



# Mene gane

Mégane. Me ne gane. Me gane? Ja, ime je bilo pri prejšnjem modelu Mégana res kot ustvarjeno za to, da so iz njega nastajale različne besedne zveze, še posebej, ker je bil prejšnji Mégane čisto povprečen predstavnik svojega razreda. Z novim je drugače - tokrat gre za velik korak naprej. Tokrat bo kup besednih iger verjetno precej pozitivneje usmerjen. Novi Mégane gane!

FOTO: ALEŠ PAVLETIČ

Ni kaj, vodilnim pri Renaultu moramo tokrat čestitati. Zakaj njim? Zato ker so prav oni tisti, ki so morali na koncu reči »da«.

Ko se s temi mislimi sprehodite proti novemu Méganu, vas prešine, da morda prednji del razkriva še najmanj novega. Pa to ni čisto res. Vse bolj »zabuhlim« žarometom, ki jih danes srečujemo na novih avtomobilih, so pri Renaultu rekli »ne« in Méganu namenili ozke in dokaj klinaste. Še več novega razkriva stranska silhueta. Ta je izrazito nevsakdanja, toda do stebrička B je pravzaprav izoblikovana povsem klasično. Šele od tam dalje se spodnji rob strehe v širokem loku prevesi proti zadnjem blatniku, zgornji pa se nadaljuje v

ravni liniji. Stebriček C, ki ga izoblikujeta ti dve liniji, tako deluje na pogled neverjetno masiven, nehote pa se vam zazdi, da se v spjeler zaključuje tudi streha. Toda to je le optična prevara. Nekoliko daljšo streho namreč pričara ravno odrezano steklo stopničasto zaključenega zadka. Zadka, s katerim je prvič na ceste zapeljal Avantime.

O njem bi se dalo sicer veliko razpravljati, toda dejstva, da se nad njim navdušujejo tudi tisti, ki v naša življenja prinašajo nove oblike,

ne smemo spregledati. Pravzaprav bi lahko zapisali, da je prav zadek tisti, ki še nekoliko bolj kot prednji del temu Méganu zagotavlja to, kar upravičeno pričakujemo od naslednika Mégana Coupé.

Toda s tem se novosti še ne zaključijo. Klasično ključavnico je zamenjala optična. Podobno kot pri Laguni, Vel Satisu in drugih prestižnejših predstavnikih znamke Renault. Pokrovček posode za gorivo pa vratca. Torej adijo neprijetni vonji po gorivih.

**Davek na obliko zadka boste plačali vsakokrat, ko boste težje kose prtljage zlagali v prtljažnik in iz njega.**



»Ni kaj, za drznost moramo vodilnim pri Renaultu tokrat čestitati.«



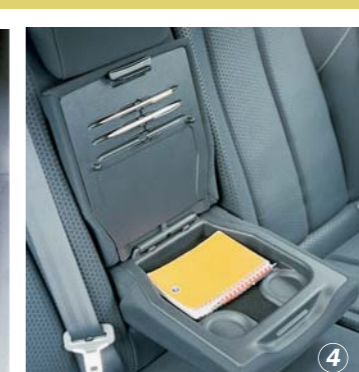
Klasično ključavnico je zamenjala optična.



Adijo vonj po bencinu! Vratca so hkrati tudi pokrov.



Všečno in uporabno: letalska ročica ročne zavore.



1. Notranjost izpričuje vsečne oblike, dobra ergonomija in prijazni materiali.
2. Merilniki so dobili povsem novo grafiko.
3. Predali in predalčki: z drobnarijami ne bo težav, če le ne boste pozabili, kam ste jih pospravili.
4. Naslon za roke zadaj skriva uporaben predal.

Ko sedete v notranjost, vas ta prepričuje, da je vsaj tako nova kot zunanja oblika Mégana. Armaturna plošča je dobila nove merilnike, od katerih sta glavna - merilnika hitrosti in vrtljajev - obrobjena s svetlečo plastiko. Novo obliko so dobili tudi obvolanske ročice, izdatno nastavljen volanski obroč, sredinska konzola, vrtljiva stikala prezračevalnega sistema in radio. Tega morda ne bodo veseli nekoliko starejši, saj so stikala na njem precej majhna, zato pa to zagato uspešno rešuje nadvse pripravna obvolanska ročica. In tako bi si ob vsem, kar ponuja armaturna plošča, na koncu zaželeli le nekoliko boljše materiale. Pa ne povsod! Le na nadstrešku merilnikov, kjer bi bila plastika lahko mehkejša, ter okoli stikal prezračeval-

nega sistema, saj je imitacija česarkoliže tam precej neposrečena.

