

Veliki test Renault Mégane 2.0 16V Coupé-Cabriolet Privilege Luxe

20 sekund do užitka

Avtomobil je lahko orodje za premagovanje razdalj. Lahko je tudi predmet užitka. Lahko pa je kar oboje.

Besedilo Vinko Kernc
Foto Aleš Pavletič

Specialist: za razvoj strehe je »kriv« nemški Karmann.



Zgodba o Méganu, o Méganih, o družini Mégane, kakorkoli pač hočete, je zdaj že stara; v zelo priljubljenem spodnjem srednjem avtomobilskem razredu je Renault na osnovi enotne osnove ponudil celo paleto različnih karoserij - za različne želje in okuse. In treba je priznati: zadeva je »vžgala«.

Že prva generacija je ponudila tudi nekaj za avtomobilске sladokusce s povprečnimi finan-

nimi zmožnostmi: kupe in kabriolet. Zdaj so ju združili po receptu, ki je postal prej pravilo kot izjema. In Mégane Coupé-Cabriolet je postal (trenutno) edini tovrstni avtomobil v tem razredu.

Že ime je jasno: takšen Mégane je lahko kupe ali kabriolet. Kot kupe dobro opravičuje to ime; ima položni prednjo ter zadnjo šipo, je nizek, rahlo (a ne preveč) kupejevsko utesnjen znotraj in ima še (za kupe) sprejemljivo kra-

tek zadek. Še bolje opravičuje ime »kabriolet«: voznik in potniki se lahko predajo vožnji brez strehe in z nekaj vetra v laseh, saj se streha lahko umakne iz svojega običajnega položaja.

Sam mehanizem zlaganja strehe je v svoji osnovi novodobnemu avtomobilskemu svetu znan že od pomladi leta 1996, ko se je rodil Benzov SLK; elektrohidravlični sistem skrbi, da se trda streha in zadnja šipa po-

spravita v zadek avtomobila. Zato je prav zadek precej »obremenjen«: prostorsko in oblikovno mora biti pravšnji, da streho iz dveh kosov požre vase, poleg tega pa mora še vedno ponuditi nekaj prtljažnega prostora.

Renaultu se je naloga posrečila; zadek tega kupe-kabrioleta se zdi med vsemi podobnimi izdelki še najbolj posrečenega videza pa tudi sama prostornina, namenjena prtljagi, je spodobna.

Ko je znotraj streha, bo sicer razmeroma skromen: približno 70 centimetrov dolg, dober meter širok in (le) četr metra visok bo požrl en klasičen in manjši, letalski kovček, kar pa bi lahko - ob nekoliko razumnem pakiranju - zadostovalo za tritedenske poltne počitnice v dvojce, če ste tja namenjeni brez strehe. Še bolje bo, če se boste na tej poti lahko odrekli pogledovanju v nebo, saj se bo takrat prtljažnik (na svojem

zgornjem delu) podaljšal in razširil za dvajset centimetrov, v višino bo prostora za približno 44 centimetrov, tja pa boste lahko z lahko to pospravili še dva klasična kovčka in tudi kak nahrbtnik. Tako bo lahko odrekanja prtljagi bistveno manj.

Roadsterstvo je sicer prvovrstno užitkarjenje - a s precejšnjo omejitvijo: sedeža sta le dva. Takšen Mégane je bistveno bolj radodaren, saj ponuja štiri pošte-

ne sedeže s pohvalno prostornostjo. Odvisno je, s katerega konca gledate: če izhajate iz tega, da bi si družina rada privoščila kabriolet, je ta Coupé-Cabriolet krasna možnost z veliko prostora; če pa vam ni veliko do brezstrešja in vam je uporabnost prostora na prvem mestu, potem (če ostajate pri tej znamki) si oglejte petvrtnega Mégana. Ampak potem tegale spisa najverjetneje tudi ne berete.

Naše meritve so pokazale, da se v tem Méganu lahko povsem solidno pelje četverica meter in tričetr visokih ljudi. Če bosta prednja potnika višja, se bo ustrezno manjšal kolenski prostor za zadnja potnika in bo na koncu, v skrajni legi sedežev, dosegel vrednost nič. In hkrati bo pričelo primanjkovati prostora za glavo. Ampak - hoteli ste kupe ali kabriolet! Ali oboje hkrati.



