



Renault Megane Berline 1.5 dCi (78 kW) Dynamique

Če bi hoteli na podoben način komentirati videz notranjosti, bi bile besede zelo podobne kot pri opisovanju zunanosti. Se pravi: manj ekstravagance, več klasike. Pravzaprav še najbolj izstopajo merilniki, ki niso podobni nobenim doslej vidnim. Edini analogni je za motorne vrtljaje (levo), v sredini je digitalni za hitrost, desno pa sta dva digitalna (temperatura hladilne tekočine, količina goriva), ki simulirata obliko analognih. Skrajno desno so cifre podatkov potovalnega računalnika. Celota je povsem nesimetrična, kar sploh ne moti, morda koga zmoti barvna neuskklajenost ali neuskklajenost uporabljene tehnike in načinov prikaza. Manj varni pa zaradi tega v vožnji ne boste.

Za živčne voznike znajo pri Renaultu ob pomoči Renault Sporta zares dobro poskrbeti, sicer pa merijo predvsem na povprečne uporabnike avtomobilov. Na tiste, ki potrebujejo vozilo za prevoz, pa niso neki tehniki, dirkači ali kaj podobnega. Morda esteti, ni pa nujno. Zato ima lahko takšen Mégane daleč najpametnejši ključ, ki mu sploh ni treba

videti luči dneva (ali noči), da bi vstopili v avtomobil in se odpeljali. Tudi zakleniti se zna sam, in to ob pravem trenutku. Zato se vse štiri bočne šipe samodejno pomikajo v obeh smereh, če tako hočete. Zato je klimatska naprava dobra, njena samodejnost pa tristopenjska (nežno, srednje in hitro), kar pride v praksi pogosto prav. Zato je ambient prijeten, ergonomija zelo dobra, sedeži pripravno bočno prijemljivi in udobni, morda pa malce (pre)mehki, a to je pač francoska šola. Zato je osrednji del armaturne plošče logično razdeljen v dva dela – klimatski in avdio. Zato prav ta avdiosistem lahko preprosto krmilite s preizkušeno desno zavoransko ročico. Zato je mogoče štiri gumbje (oziroma dva preklopna) na volanskem obroču, ki so namenjeni tempomatu, preprosto krmiliti s palcema, čeprav niso osvetljeni. Intuicija. Zato se pokaže odprtina za dolivanje goriva, že ko odprete vrata na karoseriji, pa zadeva vseeno tesni. Verjetno je zato tudi stopalka zavore mehka, zaradi česar se je treba privaditi na drobno doziranje zavorne sile.

Nekaj davka je – kot vsepovsod – treba plačati. Okrasna 'kovinska' obroba zvočnikov na armaturni plošči neprijetno odseva v zunanjih ogledalih, predal(čk)ov bi si zaželeli nekaj več, notranja osvetlitev je preskopa (od neosvetljenih ogledal v senčnikih do slabo osvetljene zadnje klopi) in vidljivost okrog

Dovolj!

besedilo: Vinko Kernc • foto: Matej Memedović

Skeptik ne bo zaupal v skromne, suhoparne številke, zapisane v tehničnih podatkih. Zato iz prve roke: dovolj! Ne premalo, ne preveč; dovolj.

►► Še posebej ko teče beseda o manjših avtomobilih, velja, da Francozi, konkretno pa Renault, izdelujejo zanimive in dobre avtomobile, le da so ti pač – in k sreči – drugačni od nemških. Da ne bi zaplavali predaleč nazaj in če preskočimo Renaulta 9 ter 11, je treba omeniti Devetnajstico; ta je bila še posebej všeč Nemcem, in če je všeč Nemcem, je (vsaj v Evropi) to dobro izhodišče za izdelek. Nemški trg je namreč daleč največji in (velike) številke pomenijo uspeh.

Mégane druge generacije je pomenil obli-

kovalsko prelomnico; nihče doslej si v tako kritičnem razredu (jasno, »če pogoriš tu, si mrtev«) ni drznil na trg pripeljati tako drzno oblikovanega avtomobila. Tisti, ki se držijo klasike, so dolgočasni, a igrajo na karto zanesljivosti; tisti, ki se držijo trendov, so uspešni,

a jutri pozabljeni; in tisti, ki imajo 'coholes' (v španskem pogovornem jeziku izraz za moda, jajca), morda doživijo odpor, se pa vpišejo med večne oblikovalske izdelke. Mégane II spada v to, tretjo skupino.

To nas pripelje k obliki tretje generacije. Le Quément je odšel v pokoj, še prej pa je moral umiriti svoje vizije. Izhajajoč iz tega je videz tega Renaulta logičen: ohranja nekaj avantgardnosti, a se približuje klasiki. Z oblikovalskega stališča: škoda. Z zornega kota prodaje: (verjetno) dobra poteza.

“Za živčne voznike znajo pri Renaultu ob pomoči Renault Sporta zares dobro poskrbeti, sicer pa merijo predvsem na uporabnike avtomobilov.”