Zato pa v novem Méganu zagotovo ne boste imeli težav z drobnarijami. No ja, če le ne

### Daljšim potem in štirim odraslim potnikom tudi prtljažnik ni namenjen.

boste pozabili, kam ste jih založili. Pred sovoznikom je namreč velik, osvetljen in v kombinaciji s klimatsko napravo tudi dodatno hlajen predal. V vratih so kar štirje. Dva se skrivata v naslonu za roke. Še dva, prav tako skrita, boste našli v dnu, pred prednjima sedežema. Izredno pripraven se nahaja tudi med prednjima sedežema, ki je po zaslugi oblike ročice ročne zavore uporabno globok. Pohvaliti je

treba tudi odlagalni prostor na dnu sredinske konzole, namenjen manjšim drobnarijam, ki zaradi tkanine, s katero je prevlečen, tudi dejansko služi svojemu namenu.

Če se odločate za trivratnega Mégana, morda ne bo odveč opozorilo: da pazljivo odpirajte vrata na ozkih parkiriščih. Pa tudi, da se tisti, ki jim boste ponudili sedež na zadnji klopi, z vami najverjetneje ne bodo prav pogosto vozili. Vendar ne zaradi udobja. Na zadnji klopi se namreč sedi povsem spodobno, tudi predalčkov je dovolj, prav tako bralnih lučk in celo prostora za glave ne primanj-

kuje, zato pa to ne velja za noge. Toda nikar se ne obremenjujte. Daljšim potem in štirim odraslim potnikom tudi prtljažnik ni namenjen. Še posebej če so potniki tiste vrste, ki na vsako pot garderobno omaro najraje preselijo kar v kovčke. Davek na obliko zadka boste namreč plačali vsakokrat, ko boste težje kose prtljage zlagali v prtljažnik in iz njega. Dvigovanje tovora in krepitev mišic vam takrat ne uide, saj boste morali tja grede »breme« dvigniti 700, nazaj pa vsaj 200 milimetrov visoko. Tudi če se boste temu še tako izogibali, vam to ne bo uspelo, če vam bo počila guma. Novi Mégane je namreč eden redkih Renaultov, ki so mu rezervno kolo obi-



## TEHNIČNI POGLED

### Renault (Mégane) in varnost

#### Čas koračnih izboljšav je mimo!

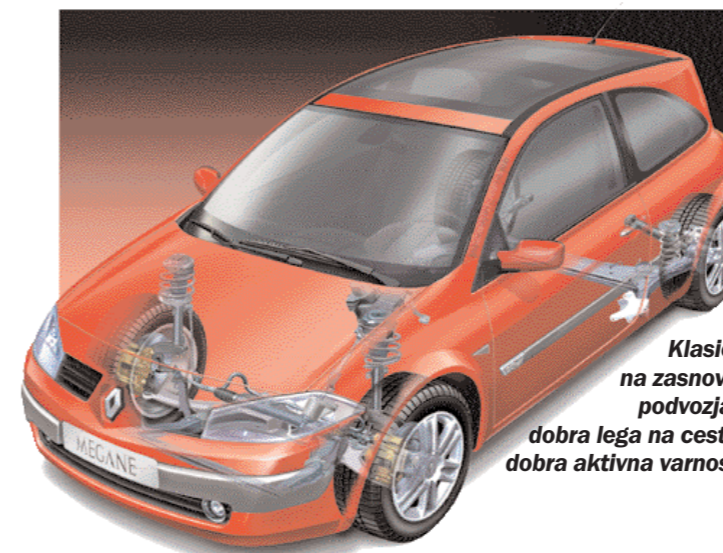
Vsi merljivi in med seboj primerljivi rezultati, ki upoštevajo varnost potnikov v avtomobilih, v tem trenutku nesporno kažejo, da je Renault s tega zornega kota številka ena na svetu. Ali pa, da ne bi bilo pripomb: v Evropi.

