



Trdni argumenti

Ja, teh ima (ko gre za prepričevanje o razlogih za nakup) novi Megane RS lep kupček. In najtrši med njimi je vsekakor njegovo podvozje.

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič



DIRKALIŠČE		
7. mesto	57,35 s	
1. KTM X-Bow Clubsport (PD)	53,35	
2. Renault Megane RS R26.R (PD)	55,34	
8. Mini John Cooper Works (L)	57,67	
9. Mazda3 MPS (L)	57,68	

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).
* (L) letne, (Z) zimске gume, (PD) podkralne (semi slick)

►► To, da smo na koncu imena zapisali Cup, pomeni, da je bil testni Megane RS opremljen z doplačilnim paketom Cup. Ta za dobrih 2.300 evrov vsebuje poldirkaška, Recarova školjkasta sedeža (ki pa vseeno imata bočni varnostni blazini), Brembove zavorne čeljusti so pobarvane rdeče, diferencial ima mehansko zaporo, podvozje pa je trše. Krepko trše. Tako trdo, da je tale Megane RS na robu tistega, kar lahko označimo za vsakodnevno uporabnost. Ampak: tudi brez podvozja Cup je Megane RS trdo vzmeten, in če je že treba potrpeti, se splača potrpeti še malo bolj (blažilniki podvozja Cup so spredaj 35, zadaj pa 38 odstotkov trših od tistih v navadnem RS). Zakaj? Zato ker se RS za to oddolži z vrhunskimi voznimi lastnostmi. Od tako trdo vzmetenega avtomobila bi recimo lahko pričakovali, da ga bodo neravnine v ovinku vrgle iz smeri,

ki jo je z volanom začrtal voznik. Pa ga ne. Ja, RS zadrhti. Tu in tam kolesa zdrsnejo za kak centimeter. A tistih nenadnih, sunkovitih zdrsov na neravninah, ki bi jih lahko pričakovali od trdo vzmetenega (in blaženega) avta s poltogo zadnjo premo, tu ne boste doživeli. S tem avtomobilom lahko mirno skačete čez robnike na stezi in ni se vam treba bati, da bo zadek nepričakovano šel svojo pot. In še tiste malenkostne odklone, ki se zgodijo, je zaradi izjemno natančnega, neposrednega volana, ki je že na meji telepatije, lahko popraviti. Edina slabost volana je, da se na trenutke zazdi preveč umetno trd.

Lega na cesti (ali stezi) je prijetno nevtralna. Meganu sicer malo manjka tiste igrivosti, ki bi voznika spodbujala, da poskuša še bolj nemogoče, zato pa nagrajuje natančne. Po stezi ga za hitre čase (kar se je izkazalo tudi



“Lega na cesti (ali stezi) je prijetno nevtralna.”



na Racelandu, kjer je tale RS postavil rekord za spredaj gnane avte na serijskih cestnih gumah in med spredaj gnanimi zaostal le za starejšim bratom, prejšnjo generacijo Megana RS z oznako R26 na poldirkaških gumah) ni treba razmetavati, dovolj je biti natančen pri zaviranju, čisto vstopati v ovinke in se pri izhodu zanesti na to, da bo mehanski samozaporni diferencial pomagal preprečiti podkrmarjenje. Ja, tam, kjer bi navadni RS (in vsi njegovi konkurenti brez mehanske zapore diferenciala) začel siliti z nosom proti robu steze, je treba le vztrajati s (pravilno odmerjenim) pritiskom na stopalko za plin, in če je res nujno, malenkostno (ampak res malenkostno) dodati volan. Včasih je sicer težko oceniti, kje se bo drsenje izšlo, a načeloma velja: če niste resno pretiravali, lahko temu Meganu zaupa-

te. In enačba pogon spredaj plus mehanski diferencial plus veliko navora se tule dobro izide. Ne tako dobro kot pri Focusu RS, a še vedno dovolj dobro, da so trenutki, ko hoče ob ostrem pospeševanju volan potegniti iz rok, redki ... Razlog se imenuje PerfoHub, rešitev pa je zelo podobna Fordovemu RevoKnucklu iz Focusa RS. Neželene vplive pospeševanja na volan namreč večinoma povzroča dejstvo, da je center kolesa (po domače: sredina stične površine med gumo in cestiščem) umaknjena navzven od osi, okoli katere se ob zavijanju vrti kolo – ta je pri klasičnih obesah (McPherson) pravzaprav kar sama vzmetna noga, ki se vrti skupaj s kolesom (tako je recimo pri navadnem Meganu). Tokrat je vzmetna noga fiksna, kolo pa se vrti okoli osi, ki je pomaknjena proti kolesu (s pomočjo doda-



Test

tnega dela, imenovanega PerfoHub). Razlika med Fordovim in Renaultovim sistemom je predvsem v tem, da so na RevoKnuckle pritrjene tudi obese, pri Meganu pa so te pritrjene na vzmetno nogo. Enako rešitev je imel tudi prejšnji RS, recimo R26.

