

Tisti športni

besedilo: **Aljoša Mrak** • foto: **Aleš Pavletič**

Renaultova družina Meganov bo v prihodnosti prav tako številna kot v preteklih letih.

Coupe je še vedno tisti športni, ampak le po obliki.



► Hmm, športen. Zakaj avtomobilom dodamo pridevnik športen? Zaradi oblike karoserije? Potem je novi Megane Coupe zelo športen. Sozvočje ostrih zarez (prednji del, zadnje luči) in valovitih, prepletajočih se linij (zadek, predvsem pri tem mislimo C-stebrička) je užitek pogledati, tudi občudovati. Ni vsem všeč, a njegovi svežosti in nenavadnosti nikakor ne oporekamo. Je športen zaradi močnega motorja, mogoče šeststopenjskega menjalnika? Verjamem, da lastniki Audijev A8 ali Golfv GTI moči 96 turbodizelskih kilovatov ne bi označili za športno, nekemu, ki se vsak dan prebija s Kio Picanto ali Škodo Fabio, pa se zdi avto s tolikšno močjo 'raketa'. Šesta prestava? Tudi to ni več merilo, saj jo imajo (bolj zaradi okoljevarstvenih kot uživaških vzgibov) že skoraj vsi sodobni avtomobili. Se torej športnost meri z občutkom za volanom? Hmm, potem novi Megane Coupe ni športen. Vsaj testni ni bil.

Vsak kilometer, ki smo ga prevozili, nam je potrjeval, da so bili pri izdelavi novega Megana pri Renaultu zelo pazljivi. Kot bi sefi načrtovalcem zabičali, naj naredijo všečen avtomobil, a brez revolucij. Naj uporabijo vse najboljše stvari, ki jih imajo na tovarniških policah, ne pa tvegajo, kot so ob predstavitvi prejšnjega Megana in zaradi katerih je bila (verjetno) prodaja manjša. Če se vam zdi strategija znana, si preberite test Scirocca v letošnji 24. številki. Pri Volkswagnu so naredili podobno.

Če ne štejemo zunanje oblike, s katero so tako pri Coupeju kot pri družinskem modelu Berline vsaj po prvih odzivih zadeli terno, je na prvi bežen pogled nov le digitalni merilnik hitrosti. Francozi so poparčkali analogni (motorni vrtljaji) in digitalni merilnik, ki v sredini gosti še merilnika količine goriva in višine temperature hladilne tekočine. Na prvi pogled je mogoče videti nenavadno, a se digitalnih izpisov takoj navadite, saj so pregledni in nemoteči. Digitalno instrumentno ploščo so v Parizu s pridom izkoristili, saj ponuja veliko možnosti. Zgolj za primer naj omenim tempomat in omejevalnik hitrosti. Tempomat že dobro poznamo, omejevalnik pa je v sodobnih avtomobilih še redkost, zato nekaj besed o tej tehnični novosti. Voznik določi hitrost, ki je ne želi preseči. Če ste recimo naravnali omejevalnik na 50 km/h zaradi mesta, vas bo pri zmerni vožnji avtomobil opozoril na omejitve s tem, da bo pri prekoračitvi 'odvzel' moč motorju. Sistem bo zelo očitno nakazal, da 50 ni 60 ali 70 km/h, prvi občutek pa je, kot bi bilo nekaj narobe z motorjem. Pa ni, verjetno prej s prehitrim voznikom. Če nato pohodite plin do konca, je to znak, da hočete prehitovati, zato bo sistem začasno nehal delovati in avtomobil bo pospešil, le okrog merilnika se bo zarisala opozorilna živordeča črta. Te ne morete spregledati! Potem pa znova po omejitvah. Podobno je z delovanjem ESP-ja: ko začne delovati, se del instrumentne plošče obarva živordeče, ki voznika nedvomno opozori, da se tehnika trudi ostati na cesti. Hvala bogu so se pri Renaultu odločili, da bo to opozorilo nekoliko milejše, kot smo bili vajeni v nekaterih njihovih avtomobilih, ko je zaradi nenadne rdeče poplave na instrumentni plošči voznik mislil, da je odpovedal vsaj motor. V novem Meganu te napake niso ponovili.

Prav tako so se izognili nekaterim kroničnim pomanjkljivostim njihovih bolj športnih modelov. Sedi se še vedno visoko, a dovolj nizko in prijetno, da bodo povprečno visoki vozniki zlahka sledili dogajanju na cesti pod voznikovim senčnikom.

