

# CC? DC!

besedilo: Dušan Lukič • foto: Aleš Pavletič

Kateri del opreme si morate v kabrioletu nujno omisliti? Klimatsko napravo, seveda. In katerega ne? Dizelskega motorja.

| Renault Megane Coupe-Cabriolet dCi 130 Dynamique

►► Dizel in kabrio, to smo pri Avto Magazinu že večkrat zapisali, ne gre sta skupaj. Ob zloženih strehi je del kabrioletskega užitka tudi tisti v zvoku motorja – ali vsaj to, da motor s svojim zvokom ne moti. A ko je pod motornim pokrovom dizel, tega pač ni. Zato: izberite raje bencinski TCe130 in ob enakih zmogljivostih ter le nekoliko višji porabi boste imeli vsaj spodobno motoriziran kabriolet. Coupe-Cabriolet je res uživaški le, če ni Dizel-Cabriolet.

In ko smo že pri pritožbah na račun testnega Megana CC: vzvojna trdnost karoserije bi lahko bila boljša, saj na slabi cesti avto potresa in zvija dovolj, da se je nekajkrat celo sprožilo opozorilo ob ne do konca zloženih strehi. Očitno so tipala zelo občutljiva.

Motorju lahko poleg splošnega negativnega dejstva, da je dizel, pripišemo tudi nekaj pozitivnih lastnosti: testna poraba 8,6 litra je glede na to, da smo večino kilometrov prevozili z zloženo streho, kar ugodna. Aerodinamika je tako namreč precej slabša kot z dvignjeno streho (razlike je lahko tudi za liter), poleg tega pa Megane Coupe-Cabriolet tako ali tako ne sodi med avtomobilске

lahkokategorne, saj tehta krepko več kot tona in pol. Na srečo je motor dovolj zmogljiv in predvsem tudi dovolj prožen, da se s to težo kosa brez posebnih težav – tudi pri avtocestnih hitrostih.

Pri teh bo zelo prav prišla vetrna mreža, ki je popolnoma nerazumljivo (pa ne le pri Renaultu, tudi pri kateri drugi znamki), na seznamu doplačilne opreme, pa čeprav gre za nepogrešljiv kos opreme. Ko jo namestite in dvignete vse šipe, se lahko z Meganom Coupe-Cabriolet z zloženo streho vozite tudi pri velikih (avtocestnih) hitrostih in na daljših poteh. Avdiosistem je več kot dovolj zmogljiv, da se uspešno kosa s hrupom vetra v takšnih razmerah (razen seveda v predorih), ob tem je še treba zapisati, da je tega hrupa prijetno malo.

Da bi streho zložili ali dvignili, se bo treba ustaviti, kar za ta kabrioletski razred ni nič presenetljivega, a vendarle bi bilo lepo, če bi Renaultovi inženirji sistem raje zasnovali tako, da deluje tudi pri majhnih hitrostih. Mimogrede: po enem izmed poletnih nalivov nas je presenetilo, da je (avto je med nalivom stal na parkirišču) voda, ki je pritekla iz okolice nosilca voznikovega senčnika,

voznikovo levo koleno kar dobro namočila. Še bolj zanimivo: kljub večkratnim padavinam se je to zgodilo samo enkrat. Povsem električen pomik je dovolj hiter, največ časa pri tem vzame odpiranje in zapiranje ogromnega prtljažnega pokrova. Pod tem se skriva prtljažnik, ki ga lahko Meganu CC zavida tudi kak nekabriolet. Če odstranite zaščitno mrežo, ki ločuje del prtljažnika, ki je namenjen zlaganju (dvodelne) trde strehe, boste vanj naložili zares ogromno – dovolj za družinsko pot na daljše počitnice. Še bolj zanimivo: tudi če je streha zložena, boste v Meganu Coupe-Cabriolet spravili dva letalska kovčka in še kako torbo s prenosnikom za povrh. S tem kabrioletom lahko torej potujete tudi z zloženo streho, kar je lastnost, ki je nima marsikateri kabrio precej višjega cenovnega razreda in vsaj enake velikosti.

Turbodizel v nosu seveda poganja prednji kolesni par, menjalnik pa je ročni. Na žalost si avtomatike (ki bi takemu avtomobilu vsekakor čisto dobro dela) ni mogoče zajeleti (brezstopenjska je namenjena dvolitrskemu bencincu, ki pri nas ni na prodaj, dvosklopčna različica pa le šibkejšemu dizlu). Škoda.