Seveda gre, kar se tiče lege na cesti, tudi drugače, ne le kirurško natančno: malce zaviranja z levo nogo ali kratki (res kratki) potegi ročne zavore povzročijo, da zadek nadzorovano zdrse, in ob tem se vam ni treba bati, da se boste zavrteli – tudi tu pomagata obilica moči (oziroma navora) in zapora diferenciala. ESP je mogoče popolnoma izklopiti, ima pa tudi vmesno, športno nastavitev, ki se zlahka znajde tudi na stezi. Zavore? Nekam glase, a zanesljive krog za krogom, ovinek za ovinkom. Servo je ravno prav trd, občutka pa dovolj. Glede tega je Megane med (naj) boljšimi v razredu. Manj navdušita motor in menjalnik. Prvemu pravzaprav lahko pripiše-

mo le en resen minus – njegov zvok je preprosto premalo športen. Ob polnem plinu se (podobno kot Astra OPC) oglasi s šumečim, pihajočim izpuhom – to pa je, če odštejemo prijetno pokljanje segretega izpuha ob odvzetem plinu, tudi vse. Manjka bolj športna, renčeča motorna nota. Le izpuh ni dovolj. In še za ta zvok boste morali motor kar krepko zavrteti. Meganov dvolitrski štirivaljni se namreč resno zbudi precej visoko (za vsakdanjo, avtocestno in mestno vožnjo je sicer navora dovolj že od prostega teka), neke nad tremi ali tremi in pol tisočaki in divje, odločno vleče, vse dokler ga pri šestih in pol tisočakih ne ustavi omejevalnik (tik pred tem se oglasi dovolj glasen piskar in prižge opozorilna lučka v rumenem merilniku vrtljajev). Mimogrede: ko je avto mrzel, so omejevalnik, piskar in lučka nastavljeni nižje, a na žalost se oznaka rdečega polja na merilnik vrtljajev ne premakne (kot recimo pri BMW-ju M3), zato



se lahko zgodi, da boste tu in tam 'usekali' po omejevalniku.

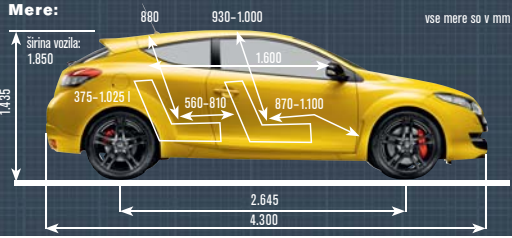
In menjalnik? Verjetno najslabši del avta. Gibi so malo predlogi, sicer natančni, a upirajoče počasni (in pri ne povsem segretem menjalniškem olju resnično uporniški). Tu se ne zanašajte na izjemno hitra pretikanja, Megane RS jih ne mara. Škoda, kajti sklopka je hitra in natančna (pa vseeno kulturno mehka).

Manj kulturno mehki so sedeži. Gre za Recarove poldirkaške specialke, kar pomeni visok in trd rob sedalnega dela (odlično na stezi, malce nadležno pri sedanju v avto, če ste nenatančni), pa seveda enako odlične bočne opore na hrbtnem delu. Voznikov sedež je nastavljen po višini (in lahko nameščen zelo nizko), kljub na prvi pogled neudobni obliki pa se sedeži (kot je pri takih izdelkih v navadi) izkažejo za v resnici udobne, tudi na daljših poteh. Višji vozniki bodo v RS sedeli precej bolje kot v navadnem Meganu, več je tudi prostora za glavo in za kolena zadaj (ker so sedeži tanjši). Kombinacija črne in rumene na sedežih ter rumenih varnostnih pasov (seveda, če je pa avto zunaj rumen) je le še pika na i. Sedenje zadaj? Za otroke povsem okej. Prtljažnik? Dovolj velik, da boste med živahnim vijuganjem od trgovine do doma špecerijo stresli iz vrečk ... Merilniki? Lahko bi bili preglednejši (rumena podlaga merilnika vrtljajev ni najboljša zamisel), zato pa se izkaže večfunkcijski prikazovalnik na sredini armaturne plošče. Prek njega upravljate odličen radio in tudi telefon (seveda s pomočjo Bluetootha). Odlično zasnovano in izvedeno.