Zadnja klop: dva sedeža ponujata spodoben prostor povprečno visokim. Pogled v nebo: v trdi strehi je šipa. Lega na cesti: varna in zanesljiva, v neugodnih razmerah tudi po zaslugi elektronike, je pa nihanj precej. Armaturna plošča: trendovski videz, pretežno dobra ergonomija. Menjalnik: s šestimi prestavami, a nešportno nenatančen. Merilniki: dobro berljivi, veliko informacij, a vsaj en zaslon premalo.

Mégane Coupé-Cabriolet vas lahko pritegne, ker vam je všeč ali pa le zato, ker ponuja življenje brez strehe, vi pa ste načelno z Renaulti zadovoljni. Izkušnje kažejo, da je všeč predvsem (a nikakor ne izključno) urejenim in samozavestnim dekletom vseh starosti, ki so v tem trenutku lastnice prejšnje generacije Mégana kupeja ali kabrioleta. Gospodom, ki se štejejo med resne kandidate za lastništvo, pa bodo verjetno v oči padli zanimiva oblika strehe, opazno nizke šipe, markanten zadek (še posebej pri pogledu s strani) in rahlo prikrit videz ameriškega »hot-roda«.

Odprta vrata ne odkrijejo bistvenih novosti; C-C je povzel armaturno ploščo trivratnega Mégana pa tudi okolje v celem je povsem Renaultovsko. To mu lahko prištejemo med dobre strani; notranjost je dvobarvna z več odtenki umirjenih barv (testno vozilo), ki se skladajo z zunanostjo, oblika je še vedno trendovska in uporabljena plastika je zvečine (v svojem cenovnem razredu) dovolj kakovostna na pogled in na otip. Posebej razveseljivo je število pre-

dalov in tudi njihova velikost, oblika in namestitve, vse skupaj pa pošteno lajša sožitje s tem avtomobilom. Edina večja zamera gre povsem od rok in oči odmaknjanim trem stikalom (izklop elektronike za nadzor nad gnanimi kolesi, vklop tempomata, nastavitve jakosti osvetlitve merilnikov) levo spodaj, pikolovec bi morda pripomnil še, da manjka samodejnost električnega dviga šip ali pa da je vidljivost nazaj zelo slaba. Toda slednje je izključno posledica oblike karoserije, res pa je, da bi bil zvočni parkirni pripomoček nadvse dobrodošel.

Dokler se s takšnim Méganom vozite s poveznjeno streho, vas bo morda zavedlo njegovo notranje okolje, ki na videz deluje kot klasičen kupe. Ampak občutek vara. Pri hitrostih okrog 160 kilometrov na uro bodo decibeli vetrnega piša že toliko narasli, da lahko postanejo moteči. Tudi ni nujno, da - če imate radi kupeje in kabriolette - imate radi tudi šipo v strehi. Tale C-C jo namreč ima, če pa vas sonce moti, lahko to okno delno zasenčite s polprosojnim rolujem.

Drugo mnenje

Peter Humar Novi Mégani so mi oblikovno bolj in bolj všeč. Enako velja za novega C-C-ja, ki je oblikovno bolj posrečen kot Peugeotov 307 CC. Je pa res, da bi si oblikovalci v notranjosti lahko privoščili malo več drznosti. Ko pristavim 800 tisočakov več kot za navadnega Mégana, pričakujem malo več ekskluzivnosti kot »samo« snemljivo trdo streho. Ko sem že pri njej, naj pogravam delno prosojno strešno zaveso, zaradi katere ne morem povsem ustaviti sončne pripeke. Aja, pa prostora za glavo je (kot je pri kabrioletih že v navadi) rahlo premalo.

Dušan Lukič Oblika: odlično. Počutje za volanom: odlično. Zmogljivosti: tudi dobre. Skratka, Mégane Coupé-Cabriolet ima vse, kar mora imeti, da bi postal zelo zaželen. Toda: pogonski sklop daje občutek gumijastosti, zato je težko prestavljati (še posebej med ostrim pospeševanjem) brez cukanja, šip ni možno dvigniti z enim pritiskom na gumb, v vzratnem ogledalu pa se ob dvignjeni vetrni mreži vidi bore malo. Pa saj je vseeno, v takem avtu je bolj pomembno biti opažen kot opaziti.

