



Na svidenje

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

'Adieu Avantgarde'. Gledano z drznosti željnimi očmi, je novi Megane korak nazaj: prejšnjega je lastnik zaradi izstopajoče zadnjice brez težav našel na dobro pobeljenem parkirišču.

► Znamenitega zadnjega dela prejšnje generacije Renaultovega Megana oblikovalci niso prenesli na novinca in se tako (hote?) parkirali ob bok družščini oblikovno zadržanih, v kateri je seveda tudi VW-jev Golf. Naključje ali ne, oba, nemška Šestica in novi Megane, sta se v prodajne salone zapeljala ob ena-

kem času. Kot nam je pokazal test različice Berlina (tako pri Renaultu označujejo petvrtno kombilimuzinsko različico Megana, ki za zdaj obstaja še v kupejevski obleki), se zdijo njuni kupci že vnaprej razdeljeni. Morda se motimo ... Oblika novega Megana na prvi pogled ni tako razburljiva kot pri predhodni-

ku, a že podrobnejši pogled na skladne in sveže poteze razveseli oko, ki pa vseeno lahko potoči solzico v slovo avantgardizmu predhodnika. Izstopajoči blatniki, naguban pokrov motorja in nenavadna motorna maska so značilnosti Renaultovega novinca, ki je v novi generaciji nekoliko zrasel (približno devet centimetrov). Razlika je vidna predvsem v prtljažniku, kjer je zdaj za litrske razmere spodnjega srednjega razreda nadpovprečno prostora. Nakladalna odprtina je seveda večja kot pri Coupeju (Test AM26-2008),

nakladalna višina in rob sta uporabnejša, a še vedno ju ne gre povečevati. Tako kot zunanje vratne reže za odpiranje, ki v slabem vremenu skrbijo, da si mažete prste. Kot pri kupeju ... Prtljažnik je mogoče povečati z zlaganjem po tretjini deljive (s sidrišči Isofix opremljene) zadnje klopi. Sedalni del se dvigne naprej, naslonjalo pa podre. (Renaultova) stara šola, ki pa ima v tem Meganu napakico: pri dvigovanju (govorimo o večjem, dvotretjinskem delu) se sedalni del zaradi medsežnega predalnika (naslonjalo za komolce prednjih potnikov) ne more povsem umakniti. Mimogrede, pri zlaganju klopi nastane še majhna stopnica, za mnoge zanemarljiva. Zadnja klop je veliko mehkejša od prednjih sedežev, v primerjavi s kupejem je dostop do nje veliko lažji (vrata!), svetlobe je zaradi večjih oken več, a za kaj več kot le povprečno oceno še premalo. Široka C-stebrička in nizka zadnja šipa ovirajo pogled nazaj, vendar ne toliko kot pri kupeju. Kot bi primerjal terarij in protitankovski bunker. Če je (štiričlanska) družina povprečne rasti in se recimo hvali z vsaj osnovnošolsko izobrazbo, bo zanjo v Meganu dovolj prostora. Če pa je velik eden od staršev, bodo najprej na udaru sinova (ali hčerina) kolen. Prostora je več kot pri Meganu II. Sedeč na prednjih sedežih ne veš, ali sedi v petvrtnem Meganu Berlinu ali v Coupeju, saj je armaturna plošča enaka. Prostora za odlaganje (žepka na hrbtnih prednjih sedežev – od opreme Dynamique dalje – naslonjalo za komolce, vrata, zaprta predala pod nogama prednjih sedežev, polička pred prestavno ročico in odlagalno mesto za pločevinko za njo in sovoznikov





Renault Megane Berline 1.6 16V (81 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 16.290 EUR
Cena testnega vozila: 17.610 EUR

NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 1.100 mbar / rel. vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 2.502 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 11,5 s
402 m z mesta: 18,1 s (125 km/h)

PROŽNOST

50–80 km/h (IV.): 10,4 s
50–80 km/h (V.): 13,8 s
80–120 km/h (V.): 14,6 s
80–120 km/h (VI.): 20,0 s