Od takšnega avtomobila seveda ne gre pričakovati, da bo med ovinki športnik, in Meganu Coupe-Cabriolet to vsekakor ni. Karoserija je premalo toga, avto se rad nagiba, natančnost volana ni vrhunska. A nič ne de, kajti avto se zato oddolži z mirnostjo, dobrim blaženjem neravnin in zanesljivim vztrajanjem v ravni smeri. To pa so lastnosti, ki jih takšen kabriolet potrebuje mnogo bolj kot športnost podvozja. Če želite dirkati brez strehe na glavo, raje posežite po klasič-



“Pod prtljažnim pokrovom se skriva prtljažnik, ki ga lahko Meganu CC zavida tudi kak nekabriolet.”

nih roadsterjih. Meganu Coupe-Cabriolet je uradno petseadežnik, a tak podatek zdrži le na papirju. V resnici sta zadnja sedeža le pogojno uporabna (kak otrok bo tam preživel tudi kaj več kot le kak kilometer poti), seveda le, če tam ni nameščene vetrne mreže. A dejstvo ostaja (ne le pri Meganu

Coupe-Cabriolet, temveč pri vseh tovrstnih avtomobilih): gre za dvosedežnik z dvema občasno in zasilno uporabnima sedežema zadaj. Naredite si uslugo in pozabite nanju, saj je lažje sedeti v drug avto (takšni kabrioletu tako ali tako niso prvi družinski avtomobili) kot truditi se s snemanjem vetrne mreže in tlačenjem na zadnje sedeže. Kabrio je za dva.

In ta dva bosta v tem Meganu kar uživala. Sedenje spredaj je dobro (je pa treba poudariti, da na desnem sedežu ni vpjetj ISOFIX za otroški sedež, ki jih nismo našli na seznamu doplačilne opreme – pri

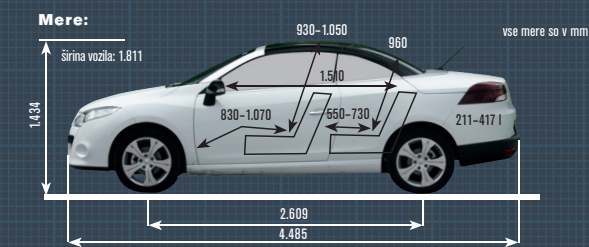
nekaterih v konkurenci sodi celo na seznam serijske opreme).

Da je paket Dynamique pri Meganu CC edina možna izbira, vemo že od predstavitve, in da je seznam serijske opreme, vključene vanj, kar bogat, tudi. Navigacijo (slabi Tom Tom, ki je zamenjal nekdanjo odlično Renaultovo navigacijo Carminat) je sicer treba doplačati, pa usnje tudi. Ampak tempomat in omejevalnik hitrosti, denimo, sta serijska, bluetooth ob dobrem avdiosistemu tudi. In tako lahko, če vam uspe pozabiti na drdranje dizla, ob križarjenju z zloženo streho udobno uživati. ◀◀

Tehnični podatki | Renault Meganu Coupe-Cabriolet dCi 130 Dynamique

**CENA:** (Renault Nissan Slovenija, d. o. o.)  
**Osnovni model:** 27.250 EUR  
**Testno vozilo:** 29.700 EUR

**Moč:** 96 kW (131 KM)  
**Pospešek:** 11,1 s  
**Največja hitrost:** 205 km/h  
**Povpr. poraba:** 8,6 l/100 km



**NAŠE MERITVE**  
 T = 16 °C / p = 1.030 mbar / rel. vl. = 42 % /  
 Stanje kilometrskega števca: 2.567 km

**Vozne lastnosti**

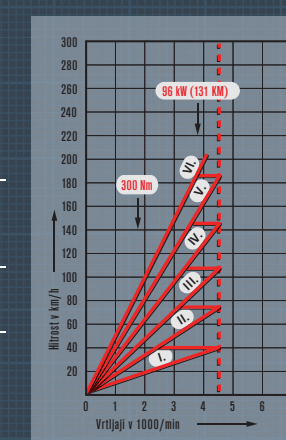
<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	11,1
402 m z mesta:	17,8 (127 km/h)

**Prožnost**

<b>50-90 km/h (IV./V.):</b>	<b>s</b>
7,2/10,3	
<b>80-120 km/h (V./VI.):</b>	10,1/12,5

**Največja hitrost** 205 km/h (VI. prestava)

**DIAGRAM MENJALNIKA:**



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.870 cm<sup>3</sup> - največja moč 96 kW (131 KM) pri 3.750/min - največji navor 300 Nm pri 1.750/min.