Matevž Korošec Vam je všeč? No ja, o tem boste najbolje presodili sami. Toda dejstvo je, da je tale Mégane v primerjavi s svojim predhodnikom občutno zrasel, postal zrejši, predvsem pa uporabnejši. Prednosti, ki jih prinaša trda zložljiva streha, pač ni mogoče zanikati, kar nedvomno namiguje, da se platnena počasi poslavlja. Me je pa nekaj vseeno zmotilo, in sicer steklena površina nad glavami. Romantika, ki jo pričara v večerih, se namreč v žgočih sončnih dnevih lahko hitro prelevi v boj za zadnji košček sence v avtomobilu.

Vse pohvale zasluži, ko se preobrazi v kabriolet. Zagotavlja namreč odlično zaščito pred vetrom: v prtljajniku pospravljeno in preprosto sestavljeno ter lahko vetrno mrežo nataknete na njeno mesto nad zadnjima sedežema, dvignete bočne šipe in povsem brez skrbi se lahko predate jesenskemu soncu, tudi če temperatura pade pod 10 stopinj Celzija. Celo ponoči, pri temperaturah le malo nad ničlo, bo lahko ob pomoči dobrega gretja prijetno, le predel med voznikom in sovoznikom bo ves čas dokaj hladen. Ampak če to veste, se na to lahko dobro pripravite.

Kape, šali, rute in podobni pripomočki bodo tako načelno odveč, saj bo veter le nežno božal lase do 100 in več kilometrov na uro, vseeno pa se boste počutili bliže naravi - ali pa smrdčemu tovornjaku pred vami. Dokler ga ne boste prehiteli. Dvolitrski bencinski stroj je v takšnem primeru dobra izbira, čeprav tudi pri njem velja, da ni najbolj posrečen izdelek. Prosim: ni slab! Ni pa tak, da bi mu peli hvalo. Da navorsko ni med boljšimi, dokazuje 6 prestav v menjalniku in kratek diferencial, zaradi katerega se vse do prekinjevalnika pri 6000 vrtljajih v minuti zavrti tudi v peti prestavi. Če ga priganjate, bo postal glasen in žejen. Najbolje se počuti med 2800 ter 3500 vrtljaji v minuti;



Prtljajnik: za kupe oziroma za kabriolet velik, v primerjavi z drugimi Mégani manjši in neprilagodljiv. Motor: povprečne zmogljivosti, pri priganjanju velika poraba.

prej še ne razvije razveseljive količine navora, kasneje ne preseneča z zalogo moči. Speljuje sicer lepo in brez težav in je takšen v mestu prijazen, ampak športnosti, ki se je še dobro spominjamo iz Renaulta 19 16V, ni več. Športnost je tista, ki je zelo odvisna od osebnih kriterijev, ampak tudi tale Mégane 2.0 16V v celoti ni športnega značaja: nadzor nad zdrsom gnanih koles sicer

lahko izključite, a se vključi sam že pri prestavljanju v drugo prestavo, stabilizacijske elektronike ne morete izključiti, menjalnik je nenatančen, volan je nenatančen, podvozje je mehko (zato avtomobil hitro prečno in predvsem vzdolžno zaniha) in motor je - kot že rečeno - precej anemičen. Ugovoritve seveda veljajo za zorni kot zahtevnejšega, bolj dinamičnega voznika, vseeno pa se lahko s tem

Méganom zelo hitro peljete. Avtomobilsko cesto z lahkoto požira s 190 kilometri na uro pa tudi varna lega na cesti dovoljuje hitro vožnjo v ovinke. Toda ne glede na tehniko je osnovni čar v užitkih: le približno dvajset sekund traja, da se lahko zazrete v nebo nad glavno. Za to pa zadostuje tudi le kratek postanek na semaforju ... in pritisk na gumb. ■