Sedeži so povprečni; dajejo občutek, da je sedalni del prekratek (verjetno je to le posledica dejstva, da sedeža ni mogoče toliko spustiti kot pri tekmejih, zato je tudi kot sedalnega dela manjši), predvsem pa smo pri živahnejši vožnji pogrešali nekaj več bočnih opor okrog voznikovih bokov. Volanski obroč je zelo dober, odet v usnje in oborožen s športno skromno varnostno blazino, predvsem pa ni več tako položen kot v prejšnjih Meganih. Žal smo kljub spremenjenemu električno gnanemu servovolanu še vedno pogrešali nekaj več neposrednosti. Čeprav so se na predstavitvi Renaultovi inženirji pohvalili, da so izboljšali komunikativnost servovolana, smo vsaj pri Avto magazinu znova zavijali z očmi. Če bi želeli spoznati, kaj pomeni dober servovol, čeprav gnan z elektriko, bi morali

Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Morda bi bilo smotnejše, da bi na prvi test prišla (najbrž) precej uporabnejša petratna različica, saj je Coupé – še posebej v tej generaciji – zelo karoserijsko izrazit in zato 'nišen' model. Vseeno pa je v praksi navdušil bolj kot v teoriji po prvem ogledu na salonu: po tehniki, uporabnosti in (kar je v primeru Mégana pomembno) videzu. Še zlasti notraj. In avtomobil se na koncu tudi lepo in prijetno pelje. »



Mitja Reven

» Meni je všeč. Ne maram sicer, da je pogled nazaj omejen kot pri kakem dostavniku (nevarno!), da turbodizel pri stanju v križišču trese volanski obroč in da je reža za CD-je preblizu prestavne ročice. Vse drugo mi je všeč. Le še kakšen TCe bi bil veliko prikladnejši od glasnega in na odprti cesti ne preveč navdušujočega dizla, ki pa se v mestih izkaže s poskočnostjo. »



Matevž Korošec

» Oblika mi je všeč, celo bolj kot pri prejšnjem. In to velja tudi za notranjost. Ta je tehnično (digitalni merilniki) in oblikovno še naprednejša in manj plastična kot pri predhodniku. Žal pa je tudi ta Megane 'pobral' nekatere slabosti, ki smo jih očitali že prejšnjemu: premehek in nekomunikativen volan, prenizko nameščeno armaturno ploščo in previsok položaj sedenja. Še dobro, da vas pri vsem tem tolaži motorček. »



| Renault Megane Coupe 1.9 dCi (96 kW) Dynamique

prečno togost. Občutek je dober, tudi zanesljiv, vendar še vedno premalo športen. Seveda so del veselja ubile zimske gume, dokončno pa nas je dotokel neizklopljiv ESP. Zakaj je mogoče v novem kupejevskem Meganu izklopiti le sistem proti zdrsanju pa še ta se samodejno vklopi nad 40 km/h, ne pa tudi ESP-ja, vedo le pri Renaultu. Menda je to v prid varnosti, za katero se tako trudijo. Nič ne

1,9-litrski motor s 96 kilovat ali 130 'konji' je trenutno najmočnejši turbodizel, ki si ga lahko omislite. Motor je nedvomno dober: z zanemarljivo kratkim predgretjem, z uporabnim razponom delovanja več kot 4.000 vrtljajev in uglajenim delovanjem. V testnem avtomobilu smo opazili le nemirnost in nekaj več glasnosti v prostem teku, ki pa sta se med vožnjo povsem potuhnili. Motor je seveda biser sodobne tehnologije, saj ponuja turbopuhalo s spremenljivo geometrijo lopatic, injektorji s sedmimi odprtini (prej šest) pa poskrbijo za natančno in drobno razpršitev goriva. Skupaj z dobrim šeststopenjskim menjalnikom, ki je dovolj natančen in nežen za mestna potepanja, hkrati pa omogoča tudi dovolj hitro pretikanje, sta dobra kombinacija za avtocestno križarjenje in mestno lazenje. Motor 'vleče' že od 1.500 vrtljajev in zadovoljivo pospešuje do 3.750, čeprav se rumeno polje

“Oddelek, ki je razvil in izpopolnil delovanje pametne kartice, bi kljub težkim časom moral dobiti trinajsto plačo.”