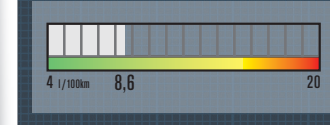
**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50/R17 V (Continental ContiSportContact 3). **Voz in obese:** kupe kabriolet - 3 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodilji, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prislino hlajene), zadaj kolutne - rajdni krog 10,9 m - posoda za gorivo 60 l. **Mase:** prazno vozilo 1.540 kg - dovoljena skupna masa 1.931 kg.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,6 - poraba goriva [ECE] 7,1/5,0/5,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 149 g/km.

Prestornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (68,5 l)

**Poraba goriva l/100 km**

najmanjše povprečje	6,4
največje povprečje	10,4
skupno testno povprečje	8,6

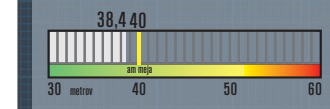


**Trušč v notranjosti**

Prestava	III.	IV.	V.	VI.	dB
50 km/h	57	56	55	54	
90 km/h	64	62	60	60	
130 km/h	68	67	66	66	
Prostij tek					39

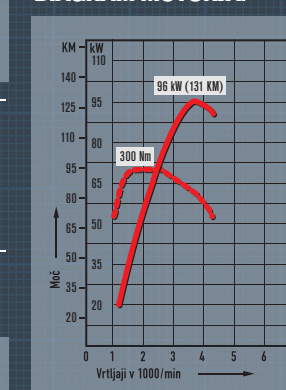
**Zavorna pot**

od 100 km/h:	<b>m</b>
38,4	
	(AM meja 40 m)



**Napake med testom**  
 Puščanje strehe (enkrat).

**DIAGRAM MOTORJA:**



**UŽITEK V VOŽNJI:**

Vožnja z vetrom v laseh bi bila precej bolj užitekarska, če bi bil pod motornim pokrovom tišji (ali športnejši) bencinski motor.



**Posebna ocena za kabriolet**

Mehanizem strehe - kakovost (15)	13	Precej glasna ob zlaganju in dviganju
Mehanizem strehe - hitrost (10)	8	Samo pomik strehe ni počasen, veliko časa vzame predvsem odpiranje in zapiranje ogromnega prtljažnega pokrova
Tesnjenje (15)	7	Dobra zvočna izolacija, a na žalost so bila po enem izmed nalivov voznikova kolena mokra
Videz brez strehe (5)	4	Klasičen štirisedežni kabrio ob zloženi strehi dobro skriva dolg zadek
Videz s streho (5)	3	Dvodelnost zložljive streha povzroči dolg pokrov prtljažnega prostora
Imidž (10)	5	Veliko jih je bilo že pri pretekli generaciji in verjetno jih tudi tokrat ne bo nič manj. Kake ekskluzive od Meganu pač ni moč pričakovati
<b>skupna ocena kabrioleta</b>	<b>40</b>	Uporaben kabrio, ki na trenutke razočara le pri kvaliteti tesnjenja strehe

**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

**Ocena**

Zunanost (15)	12	Zadek je (kot se pri kupe-kabrioletih rado zgodi) malce neskladno dolg.
Notranjost (125)	104	Steklena streha daje občutek prostornosti, za silo bo dovolj prostrta tudi zadaj, prtljažnik je za kabrio ogromen.
Motor, pogon, podvozje (65)	45	Težek avto, zmerno zmogljiv motor in ročni menjalnik niso ravno recept za uživaška križarjenja.
Vozne lastnosti (70)	55	Prijetno udoben, v res močnem bočnem vetru je ta Meganu CC tudi pokazal, da zna trmasto vztrajati v od voznika zadani smeri.
Zmogljivosti (35)	26	Povprečno, čisto povprečno. Pa še močnejšega motorja se ne da dobiti. Škoda.
Varnost (45)	40	Pri Renaultu smo skrbi za varnost vajeni, močno zmoti dejstvo, da ne prednjem desnem sedežu ni pritrdišč ISOFIX.
Gospodarnost (65)	48	Majhna poraba goriva in nizka osnovna cena sta velik plus tega Meganu Coupe-Cabriolet.
<b>Skupaj</b>	<b>330</b>	Konkurenca v razredu 'štirisedežnih' kabrioletov neprestanih znak in pretirano huda, Meganu pa ima dovolj dobrih lastnosti, da bo prodajno verjetno spet blizu vrha.

**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**

- ▲ cena
- ▲ oprema
- ▲ prtljažnik
- ▲ podvozje
- ▼ vetrna mreža ni serijska na sportnikovem sedežu ni pritrdišč ISOFIX
- ▼ dizelski motor
- ▼ tesnjenje strehe