogo bolj usmerili v družinskost. Še več, oblika armaturne plošče je na pogled tako

zadržana, da bi jo, če na njej ne bi bilo zanimivih in za Scenic tipičnih digitalnih merilnikov, ki so mimogrede novi in odlično pregledni (razen ure, ki je stisnjena v kot zaslona navigacijske naprave), prej iskali v katerem od nemških avtomobilov. K sreči je to za sabo potegnilo kup dobrih stvari. Materiali so na primer neprimerno boljši, kot so bili v predhodniku, ergonomija je dodelana, predalov v notranjosti je toliko, da jih zlepa ne boste napolnili, kaj šele, da bi si zapomnili, kam ste pospravili svoje stvari (najdete jih tudi pod sedeži in v dnu). Če si Scenica omislite s takšnim paketom opreme, kot je bil testni (Dynamique), boste v njem našli tudi regulator in omejevalnik hitrosti, elektronsko parkirno zavoro, ki vam bo priskočila na pomoč, ko je treba speljati v klancih, tipalo

za dež, avdionapravo z odličnim sistemom za prostoročno telefoniranje, pomični naslon za roke z ogromnim predalom med prednjima sedežema, kup varnostnih blazin, pa tudi ESP. Testni je bil ob tem bogatejši še za paket Strešno okno (kot že ime pove, z njim dobite ogromno strešno okno nad glavami potnikov in dodatno zatemnjena stekla zadaj), avtoradijem z močnejšimi zvočniki (4 x 30 W) in USB-priključkom ter tovarniško vgrajeno navigacijsko napravo, za katero pri Renaultu zahtevajo dostopnih 450 evrov. Na koncu je treba priznati, da v tako opremljenem Scenicu resnično ne boste prav veliko pogrešali. No, morda parkirna tipala, ki bi vam priskočila na pomoč pri vzvratni vožnji. Zlasti če imate majhne otroke in jih vozite v otroški sedežih, ki so navadno nekoliko

višji od običajnih. Zato pa boste navdušeni nad lahkotnim vstopanjem in izstopanjem iz kabine, potniškim prostorom, ki je narejen za mislijo na vsakega potnika posebej (na hrbiščih prednjih sedežev so na primer zložljiva mizica, velik žep za časopise, ki ga najdete pod njo, nad njo pa sta še dva žepka, v katera lahko pospravite drobnarije vaših najmlajših), spodobnim ozvočenjem, solidno dvostezno klimatsko napravo (čeprav se mora ta v dneh, ko je zunaj več kot 30 stopinj Celzija, kar krepko boriti z vročino, ki v notranjost vdira skozi steklene površine), udobjem (ah, ko bi bila na voljo tudi pametna kartica), bogato opremo in prijetno vožnjo.

Renaultovim inženirjem je z novim Scenicom namreč končno uspelo uglasiti volanski mehanizem tako, da je lahkoten in hkrati komunikativen, vzmetenje se hvali z ravno pravnjo kombinacijo mehkega požiranja neravnin in zmernega nagibanja karoserije v ovinkih, menjalnik teče mehko in natančno (upirati se začne šele, če ste z njim pregrobi in prehitri) in motor si zasluži prav vse pohvale. No, skoraj vse. Da lahko tako majhen motorček s komaj litrom in štirimi decilitri delovne prostornine tako suvereno obvladuje pot pod kolesi, si je skoraj nemogoče predstavljati, dokler ga ne preizkusite. Pa naj se pot vzpenja, vijuga ali pa jo, če hočete, spredaj ovira počasni vozeči vozilo. Malček prav nikoli ne opeša in zahvaljujoč odlično preračunanemu šeststopenjskemu ročnemu menjalniku vedno najde dovolj sapa in moči, da zadovolji svojega gospodarja. Najlepše pri tem pa je, da le redko, in še to v izjemnih primerih, izda, da zraka ne vsesava prosto, ampak z dodatno pomočjo. Od vsega nas je na koncu osupnila le poraba - kaj naj rečemo, tako suvereno kot vleče, tudi pije! Nam je pod 13 litri na sto prevoženih kilometrov ni uspelo doseči. Je pa res, da dopuščamo možnost, da z delom možganov njegove





motorne elektronike nekaj ni bilo v najlepšem redu, saj se je ves čas z zamudo odzival na reakcije voznikove noge na stopalki za plin.

Pa še eno zamero smo novemu Scenicu pripisali na naš ocenjevalni list. Ko gre za

notranjosti še vedno odstranjevati, če hočete v celoti izkoristiti prostornino zadka, vrh tega pa ne dobite ravne površine, je, milo rečeno, nerazumljivo. Pri večini drugih tekmecev so to tegobo že davno rešili.

“Oblika armaturne plošče je na pogled tako zadržana, da bi jo, če na njej ne bi bilo zanimivih, digitalnih merilnikov, prej iskali v katerem od nemških avtomobilov.”

zgodovino in uspešnost, mu nimamo kaj očitati, njegovi predhodniki so mu dali lepo popotnico in v svojem obdobju s seboj prinesli veliko novega. Toda nekatere stvari so se medtem spremenile, in ko gre za prilagodljivost zadka, to nedvomno velja za sedeže in sisteme zlaganja. Da je treba sedeže, ki mimogrede sploh niso lahki, iz Scenicove

Ampak tudi s to zamero v glavi še vedno trdim, da mi je novi Scenic všeč. Njegov karakter je sicer manj športen (Dynamique je le paket opreme) kot tisti nekaterih njegovih tekmecev, zato pa toliko bolj družinski. In če pomislimo, komu je v prvi vrsti namenjen, potem so ga njegovi snovalci usmerili na pravo pot. ←←



Renault Scenic TCe 130 Dynamique

Cena osnovnega modela: 19.290 EUR
Cena testnega vozila: 21.200 EUR

NAŠE MERITVE

T = 25 °C / p = 1.100 mbar / rel. vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 4.693 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,8 s
402 m z mesta: 17,7 s (128 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.): 9,0 s / 10,8 s
80-120 km/h (V./VI.): 11,5 s / 14,3 s

NAJVEČJA HITROST

195 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 13,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.397 cm³ - največja moč 96 kW (130 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 16 H (Michelin Energy).

Masa: prazno vozilo 1.328 kg - dovoljena skupna masa 1.894 kg.

Mera: dolžina 4.344 mm - širina 1.845 mm - višina 1.678 mm - prtljajnik 470-1.870 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivost: največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,0 s - poraba goriva [ECE] 9,4/5,8/7,1 l/100 km, izpust CO₂: 179 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ udobje v vožnji
- ▲ bogata oprema
- ▲ ergonomija
- ▲ številčnost predalov
- ▲ navigacijski sistem
- ▲ GSM-sistem (bluetooth)
- ▲ motorne zmogljivosti

- ▼ nerazumno velika poraba goriva
- ▼ odstranjevanje sedežev iz kabine
- ▼ dno zadaj ni ravno
- ▼ navigacijski sistem deluje kot samostojna enota (ni sinhroniziran s preostalimi sistemi)

Končna ocena

Pri Renaultu so ubrali povsem svojo pot in v nasprotju s številnimi, ki želijo kupce v tem razredu privabiti s športno noto svojih modelov, poudarili družinskost. In veste, kaj: če imate majhne otroke in o novem Scenicu razmišljate prav zaradi njih, potem ste tako kot Renaultovci skupaj z njimi na isti poti.