Renaultova paleta je ravno v fazi prenavljanja in Mégane tretji Renault zapovrstjo, ki je dosegel najboljši (tretji) rezultat na preskusnih trčenjih po normah Euro NC. Mégane je ob enem tudi prvi avtomobil spodnjega srednjega razreda, ki je dosegel najvišjo varnostno oceno. Sliši se laskavo, kako pa so to dosegli?

Čas koračnih izboljšav je mimo, v večini gre za drobne izboljšave. Pri doseganju večje varnosti ob nesrečah (pasivna varnost) gre torej že dolgo za znano in logično rešitev: potniški del mora biti v nedeformabilni kletki, prednji (in zadnji) del avtomobila pa se morata nadzorovano mečkati, da nase prevzameta čimveč ob trku sproščene kinetične energije.

Odličen rezultat je Méganu uspelo doseči s pametnim kombiniranjem že znanega (izkušnje laboratorija za proučevanje prometnih nesreč in biomehaniko LAB, ki je v skupni lasti koncernov Renault in PSA) in s privzemanjem novosti, ki jih ponudijo metalurgija, kemija, strojništvo in druge znanosti. Pri Renaultu navajajo, da so pri gradnji karoserije uporabili nekaj novih materialov (med drugim nekaj vrst novih jekel, ki se pohvalijo z veliko do ultra veliko natezno trdnostjo) in tehniko laserskega varjenja (ki omogoča uporabo jeklene pločevine različnih debelin), seveda pa to še zdaleč ni dovolj. Vsi sestavni deli morajo biti oblikovani tako, da, sestavljeni v celoto, kar najbolj pripomorejo k varnosti potnikov. Načrtno mečkanje je tako »usmerjeno« v tri smeri, seveda vse stran od potnikov, vse to pa velja tudi za trk od zadaj in z boka, kjer je progamirano upogljiv srednji stebriček.

Zagotavljanje varnosti se seveda ne konča pri goli karoseriji; Renault nadgrajuje to poglavje s sistemom SPV (sistem programiranega varovanja) tretje generacije. Ta vsebuje vse dodatne elemente varnosti, ki so vgrajeni ali prigrajeni v avtomobil: sedeži (različna jekla za trdno nosilno zgradbo), vzglavniki, pritrditve ISOFIX, dodatne zaščitne obloge (umetni materiali, ki varujejo stopala, gležnje in piščali ob deformacijah), ojačitve zoper vdor prtljage v potniški del, vse var-



**Klasična zasnova podvozja, dobra lega na cesti, dobra aktivna varnost**



**Pravilno zložena jekla različnih debelin in kakovosti so ključna za dobro oceno trčenj Euro NCAP.**

ni trk ter za položaj voznikovega sedeža. Reakcija sistema SPV je namreč ob različnih pogojih različna, saj lahko dvostopenjsko sproži čelni varnostni blazini, aktivira (ali ne) pirotehnične zategovalnike pasov, aktivira bočne blazine in zavese (če gre za bočni trk), sicer pa vedno odklene vse ključavnice, prekine dovod goriva in vklopi varnostne utripalke.

Poseben del, ki pripomore k varnosti v Méganu Coupéju, je varnostna blazina na prednjem delu sedežne površine prednjih sedežev. Namenjena je preprečevanju zdrsa telesa pod varnostnim pasom: ob trku se vgrajena, iz dveh tankih, med seboj zlepjenih plasti jeklene folije (0,3 milimetra!) sestavljena varnostna blazina napihne (prostornina je okrog 5 litrov), dvigne kolena, s tem pa omeji premikanje in obračanje medenice. Ta varnostna blazina, ki sta jo razvila Renault in Autoliv, nadomešča drugi zategovalnik na zunanji strani sedeža, ki se je moral umakniti zaradi lažjega vstopanja na zadnje klopi (le 3 vrata!). Petvrtni Mégane tako te varnostne blazine nima, saj ima dvojni zategovalnik varnostnega pasu.