| Tabela konkurence | | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Model | Renault Megane C-C 2.0 16V A.C. | Opel Astra Cabrio 1.8 16V | Peugeot 307 CC 2.0 16V | Volkswagen Beetle Cabrio 2.0 |
| motor (zasnova) | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni | 4-valjni - vrstni |
| gibna prostornina (cm ³) | 1998 | 1796 | 1997 | 1984 |
| največja moč (kW/KM pri 1/min) | 98,5/134 pri 5500 | 92/125 pri 5600 | 100/136 pri 6000 | 85/115 pri 5400 |
| največji navor (Nm pri 1/min) | 191 pri 3750 | 170 pri 3800 | 190 pri 4100 | 172 pri 3200 |
| dolžina × širina × višina (mm) | 4355 × 1777 × 1404 | 4267 × 1709 × 1390 | 4349 × 1759 × 1417 | 4081 × 1724 × 1502 |
| največja hitrost (km/h) | 205 | 207 | 207 | 185 |
| pospešek 0-100 km/h (s) | 9,9 | 10,5 | 10,3 | 11,7 |
| poraba goriva po ECE (l/100 km) | 8,2 | 8,0 | 8,2 | 8,8 |
| cena osnovnega modela (SIT) | V Sloveniji še ni v prodaji | 5.640.000 | V Sloveniji še ni v prodaji | 5.608.000 |

Renault Mégane Coupé-Cabriolet 2.0 16V Privilege Luxe



CENA: [Renault Slovenija]
OSNOVNI MODEL: / * SIT
TESTNO VOZILO: / * SIT
* - cene ob zaključku redakcije še niso bile znane
Moč: 98,5 kW (134 KM)
Pospešek: 10,8 s
Največja hitrost: 200 km/h
Povpr. poraba: 10,7 l/100 km

Garancija:
 2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje, 3 let garancije za lak
Predvideni redni servisi:
 menjava olja na 30.000 km
 sistematični pregled na 30.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

| | | | |
|------------------------------|-----------|---------------------------------|-------------|
| redni servisi, delo: | (3) | obvezno zavarovanje (2): | 540.000 |
| material: | (3) | kasko zavarovanje (2): | (4) |
| gorivo | 1.986.990 | | |
| gume (1): | 530.000 | Skupaj: | 3.056.990 |
| izguba vrednosti po 5 letih: | (3) | Strošek za prevoženi km: | 30,6 SIT/km |

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 1 komplet zimskih gum, (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih, (3) - Cene ob zaključku redakcije še niso bile znane, (4) - Ker cene vozila ni znana tudi stroška ni možno določiti

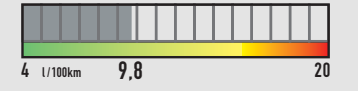
NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

| | |
|-------------------|-------------------------|
| Pospeški | s |
| 0-80 km/h: | 7,4 |
| 0-100 km/h: | 10,8 |
| 0-120 km/h: | 17,8 |
| 0-140 km/h: | 21,3 |
| 0-160 km/h: | 32,4 |
| 1000 m z mesta: | (162 km/h) |
| Prožnost | s |
| 50-90 km/h (IV.): | 9,8 |
| 80-120 km/h (V.): | 12,7 |
| Največja hitrost | 200 km/h (VI. prestava) |

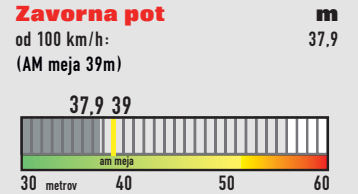
Poraba goriva l/100 km

| | |
|-------------------------|------|
| najmanjše povprečje | 8,9 |
| največje povprečje | 13,8 |
| skupno testno povprečje | 10,7 |

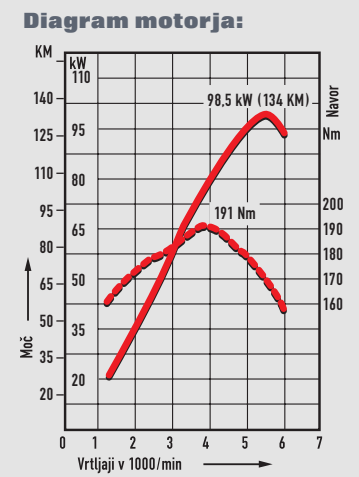


Trušč v notranjosti dB

| | | | |
|------------|-----|----|-----|
| Prestava | IV. | V. | VI. |
| 50 km/h | 54 | 54 | 54 |
| 90 km/h | 63 | 62 | 62 |
| 130 km/h | 68 | 67 | 67 |
| Prosti tek | | | 36 |