NAJVEČJA HITROST

195 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 43,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.598 cm³
- največja moč 81 kW (110 KM) pri 6.000/min - največji navor 151 Nm pri 4.250/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM-25 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.215 kg - dovoljena skupna masa 1.734 kg.
Mere: dolžina 4.295 mm - širina 1.808 mm - višina 1.471 mm - prtljažnik 372–1.129 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 195 km/h - pospešek 0–100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,6/6,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ pametna kartica
- ▲ šeststopenjski ročni menjalnik
- ▲ posoda za gorivo brez pokrovčka
- ▲ velik prtljažnik
- ▲ prostornost spredaj
- ▲ varnost
- ▲ cena

- ▼ povprečen motor
- ▼ glasnost motorja na avtocesti (menjalnik)
- ▼ preveč posreden servovolán
- ▼ preglednost nazaj
- ▼ ESP serijsko pri tretji opremi
- ▼ zlaganje klopi

Končna ocena

Ko na kup zložimo vse Meganove adute (zadržan videz, uporabnost, oprema, cena itd.), dobimo konkurenčen paket, ki bo z novim 1,4-litrskim TCejem postal še stopnjo boljši in z izbrano opremo Dynamique ne bo presegel meje 18 tisočakov.

predal, osvetljen, klimatiziran) je načeloma dovolj, težava se pojavi le s pijačo, ki je nimamo kam postaviti. Odlagalno mesto ob ročici ročne zavore je preplitvo (kar utegne motiti pri prestavljanju, če je v njem previska vsebina), in če je Megane opremljen še z navigacijo, zapolnjeno z gumbi za upravljanje. Položaj za volanom je precej boljši, kot smo ga vajeni. Volanski obroč, ki je primerno velik in debel, je zaradi izdatne nastavljalivosti (tudi sedeža) in manj položne lege (kot nekdanj) ugodno blizu. Je tudi bolj neposreden, a včasih bi si zaželeli, da bi bil zaradi sintetičnega občutka, kaj se dogaja s prednjimi kolesi, še manj posreden. Moti položaj radijskega sprejemnika (RDS, MP3, Bluetooth – zadnji pri tej opremi za doplačilo), ki je nameščen prenizko, pohvalili pa bi dvopodročno samodejno klimatsko napravo (po Laguni povzeta programiran način počasnega ali hitrega hlajenja/ogrevanja), informativen in dvosmerni potovalni računalnik, pametno kartico (vredna vsakega doplačila in brez kančka dvoma najboljša rešitev, kar jih premore ta avtomobilski razred), digitalni merilnik hitrosti in armaturno ploščo nasploh, saj je dovolj čedna in večinoma sestavljena iz na otip in pogled prijetnih materialov. Napredek je očiten tudi

pri šeststopenjskem ročnem menjalniku. Le redkokdaj ni imel enakih misli kot voznik, ki mu hitro postane jasno, da ima ročica raje nežnejše gibe, kar potrdi z manj glasnimi in bolj gladkimi premiki. Mehkoba je zaznavna tudi pri podvozu. Renault spodnjega srednjega avtomobilskega razreda stoji na cesti zelo zanesljivo (ESP je serijsko del opreme le od tretje ravni dalje), glede na poltogo zasnovano zadnje preme prepričuje predvsem z udobnim požiranjem cestnih neravnin. K temu spada še nekaj sprejemljivega nagibanja karoserije. Pravi francoz. Megana Berlina smo preizkusili v kombinaciji z močnejšim 1,6-litrskim bencinskim motorjem (81 kilovatov), ki nas ni prepričal. V mestih je dovolj zmogljiv, na avtocesti, zlasti na klancih in nasploh na odprtih cestah, pa mu primanjkuje samozavesti, ki je odlika nekaterih tekmecev. Tudi francoskih. Takšnega motorja se bodo razveselili predvsem umirjeni in manj zahtevni vozniki, ki se bodo na avtocestah redko vozili s hitrostjo 130 km/h ali več. Kljub menjalniku s šestimi stopnjami je v najvišji prestavi pri okoli 130 km/h igla merilnika vrtljajev pri številki 3.500, hrup motorja pa je temu primeren. 1,6-litrski motor ni prepričal niti s porabo goriva, ki se je gibala med 9,2 in 10,1 litra. ❖❖