njihove strokovnjake poslati k BMW-ju ali Seatu. Še vedno se zdi, da imajo pri njihovih odločitvah največjo težo nežne ženske, ki ne gredo dlje kot do garažne hiše trgovskega centra. Podobno velja za stopalke: mehko delovanje, izdatna širina med njimi in krepka pomoč serva ubije še nekaj tistega navdušenja, ki ga ima v sebi dinamičen voznik, ki želi vožnjo tudi čutiti. So pa pri Renaultu merilo glede pametne kartice, ki ukazuje osrednji ključavnici in pomaga pri zagonu motorja (gumb!). Ta njihov sistem deluje tako dobro, da smo vsakokrat znova žalostni, zakaj tega nima vsak avtomobil. Avtomobil se odklene, ko se dotaknete kljčke, in samodejno

zaklene, čim se od njega oddaljite dva metra. Poleg tega se še diskretno oglasi in vam s smerniki pomežikne v pozdrav, da zatrdno veste, da je zaklenjen. Hmmm, če bi njihove inženirje zaradi servovolana za ušesa vodil k tekmejem, bi vajo ponovil pri pametni kartici. Vendar v drugo smer, k Renaultu. Pa tudi oddelek, ki je to kartico razvil in izpopolnil, da deluje ne glede na pogoje, bi kljub težkim časom moral dobiti božičnico.

Megane Coupe je v primerjavi s predhodnikom zrasel za 10 centimetrov, vendar je tudi shujšal za osem kilogramov, če primerjamo podoben motor in opremo (zgolj za primerjavo: nova Laguna je shujšala kar za

15 kilogramov!). Od modela Berline je nižji za 12 milimetrov, kar boste bolj občutili kot videli. Coupe ni trd, je pa spodobno hiter tudi z zimskimi gumami na hitreje odpeljanih ovinkih. Spredaj ima McPhersonovi vzmetni nogi, zadaj poltogo premo. Torej nič novega, kaj šele revolucionarnega. Prednjo premo so vpeli v rogat pomožni okvir, da so izboljšali prečno togost kar za trikrat, vpetje zadnje preme z ležaji iz dveh materialov pa poskrbi za učinkovitejšo izolacijo treslajev in boljšo

rečemo, pet zvezdic na Euro NCAP (štiri za varnost otrok) in odlično delovanje ESP-ja njihove besede potrjuje, po drugi strani pa ubijejo še tisti potencial, ki ga ima kupejevski Megane kot športen avtomobil. Moti pa še dejstvo, da v osnovni različici modela Berline ESP-ja tudi dokupiti ne morete. A ni to potem dvojna morala?!? No, v Coupeju je ESP serijski pri bogatejši opremljeni (Dynamique), pri skromnejši opremljeni Expression pa le na seznamu dodatne opreme.

(prav ste prebrali, ne rdeče!) začne šele pri številki 5.000 na merilniku vrtljajev. Motor se z veseljem zavrti do rumene podlage, a pravega učinka pri tem početju ni, saj je pametneje 'loviti' vrtljaje v sredini merilnika, ki ponujajo največ navora. Štoparica (oziroma naša merilna naprava, ki sodeluje s sistemom GPS) je pokazala, da je Megane Coupe poskočen, vendar tega za volanom sploh ni občutiti. Pravzaprav je kupejevski Megane zelo dolgočasen avtomobil. Dobro





Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	640
Paket Kartica za prostoročno upravljanje + električno poklopiljivi zunanji ogledali + parkirna tipala zadaj	750

„Žal smo kljub dodelanemu električno gnanemu servovolanu še vedno pogrešali več neposrednosti.“

za vsak dan, saj bo tlako z veseljem prenašal, slab pa za tiste, ki želijo avtomobil tudi občutiti.

Sedeži na zadnji klopi so enako dolgi kot v kombilimuzini, zato bodo tudi odrasli z nekaj pomoči prednjih potnikov (prostor za kolena!) povsem zadovoljivo preživeli krajše vožnje. Celo za glave je dovolj prostora, čeprav se bodo zaradi visokih avtomobilskih bokov počutili kot v bunkerju. Prtljažnik plačuje davek kupejevstva, saj bodo prsti pri odpiranju pogosto umazani, pa tudi vse torbe in škatle boste morali dvigovati čez visok rob. S 344 litri prtljažnik v družini primerljivo velikih kupejev ni majhen (Sciroccov, recimo, je velik 292 litrov), se pa lahko še poveča zaradi po tretjini deljive zadnje klopi. Pod osnovnim prtljažnikom je še skrit kotiček za drobnarije, nadomestna guma pa je šele v drugi kleti. Kupejevska oblika pomeni tudi zelo slabo preglednost za zadkom (predvsem

zaradi širokih C-stebričkov), zato si kljub skromni velikosti avtomobila omislite parkirn tipala, predvsem pa težka in velika vrata. Očitno pa v Franciji, oprostite, Španiji, kjer ga izdelujejo, ne poznajo težav s snegom. Pod vetrobranskim steklom se ob sneženju nabere veliko snega, ki ga le s težavo odstranite, saj sta brisalnika (boljši aerodinamiki in vetrnemu pišu v prid) skrita pod konec motornega pokrova, zato ju je skoraj nemogoče dvigniti.