Novi Mégane ima tako lahko 8, Coupé pa celo 10 varnostnih blazin, ampak jasno je, da se samo s preprosto vgradnjo večjega števila varnostnih blazin varnost ne poveča dovolj. Poleg tega pri Renaultu trdijo, da (čeprav Euro NCAP pokriva več kot 80 odstotkov scenarijev dejanskih nesreč) njihovi avtomobili zagotavljajo dodatno varnost tudi z uporabo drugih varnostnih elementov, ki jih Euro NCAP ne ocenjuje (preprečevanje zdrsa pod varnostnim pasom na prednjih sedežih, zategovalniki in omejevalniki zatezne sile na zadnjih sedežih, pritrdilna mesta ISOFIX). In na koncu ne smemo pozabiti na poglavje aktivne varnosti, torej tiste, ki skuša nesrečo preprečiti; Renault ponuja (tudi v Méganu) pripomočke, kot so najsodobnejši elektronski pripomočki (ABS, ESP), tipalo za dež, sistem za nadzor tlaka v gumah, hitrostno prilagodljivi električni servovolani, aktivno in pasivno višinsko samonastavljivi ksenonski žarometi, pa podvozje (varna lega na cesti) in še vse druge stvari, ki v večji ali manjši meri vplivajo na varnost med vožnjo.

Zato je nekaj res: da sodobnim Renaultom in zato tudi novemu Méganu z varnostnega stališča v tem trenutku težko najdemo večji očitek.

Vinko Kerne



**Varnostna blazina na sedalu: proti zdrsu telesa pod varnostni pas v primeru trka; tri sekvence proženja**

**Iz oči v oči**



Po Renaultu 19 je to prvi avtomobil te znamke, ki mi je všeč. Pravzaprav mi je kar zelo všeč, delno tudi zato, ker občudujem pogum oblikovalcev in tistega, ki je odobril projekt serijske proizvodnje. Presenetljivo všeč mi je tudi znotraj, težko pa mu oprostim tri stvari: najlaže bi bilo z imenom (prva definicija kupeja je položna zadnja šipa ...), precejšnjega trušča (že pri potovalni hitrosti) bi se že težko navadil, neprijetnega speljevanja (lastnost motorja glede prostega teka) pa mi nikakor ne morem odpustiti. Že zadnji je zame zadosten razlog proti nakupu.

Vinko Kerne



Priznam, všeč so mi nenavadno oblikovani avtomobili. Zato me Mégane oblikovno navduši. A tudi tehnični del ne zaostaja. Sedi se odlično, 1,6-litrski motor je idealna izbira, da je avto poln elektronike, pa mi, bolj tehnični duši, tudi ustreza. 5 zvezdic na trčenjih NCAP je tako le še smetana na torti.

Dušan Lukič



**Davek na obliko in rezervno kolo: komaj povprečno velik prtljažnik. Ga je pa mogoče povečati!**



**Voznikov sedež je izdatno nastavljiv in prav tako dobro bočno oprijemljiv.**



**Izmenjevalniku cedejev so namenili poseben predal, žal pa je lahko moteč.**

ni toliko pomembno. Mnogo bolj razveseli volanski obroč, ki je zdaj nameščen bolj navpično kot pri predhodniku. Z delovnim položajem tako ne bo večjih težav. O vseh potrebnih informacijah vas obvešča potovalni računalnik, ki ne skopari s podatki, je pa nekoliko moteče dejstvo, da se je med njimi mogoče sprehajati le enosmerno. Avdio sistemu je, kot smo že omenili, mogoče ukazovati tudi z obvolansko ročico, luči se ob zagonu motorja prižgejo samodejno, to velja tudi za zatemnitev osrednjega ogledala, za delovanje brisalnikov skrbi tipalo za dež - čeprav mu to ne uspeva najbolje - mnogo spodobneje pa svoje delo opravlja zadnji brisalnik, ki obriše šipo v trenutku, ko pretaknete v vzvratno prestavo. Vse to seveda pomeni, da je veliko »zamudnega« delo v novem Méganu vozniku prihranjenega.

