



A francia autózással úgy van az ember, mint a csigaevéssel és a szomszéd asszonykájával: van, aki szereti, és van, aki irtózik tőle. Néha kifejezetten szükséges, hogy levetközzük minden előítéletünket. Az elmúlt tíz évben akkorát fejlődtek a gall szekerek, hogy pökhendinek és elhamarkodottnak tűnik az a kijelentés, miszerint a francia autó rosszak.

Van rossz és van jó autó. Van olyan példány, amelyet hétfőn gyártottak, és van, amit pénteken. Ha négykerekűt vásárolunk, tartsuk észben, hogy nem márkát, hanem állapotot veszünk. Persze ha futja zsírújszekerre, akkor érdemes nyitott füllel és szemmel keresgélni, és ne nyomjuk el a szívhangunkat sem.



Mielőtt megkövezne az autós társadalom, mert francia bagetthez kávé szűrőcső, és úgy mondom, hogy nem rosszak a francia autók, be kell vallanom, hogy nem áll frank roncs a garázsomban, és nem béreltek fel a francia mérnökök sem. Ugyanígy jók az olaszok és a pár éve reneszánszát élő koreai autózás. Mielőtt a négykarikás rajongótábor lefitymálva becsukja a

böngészőablakot: bár minőségben az Audi viszi a pálmát, idén ő gyártotta a legmegbízhatóbb aggregátokat.

Scénic: nem kell felkonferálni

Régi ismerősként jelenik meg új pofacsontjával a francia egyterű. Kisbuszgyártásban közel 30 éves múltra tekint vissza a Renault, 1982 óta létezik a Scénic nagytestvére, az Espace. Azóta sokat nőtt a látókör, az igény és a kínálat. A Scénic története nem ilyen hosszú. Az egyes Mégan óta létezik a kompaktból gyúrt egyterű, amely a hétülékes kivitelől a terepverzióig látott mátt mindent.

Legfrissebb lenyomata azt a dizájnfilozófiát követi, amelyet az új Clio és Fluence hozott. A fronton barátságos békaarc fogad. **Erős a Clio-hatás, mintha lufiként fújták volna fel a városi kisautót.** Letisztult formák, semmi fölösleges bravúr, ilyen egy szolid(abb) francia. Büszkén viseli a mára tenyérnyire duzzadt rombuszt, fontos a márkaidentitás.

Már-már szemhéjként működik a szemöldök a világítótesteken, nem hivalkodó, cserébe nőies. A nappalifény ledeket a ködlámpák mellé számúzték, kicsit aftermarket ízű a megoldás, de elviselhető. Meredeken emelkedik a tetővonal, kell a szellős utastér a nagy családoknak. Kifejezetten parkolásbarát a méretes visszapillantó.



Oldalnézetből sokkal dinamikusabb a forma. A nagyméretű ajtók alá talán túlságosan igényes a

színre fűjt, nikkelsíkos koptató-műanyag, szerencsére az olcsóbb kiviteleknel ez matt fekete és festetlen. A határozott tetővonal elegánsan esik az ötödik ajtó felé, látszik, hogy rejtegetni próbálják a nagy bódét, de legalább ügyes a megoldás.

Itt látszik legjobban az öt- és a hétüléses kivitel közti különbség. Míg a kisebb családoknak szánt kivitel hátsó ablaka kis méretű háromszöget formáz, addig a nagyobb tesónál a plusz két ülés miatt trapéz formájúra duzzad az üveg.

Futurisztikus a bumeráng alakú hátsó lámpa, amely a hétülésesnél máshogy csavarodik, de ez csak részletkérdés. Szépek a felnik, méretes a hátsó puttony, sőt az ötödik ajtó is tágasra nyílik. Kell ennél több a kis családnak? Igen, de az más árkategória, és ugrana a nyaralás is.

A beltér nagyon futurisztikus

Minden kijelző LCD-n tájékoztat. A fordulatszámérőn, a kilométerórán át a navigáció képernyőjéig minden a 21. század vívmányait vonultatja fel. Ezt megszokhattuk a franciáktól: ami kint szolid, az bent biztosan Star Trek.

A kialakítás és a komfort Renault-san elegáns, a színválaszték külön figyelmet érdemel. Szépek az anyagok, okos az R-link, kevés dologba tudunk belekötni a Scénic belsejében. Minden három vagy több betűs elektronikai kütyű felvonultatható: a határt a csillagos ég és a bankszámlánk terhelhetősége jelenti.

Ami a bádog alatt dobog

A szív nemcsak a bádogember kívánsága volt, hanem a francia mérnökök bölcs döntése is. A suta motorháztető alá kizárólag turbósított aggregátok kerülnek. Gázolajos fronton az **1,5 és 1,6 dci**,

benzineséknél a

Tce

erőforrások teszik tiszteletüket. A nemrég beharangozott, 130 lovas Tce erőforrás premiert jelent a Renault motorkínálatában, elsőként a Scénic első kerekeit hajtja majd.

Váltó terén is van fejlődés: sokkal jobb váltásérzetet és határozottabb vezetést kapnak az öt- és hatgangos manuális egységek. Lesz automata is, mert kell, kényelmes, de lehetőleg ne a

fokozatmentes CVT fajtából.



Hivatalosan a 2013-as Genfi Autószalonon mutatják be. Addig még növekszik a kínálat is, elkészül az áltérp verzió is macsó optikával, de átlagos tudással.

Könnyedén ráhúzhatjuk az új Scénic-re, hogy 'akinek nem inge, ne vegye magára', de kár lenne elítélni, mielőtt kipróbálnánk. Azok, akik még mindig hisznek a mesékben és a rosszindulatú garázs-szakiknak, görcsös, elátkozott és sztereotípiákban gazdag világban fognak élni. A többi halandónak pedig színes, előítéletmentes autózást kívánok.