Smo na kaj pozabili? Seveda, zunanja oblika. Pregovor sicer pravi, da imajo vsake oči svojega malarja, a nič hudega: pravzaprav nismo našli človeka, ki na koncu ne bi priznal, da je športna rumeno-črna kombinacija na nosu dopadljiva (o tem, ali je tudi lepa, raje nismo razpravljali) in da krilce nad zadnjim steklom svojo nalogo dobro opravlja ne le aerodinamično, temveč tudi optično. Dodajte še črna platišča ... Ja, trdnih argumentov ima ta Megane RS Cup na pretek. ❖❖

Tehnični podatki | Renault Megane 2.0T (184 kW) Renault Sport Cup

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model: 25.510 EUR
Testno vozilo: 29.770 EUR
Moč: 184 kW (250 KM)
Pospšek: 6,5 s
Največja hitrost: 245 km/h
Povpr. poraba: 13,2 l/100 km



NAŠE MERITVE

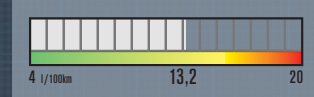
T = 8 °C / p = 1.030 mbar / red. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 7897 km

Vozne lastnosti
Pospški
0–100 km/h: 6,5 s
402 m z mesta: 14,9 s (162 km/h)

Prožnost
50–90 km/h (IV./V.): 5,5 s/8,0 s
80–120 km/h (V./VI.): 6,5 s/8,4 s

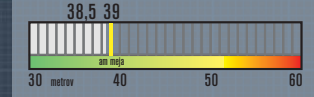
Največja hitrost
245 km/h (VI. prestava)

Poraba goriva
najmanjše povprečje: 8,4 l/100 km
največje povprečje: 17,6 l/100 km
skupno testno povprečje: 13,2 l/100 km



Truš v notranjosti
Prestava III. IV. V. VI.
50 km/h 59 56 55
90 km/h 63 62 61 61
130 km/h 68 66 65
Prosti tek 38

Zavorna pot
od 100 km/h: 38,5 m (AM meja 39 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

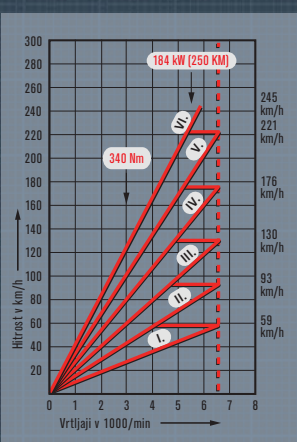
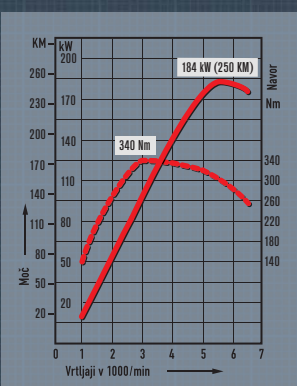


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Med spredaj gnanimi športniki tega razreda boste težko našli hitrejšega. Ni povsem pri vrhu po zabavnosti, po dirkaški neposrednosti pa prav gotovo.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 1.998 cm³ – največja moč 184 kW (250 KM) pri 5.500/min – največji navor 340 Nm pri 3.000/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/40/R18 Y (Michelin Pilot Sport). **Voz in obese:** kambilimuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj večvodilna preča, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 11,4 m – posoda za gorivo 60 l. **Mase:** prazno vozilo 1.390 kg – dovoljena skupna masa 1.835 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 245 km/h – pospešek 0–100 km/h 6,1 s – poraba goriva [ECE] 11,5/6,7/8,4 l/100 km, izpust CO₂ 195 g/km.

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



Ocena

Zunanost [15]	13	Resno športen videz, tudi zaradi barvne kombinacije in rdečih zavornih čeljusti.
Notranjost [125]	98	Odlično sedenje v odličnih sedežih, dober položaj za volanom, premalo pregledni merilniki (posebej vrtljajev).
Motor, pogon, podvozje [65]	59	Odličen motor, samozaporni mehanski diferencial in krmilni mehanizem, a na žalost počasni, zatikajoči se gibi menjalnika.
Vozne lastnosti [70]	61	Zavore so sicer glasne, a vedno znova učinkovite. Škoda, da sta stopalki plina in zavore malo preveč narazen.
Zmogljivosti [35]	31	Navora je v izobilju že od najnižjih vrtljajev, motor pa okoli štirih tisočakov podivja.
Varnost [45]	41	Preveliki mrtvi kot nazaj v slabem vremenu. Kljub dokaj bogati opremljenosti še vedno manjkajo dodatki za aktivno varnost.
Gospodarnost [65]	38	Poraba ni majhna, je pa dokaj ugodna osnovna cena.
Skupaj	341	Navaden Megane RS je kompromis med športnostjo in udobjem. RS Cup je odlično na strani odlične lege na cesti – in prav je tako. Za vsakdanjo uporabo se pač malo potopi.

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ lega na cesti
- ▲ sedeži
- ▲ krmiljenje
- ▲ ESP je dvostopenjski in popolnoma izklopljiv
- ▲ zavore
- ▼ zvok motorja
- ▼ menjalnik
- ▼ malo prevelik razmik med stopalko zavor in plina
- ▼ nimamo ga na supertestu