Toda še bolj kot nad tem bodo voznik, predvsem pa potniki, navdušeni nad podvozjem. Vzmetenje res ni več tako mehko, kot smo bili tega vajeni - kar bodo opazili predvsem potniki zadaj - je pa zato nagibanje karoserije v ovinkih toliko manj očitno. Lega v ovinkih je po zaslugi dobrega bočnega oprijema sedežev dolgo nevtralna, pa tudi občutek izza volanskega obroča je dober. Kaj vse zmore novi Mégane, sicer nismo mogli preskusiti, saj nam tega niso dopuščale zimske gume, ki so se v ovinkih hitro pričele upirati večjim hitrostim, toda verjamemo, da so njegove meje zelo visoke. In če ob tem pomislimo še na najvišjo oceno, ki jo je novi Mégane dobil na preizkusnem trčenju NCAP, potem - no ja, bolj za šalo kot zares - tudi takšni podvigi niso več pretirano tvegani.

In ko tako odkrivате, kaj vse ponuja novi Mégane, ugotovite, da vas še zdaleč ne gane le njegova oblika. Mnogo bolj kot to vas morda pritegnejo malenkosti, ki so namenjene predvsem vam in potnikom ter zato toliko manj mimoidočim.

Matevž Korošec

čajnih mer uspeli pospraviti v dno prtljažnika. Vendar pustimo črne misli ob strani in se raje posvetimo vožnji. Kot smo že omenili, za zagon motorja služita kartica in stikalo »Start«. Motor, ki se je tokrat oglašal izpod motornega pokrova s tehnologijo VVT (Variable Valve Timinig), ponuja dodatnih 5 konjskih moči in 4 njutonmetre. Pa to morda sploh

Model	Renault Mégane Coupé	Fiat Stilo	Peugeot 307	Toyota Corolla
	1.6 16V	1.6 16V Active	1.6 16V XR	1.6 VVT-i Terra Plus
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1598	1596	1587	1598
največja moč (kW/KM pri 1/min)	83/113 pri 6000	76/103 pri 5750	80/109 pri 5750	81/110 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	152 pri 4200	145 pri 4000	147 pri 3900	150 pri 4800
dolžina x širina x višina (mm)	4209 x 1777 x 1457	4182 x 1784 x 1475	4202 x 1730 x 1510	4180 x 1710 x 1475
največja hitrost (km/h)	192	185	190	190
pospešek 0-100 km/h (s)	10,9	10,5	11,7	10,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,8/5,7/6,8	10,1/5,7/7,3	9,5/5,8/7,2	9,0/5,9/7,0
cena osnovnega modela (SIT)	3.134.000	2.923.555	3.094.000	3.222.500

**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-60 km/h:	4,8
0-80 km/h:	7,4
<b>0-100 km/h:</b>	<b>10,9</b>
0-120 km/h:	15,9
0-140 km/h:	22,9
1000 m z mesta:	32,8
	(155 km/h)

**Prožnost**

<b>s</b>	
50-90 km/h (IV.):	12,5
80-120 km/h (V.):	17,9

**Največja hitrost**

<b>188 km/h</b>
(V. prestava)

**Poraba goriva**

<b>l/100 km</b>	
najmanjše povprečje	9,9
največje povprečje	11,9
<b>skupno testno povprečje</b>	<b>10,5</b>

**Trušč v notranjosti**

<b>dB</b>			
Prestava III. IV. D			
50 km/h	52	51	50
90 km/h	62	60	59
130 km/h	70	66	64
Prosti tek			36

**Natančnost merilnika hitrosti**

<b>kazalec na resnično km/h</b>	
30	28,3
50	49,7
70	68,9
90	86,4
100	96,7
130	124,5
150	142,3

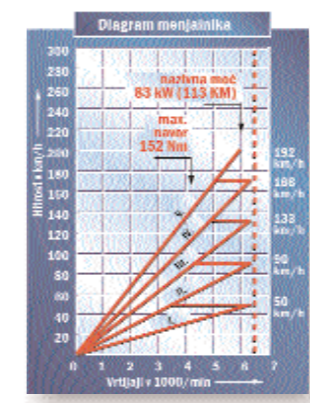
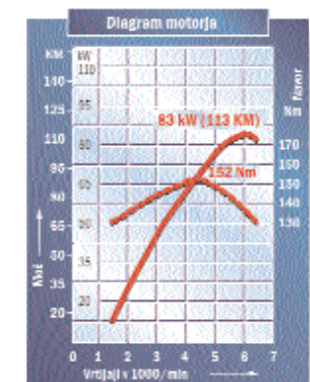
**Zavorna pot**