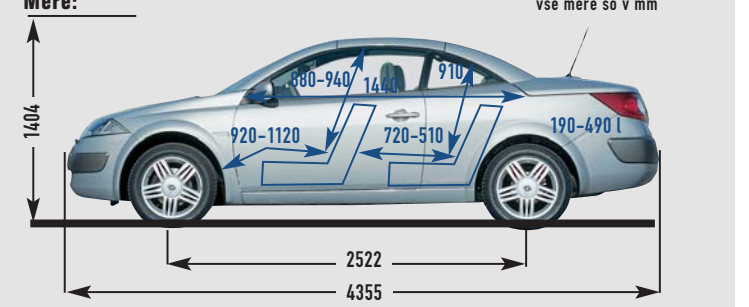
Napake med testom
 - rahlo cviljenje stopalke sklopke



Užitek v vožnji:
 😊 😊 😊 😊
 Dve stvari popolnoma prepričata: uporabnost njegovega kabrioletstva in zaščita pred vetrom. Žal razočara motor, od katerega iz teorije pričakujemo več.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 × 93,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 9,8 : 1 - največja moč 98,5 kW (134 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,5 m/s - specifična moč 49,3 kW/l (67,0 KM/l) - največji navor 191 Nm pri 3750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrost vozila v km/h v posameznih prestavah pri 1000 vrt/min I. 8,37; II. 13,57; III. 18,96; IV. 25,01; V. 30,50; VI. 36,50 - platišča 6,5J × 16 - gume 205/55 R 16 V, kotalni obseg 1,91 m. **Voz in obese:** kabriolet - 2 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltova prema, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji koles (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1410 kg - dovoljena skupna masa 1865 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 1200 kg, brez zavore 650 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 11,2/6,5/8,2 l/100 km



Zunanje mere: širina vozila 1777 mm - kolotek spredaj 1518 mm - zadaj 1514 mm - rajdni krog 10,15 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1470 mm, zadaj 1260 mm - dolžina sedalnega dela prednjega sedeža 470 mm, zadnjega klopa 450 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
 1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni blazini v sedalnem delu prednjih sedežev za preprečitev zdrsa potnika pod varnostnim pasom - sistem za izklop sovoznikovih varnostnih blazin - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - servo volan - zategovalniki varnostnih pasov na vseh štirih sedežih - omejevalniki natezne sile varnostnih pasov na vseh štirih sedežih - klimatska naprava (motor 2.0 16V, pri 1.6 16V proti doplačilu) - štirje vzglavniki - 4 tritočkovni varnostni pasovi - električni pomik vseh stekel - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - električno zloživna trda (steklena) streha - tipalo za dež

| ocena | | |
|--|------------------|--|
| Zunanost [15] | 14 | Morda ni najboljši avtomobil na cesti, je pa skoraj gotovo najbolj čeden kupe-kabriolet. |
| Notranost [140] | 108 | Največ točk je zgubljal iz naslova kupe-kabriolet: torej omejena prostornost, udobje. Bogata oprema! |
| Motor, menjalnik [40] | 33 | Tehnično motorju ne manjka veliko in takšen bi moral zadostovati temu avtomobilu. Povprečen menjalnik. |
| Vozne lastnosti [95] | 72 | Premalo natančen volan za bolj dinamično vožnjo. Dobro podvozje, povprečen občutek na stopalki zavore. |
| Zmogljivosti [35] | 21 | Motor se v praksi ne izkaže posebej dobro, je pa res, da se lahko s tem Méganom hitro peljete. |
| Varnost [45] | 41 | Zelo dober celoten varnostni paket, ki ga nekoliko kvari zelo slaba vidljivost nazaj - predvsem tik za vozilo. |
| Gospodarnost [50] | 34 | Motor je tudi precej požrešen, avtomobil pa je v celoti cenovno - ob tem kar ponuja - zelo zanimiv. |
| Skupaj | 323 | |
| OCENA | 1 2 3 4 5 | Celoten paket zasluži oceno zelo dobro (oziroma po naše: prav dobro). Štirisedežni kabriolet s trdo streho je v tem velikostnem (in cenovnem) razredu trenutno edini na trgu in že s tem pozanje čestitke, toda tudi sicer večjih zamer nismo našli. |
| Kriterij ocenjevanja (št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5 | | |

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ tehnično in uporabno zanimiva karoserija
- ▲ videz
- ▲ dobra zaščita pred vetrom ob odprti strehi
- ▲ preprostost vetrne mreže
- ▲ prtljajnik (kabriolet!)
- ▲ oprema
- ▼ (ne)prepričljivost motorja
- ▼ namestitvev treh stikal
- ▼ nešportnost celega avtomobila
- ▼ vidljivost nazaj