Megane Coupe se je izkazal kot dober avtomobil za vsakodnevno tlako, a slab dvigovalec krvnega tlaka, kar naj bi bila njegova naloga v (nastajajoči) družini Meganov. Verjetno bo treba za znojne roke počakati na 160-kojskega dCija, ki ga bodo ponudili s šeststopenjskim ročnim menjalnikom, da o različici Renault Sport sploh ne govorimo. Potem ne bo lep le paket, ampak vam bo sapa vzela tudi vsebina. ❧❧

Tabela konkurence

MODEL	Renault Megane Coupe 1.9 dCi (96 kW) Dynamique	Opel Astra GTC 1.9 CDTi (88 kW) Essentia	Kia pro_Cee'D 2.0 CRDi TX Sports Pack+
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.870	1.910	1.991
največja moč (kW/km pri 1/min)	96/131 pri 3.750	88/120 pri 3.500	103/140 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	300 pri 1.750	280 pri 2.000-2.750	305 pri 2.000
dolžina × širina × višina (mm)	4.295 × 1.808 × 1.423	4.290 × 1.753 × 1.435	4.235 × 1.790 × 1.480
največja hitrost (km/h)	210	196	205
pospešek 0-100 km/h (s)	9,5	10,4	10,1
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,2/4,5/5,1	7,2/4,7/5,6	7,5/4,6/5,5
cena osnovnega modela (evri)	19.990	18.090	19.490

Tehnični podatki

CENA: (Renault-Nissan Slovenija, d.o.o.)
1.6 16V Expression: 15.590 EUR
1.9 dCi Dynamique: 19.990 EUR
Testno vozilo: 21.380 EUR

Moč: 96 kW (131 KM)
Pospešek: 10,0 s
Največja hitrost: 200 km/h
Povpr. poraba: 8,7 l/100 km

Garancija:
 2 leti splošne garancije, 3 leta mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.

Predvideni redni servisi:
 Servisni interval na 30.000 km ali eno leto.

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):

redni servisi, delo, material:	zastopnik ni priskrbel podatka	obvezno zavarovanje (2):	2.615
gorivo	zastopnik ni priskrbel podatka	kasko zavarovanje (2):	2.495
gume (1):	zastopnik ni priskrbel podatka		
izguba vrednosti po 5 letih:	8.288	Skupaj:	ni podatka
		Strošek za prevoženi km:	ni podatka

(1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 980 mbar / rel. vl. = 63 % / Game: Goodyear Eagle Ultragrip
 M+S 205/50/R 17 V / Stanje kilometrskega števca: 1.634 km

Vozne lastnosti
Pospeški s
 0-100 km/h: 10,0
 402 m z mesta: 17,2
 (132 km/h)

Prožnost s
 50-90 km/h (IV/V): 6,7/10,0
 80-120 km/h (V/VI): 11,5/12,4

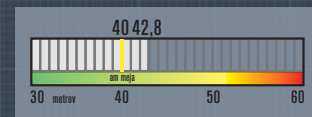
Največja hitrost 200 km/h
 (VI. prestava)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 8,3
 največje povprečje 9,3
 skupno testno povprečje 8,7



Trušč v notranjosti dB
 Prestava III. IV. V. VI.
 50 km/h 54 54 52 52
 90 km/h 62 60 59 58
 130 km/h 66 64 63
 Prosti tek 40

Zavoma pot m
 od 130 km/h: 74,2
 od 100 km/h: 42,8
 (AM meja 40 m)



Napake med testom
 brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

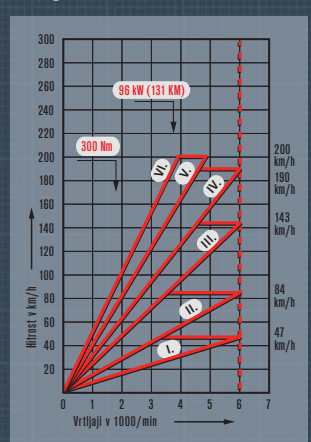
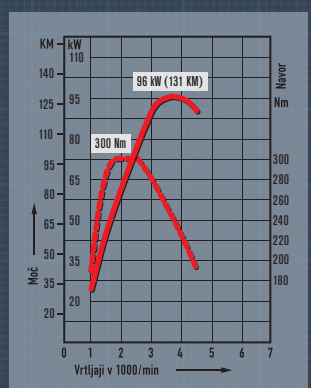


DIAGRAM MOTORJA:



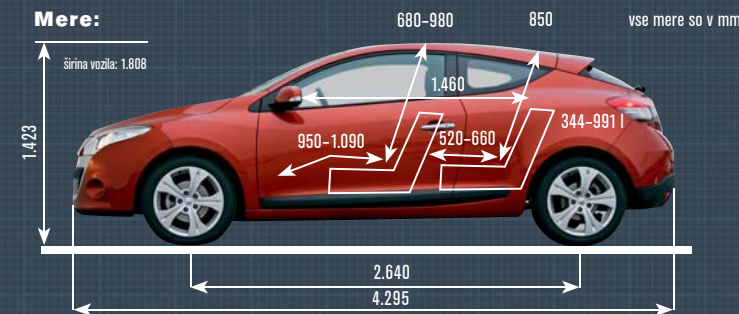
UŽITEK V VOŽNJI:

Novi Megane je v kupejevski obleki znova avtomobil, ki ima rad dinamiko med vožnjo. A zaradi njega ne boste nič slajše sanjali, saj ESP ni izklopiljiv, volan je preveč posreden, sedež ima premalo bočnih opor ...

I Renault Megane Coupe 1.9 dCi (96 kW) Dynamique

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80 × 93 mm - gibna prostornina 1.870 cm³ - kompresija 16,6 : 1 - največja moč 96 kW (131 KM) pri 3.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,6 m/s - specifična moč 51,3 kW/l (69,8 KM/l) - največji navor 300 Nm pri 1.750/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - hitrosti v določenih prestavah pri 1000/min: I. 8,86; II. 16,4; III. 24,1; IV. 32,0; V. 41,3; VI. 50,1 - platišča 7J × 17 - gume 205/50 R 17 V. kotalni obseg 1,92 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodlina prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.320 kg - dovoljena skupna masa 1.823 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro: 1.300 kg, brez zavore: 695 kg - dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 6,2/4,5/5,1 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1.808 mm - kolotek spredaj 1.546 mm - zadaj 1.547 mm - rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.470 mm, zadaj 1.360 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 490 mm, zadnji sedež 410 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.

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

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostna zavesa - varnostni blazini za preprečitev zdrs s sedeža - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - deliva zadnja klop - dežno tipalo - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - električno nastavljalni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - večopravilni volan - po višini in globini nastavljalni volanski obroč - po višini nastavljalna sedeža spredaj - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost (15)	13	Svež, zanimiv in dobro narejen. Ni tako revolucionaren kot predhodnik, a pritegne poglede.
Notranjost (125)	88	Dovolj prostora, dobri materiali (čeprav bi na prvi pogled rekel, da je armaturna plošča preveč plastična) in pregledni merilniki. Tudi digitalni.
Motor, pogon, podvozje (65)	47	Motor je radodaren z navorom prek celotnega območja delovanja, menjalnik je iz generacije v generacijo boljši. Največ pripomb je k volanskemu sistemu.
Vozne lastnosti (70)	59	Megane Coupe je zelo prijazen do voznika, dokler ta ne zahteva športnosti. Potem bo obupal nad preveč udobnim podvozjem in stopalkami (lega, posrednost).
Zmogljivosti (35)	29	S tem avtomobilom si lahko brez divjega bitja srca spodobno hiter.
Varnost (45)	34	Pri pasivni varnosti je med prvaki, pri aktivni pa je treba večkrat obkljukati seznam dodatne opreme (sledljiva biksenonska žarometi, sistem nadzora tlaka v gumah ...)
Gospodarnost (65)	47	Konkurenca cena in zmerne želja, vendar tudi povprečna garancija in predviden občuten padec vrednosti rabljenemu avtomobilu.
Skupaj	317	Če gledate na Megana Coupeja kot na lep avtomobil, s katerim bi se radi vsak dan brez velikih pretresov vozili v službo, je vreden tega denarja. Če pa želite športnika, morate pogledati h konkurenci ali pa počakati na 'nabruse' različice.

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

Hvalimo in grajamo

- ▲ zanimiva in sveža oblika karoserije
- ▲ pametna kartica za ključavnico in zagon
- ▲ cena
- ▲ šeststopenjski ročni menjalnik
- ▲ motor
- ▲ digitalni merilnik hitrosti
- ▲ posoda za gorivo brez pokrovčka
- ▲ omejevalnik hitrosti in tempomat
- ▼ neizklopiljiv ESP
- ▼ preveč posreden servovolan
- ▼ sedalni del prednjih sedežev
- ▼ brisalnika sta 'skrita' za robom motornega pokrova
- ▼ nemiren in hrupen prosti tek motorja
- ▼ preglednost nazaj (C-stebričkal)