<b>m</b>	
od 130 km/h:	72,5
od 100 km/h:	43,7

**Okoliščine meritev**  
 T = 5 °C  
 p = 1002 mbar  
 rel. vl. = 63 %  
 Stanje števca: 1788 km  
 Gume: Goodyear Eagle Ultra Grip M+S

**Napake med testom**  
 - brez napak

**Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Sampsonite kovčki:**  
 1 x nahrbtnik, 1 x letalski kovček, 1 x kovček 68,5 l, 1 x kovček 85,5 l



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:**  
 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,5 x 80,5 mm - gibna prostornina 1598 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 83 kW (113 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 51,9 kW/l (70,6 KM/l) - največji navor 152 Nm pri 4200/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen), EVT - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovski vbrzid in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,9 l - akumulator 12V, 47 Ah - alternator 110 A - uravnjavani katalizator

**Prenos moči:**  
 motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,720; II. 2,046; III. 1,391; IV. 1,095; V. ,8991; vzvratna 3,545 - prestava v diferencialu 4,030 - platišča 6,5J x 16 - gume 205/55 R 16 V, kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,8 km/h

**Voz in obese:**  
 kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - C, = ni podatka - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, BAS, EBD, EBV, mehanska ročna (nožna) zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnjima točkama

**Mere:**  
**zunanje:** dolžina 4209 mm - širina 1777 mm - višina 1457 mm - medosna razdalja 2625 mm - kolotek spredaj 1510 mm - zadaj 1506 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,5 m

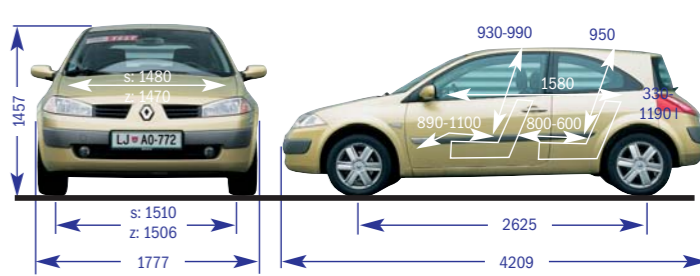
**notranje:** : dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1580 mm - širina (komolci) spredaj 1480 mm, zadaj 1470 mm - višina nad sedežem spredaj 930-990 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1110 mm, zadnja klop 800-600 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 460 mm, zadnja klop 460 mm - premer volanskega obroča 370 mm - prtljažnik (normno) 330-1190 l - posoda za gorivo l

**Mase:**  
 prazno vozilo 1155 kg - dovoljena skupna masa 1705 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1300 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

**Zmogljivosti (tovarna):**  
 največja hitrost 192 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 8,8/5,7/6,8 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

**Užitek v vožnji:** 😊😊😊😊😊  
 Mégane Coupé ni le všečen, ampak tudi prijeten za vožnjo. Trše vzmetenje in dober voznikov položaj to še nadgrajujeta. Manjka le nekaj »konjev«.

**MERE**



**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ➕ oblika
- ➕ kartica namesto ključa
- ➕ voznikov delovni prostor
- ➕ število predalov
- ➕ bogata oprema
- ➕ varnost
- ➕ sprejemljiva cena
- ➖ velika stranska vrata (ozka parkirišča)
- ➖ prostor za noge zadaj
- ➖ komaj povprečno velik prtljažnik
- ➖ glasen motor v višjih vrtiljajih
- ➖ delovanje tipala za dež

Kriterij	15	14	13	12	11	10	9	8	7	6	5
<b>Zunanost (15)</b>		14									
<b>Notranjost (140)</b>		112									
<b>Motor, menjalnik (40)</b>		35									
<b>Vozne lastnosti (95)</b>		76									
<b>Zmogljivosti (35)</b>		20									
<b>Varnost (45)</b>		38									
<b>Gospodarnost (50)</b>		33									
<b>Skupaj</b>		<b>328</b>									

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