“Dvakrat razmislite, preden rečete ne zvočnemu parkirnemu pripomočku.”



vozila (še posebej nazaj!) je verjetno med slabšimi med njemu podobnimi. Dvakrat razmislite, preden recete ne zvočnemu parkirnemu pripomočku.

Zato je karoserija štirivratna, podvozje udobno, sistem Brake Assist zelo divji, menjalnik zelo dober za normalno uporabo (večjih pričakovanj in zahtev pa voznik ne sme imeti), motor pa 'le' 1,5-litrski turbodizel. Če seveda gledamo konkreten avtomobil, ki ga vidite na pričujočih fotografijah.

Zmotno je mnenje, da je takšen motor (za ta velikostni razred) le zaradi nenavadno majhne prostornine - premajhen. Krivulji kažeta lepo razmerje in dobro prekrivanje zadostnega navora in moči, zato je za vožnjo dovolj zmogljiv; za mesto, za podeželje, za daljšo pot s prtljago in po avtomobilski cesti. Takrat (ali pa pri vožnji navkreber) hitro izgubi svojo živahnost in se, jasno, prej utru-di kot večji motorji v isti karoseriji, vseeno pa z njim ni treba biti prvi v koloni. Pravzaprav ima eno samo pomanjkljivost: njegova majh-nost je zahtevala določeno uglašenost (ki na koncu prinese omenjeni krivulji navora in moči), kar pa je prineslo tudi nekoliko slabšo odzivnost na stopalko plina. Na to se je pač treba privaditi, boli pa ne.

Zmotno je tudi mnenje, da je majhen motor, zmogljivostno prilagojen večji karo-



seriji, glasen, tresoč in požrešen. S trušcem ne izstopa (ali bolje: ne moti), poraba pa je ugodna celo ob priganjanju. Če smemo verjeti potovalnemu računalniku, se trenutna poraba nikoli ne dvigne nad 20 litrov na 100 kilometrov, pa še to se zgodi le v nižjih prestavah, pri nizkih motornih vrtljajih in pri polnem plinu. V povprečju to lahko na koncu pomeni tudi dobrih šest litrov na 100 kilometrov, največ pa je (na našem preizkusu na enem od daljših merjenj) znašala 9,5 litra na 100 kilometrov.

Motor se rdeče barve ne boji, saj je 'prepovedano' polje na merilniku vrtljajev obarvano rumeno - pri 4.500 vrtljajih v minuti. Če je cesta ravna, avtomobil pa ne preveč naložen, se do tja zavrti celo v peti prestavi, takrat pa merilnik hitrosti pokaže okrog 180 kilometrov na uro. Kar pomeni, da vzdrževanje dovoljene avtocestne hitrosti

ni kakšen poseben projekt prošnje voznika ter lovljenja ugodne vlažnosti in temperature zunanjega zraka.

Zato si upam trditi: takšen Mégane ponuja vsega dovolj: prostornosti, ekstravagance, sodobnosti, ergonomije, udobja in zmogljivo-sti. Dovolj. Ne preveč, ne premalo. Dovolj. In to je za marsikoga - dovolj. ♣

Renault Megane Berline 1.5 dCi (78 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 18.140 EUR
Cena testnega vozila: 19.130 EUR

NAŠE MERITVE

T = 24 °C / p = 1.290 mbar / rel. vl. = 31 % / Stanje kilometrskega števca: 3.527 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,3 s
402 m z mesta: 18,0 s (127 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV, V): 7,5 s / 11,9 s
80-120 km/h (V, VI): 11,0 s / 13,3 s

NAJVEČJA HITROST

190 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,7 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,5 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 1.750/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Michelin Pilot Sport).
Masa: prazno vozilo 1.215 kg - dovoljena skupna masa 1.761 kg.
Mera: dolžina 4.295 mm - širina 1.808 mm - višina 1.471 mm - prtljažnik 405-1.162 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 5,6/4,0/4,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ zunanji videz
- ▲ motor: poraba, mirnost teka, zmogljivosti
- ▲ pametni ključ
- ▲ klimatska naprava
- ▲ notranji ambient
- ▲ pokrovček za gorivo
- ▲ ergonomija

- ▼ vidljivost nazaj
- ▼ notranja osvetlitev
- ▼ preveč izrazita pomoč sistema BAS
- ▼ premalo predal(čk)ov
- ▼ odzivnost motorja

Končna ocena

Od A do B brez stresa, s čednim, sodobnim in varnim avtomobilom ob ne prevelikih hitrostnih zahtevah. Prepoznavna oblika, čeprav ne več tako ekstravagantna kot v prejšnji generaciji. Družinski.

"Tale Mégane ohranja nekaj avantgardnosti, a se približuje klasiki. Z oblikovalskega stališča: škoda. Z zornega kota prodaje: (verjetno) dobra poteza."