

KRATEK TEST - RENAULT MÉGANE COUPE IDE

A gre?



Testne avtomobile v redakciji kličemo z vzdevki. Pri tem Méganu se je asociacija ponujala sama od sebe.

Pa brez vsakršnih slabih misli ob tem.

Zavtomobili je večinoma tako kot z vinom: starejši so, boljši so. Prav pri Méganu Coupeju to zagotovo velja. S svojim motorjem se je dvignil vsaj za stopničko, če ne še više. Inženirji in tehniki iz Renaulta so opravili izvrstno delo.

Dizli (spet) dobivajo močno konkurenco. Neka znana daljnovzhodna avtomobilska tovarna že kar nekaj časa glasno reklamira (pa tudi izdeluje) bencinske motorje z



Vožnja: ravno pravi odmerek športnosti

neposrednim vbrizgom goriva v valj, Renaultu pa je uspelo tak motor zasnovati in ponuditi naproday kot prvemu evropskemu izdelovalcu. Tehnične osnove so zdaj že bolj jasne, čeprav je sama izvedba, tudi s teoretične plati, še nekoliko zavita v meglo. Pa to navsezadnje za kupca in uporabnika, se pravi voznika, sploh ni važno. Neposredni vbrizg bencina v motor je pač tista zadeva, ki deluje na dveh področjih: normalnem, takšnem, ki je domač vsem (današnjim) bencinskim motorjem, in varčnem, ko je presežek zraka tolikšen, da se po vseh pravih skromna mešanica bencina v zraku sploh ne bi smela vžgati, pa se. Trik je v obliki bata in v smeri ter izvedbi vbrizga.

Zdaj je ta motor torej tu. Ni treba biti ljubitelj tehničnih novosti, da bi se zanj ogreli. Renaultov IDE je namreč do uporabnika



Tudi IDE motor ponuja enake zmogljivosti kot ostali - merilniki to potrjujejo.

prijazen stroj, tudi do tistega, ki niti ne ve, kje motor v avtomobilu sploh je. Renault je v Sloveniji priljubljena znamka in Mégane Coupe je malce nastopaški avtomobil. Zakaj pa ne? Če denarnica prenese, brez obotavljanja in brez strahu toplo priporočam: privoščite si IDE!

In enirji in tehniki iz Renaulta so opravili izvrstno delo.

IDE ni idealen, je pa temu zelo blizu. V hladnih, pravzaprav mrzlih jutrih v prvih metrih vožnje malce »pocuka«. Tudi neposredno nad prostim tekom je blaga luknja, se pravi, da se nekoliko obotavlja, če speljujete z vrtljaji prostega teka. To pa je večidel vse.

V vsem drugem je IDE vzoren. Le 100, morda 200 vrtljajev nad prostim tekom se zdi, da navor skokovito naraste, podobno kot pri motorjih s turbinskim polnilnikom. Se pravi na podoben način, ne z enako močjo, jasno. Potem postane motor pravi »butler«; ustreže tako, kot si želimo, pa še mu v večini primerov ostane lepa zaloga navora. S takšnim značajem je univerzalen - za mlado damico, za katero je pravzaprav pomembna le oblika, in za zagretega mladenciča, ki želi s pločevino pokazati »svoje mišice«. Oba, pa tudi vsi drugi, bosta zadovoljna. Morda bo nejevoljen le fantič, ki morda niti še ni zrel za vozniški izpit, pa že ve vse številke o avtomobilih. IDE ima namreč 10 konjskih moči manj od 2-litrskega motorja s klasičnim vbrizgom, toda tudi ta fantič bo prej ali slej (upam) spoznal, da se zmogljivosti motorja merijo v njutnih in ne v kilovatih ali v konjskih močeh. Le z vožnjo



Notranjost: tipičen Renaultov izdelek



Motor: odličen izdelek, športen, a hkrati univerzalen

lahko ugotovite, da je IDE posrečen izdelek. Že po nekaj kilometrih v mestu in/ali zunaj njega boste spoznali, da je ta motor v tej karoseriji nezahteven pri normalni vožnji in velikodušen pri športno nastrojenem požiranju cestnega asfalta.

“e denarnica prenese, brez obotavljanja in brez strahu toplo priporočam: privožite si IDE!

Potem, povsem na koncu in v drobnem tisku, se čisto malo zatakne. Teorija pravi, da zmore biti bencinski motor z neposrednim vbrizgom (in zatorej tudi IDE) tudi varčnejši. Toda naše meritve so pokazale še vedno ne ravno navdušujoče številke, potovalni računalnik pa je pokazal še za nekaj desetink manj ugodno povprečno porabo bencina. Je pa tudi res, da Mégane Coupe z najbolj športnim motorjem ni ravno primeren za doseganje rekordne porabe goriva. In desna noga je lahko krepko nežnejša od naše, kar bi se seveda poznalo tudi pri številkah.

Pa drugo? Mégane Coupe je tudi po prenovi večinoma takšen, kot je bil. Morda so zadnje luči zdaj manj izstopajoče, manj značilne, morda je prednji del bolj agresiven, bolj družinski, bolj Renaultov. Kakor za koga. Armaturna plošča je še vedno malce razmetana in kičasta, volanski obroč, čeprav odet v usnje, je ostal nešporno položen in neergonomsko oblikovan, predal pred sovoznikom pa brez ključavnice in zatikajoč se (težko se odklepa) in od radijskega sprejemnika sem v tem avtomobilu pričakoval boljši

zvok. Morda vse krivde ne gre valiti na sam sprejemnik, saj postane v notranjosti z naraščajočimi vrtljajih vse glasneje in zvok ni ravno podedovan po Renaultovih strojih iz dirkalnikov formule 1.

Je pa Mégane Coupe, čeprav pravi, torej le dvovratni kupe, tudi spretno prilagodljiv in zmore zadovoljevati vsakdanje potrebe. Naslonjalo zadnje klopi se podre in s tem pridobi pri dolžini, tudi sam prtljažnik je kljub (pre)kratkemu zadku pohvalno uporaben in prostorskega udobja je v tem Coupeju tudi za visokorasle nekako dovolj. Najraje pa, jasno, na prednjih sedežih.

Čeprav se je že zdavnaj udomačil stereotip o francoskemu avtomobilskemu udobju in mehкости, je prav tale Mégane Coupe pravo zanikanje tega mišljenja. Udobje krepko trpi zaradi športne togosti, ki se prične na zelo dobrih, spodobno trdih (tudi učinkovito bočno oprijemljivih, dobro oblikovanih in razveseljivo centimetrsko odmerjenih) športnih sedežih in konča na športno togem podvozju in nizkopresečnih (čeprav v testnem primeru zimskih) togih gumah. Vse skupaj povzroča odlično in zanesljivo, predvsem pa do skrajnih fizikalnih meja predvidljivo lego na cesti in odlično počutje v hitri vožnji. Če k temu dodate še športen videz avtomobila, športno belo podlago merilnikov in odličen motor, je športnost tega avtomobila - čeprav se zdi, da pri Renaultu ta pridevnik ne slišijo radi - zagotovljena.

»Mora iti,« odgovori prijatelj na vprašanje iz uvoda. Gre, in to prav dobro, tudi IDE v tem Méganu. Sprašujem se le, zakaj pri Renaultu kljub temu vztrajajo pri razvoju enako velikih bencinskih motorjev s klasičnim vbrizgom. IDE je namreč zares zelo dober.

Vinko Kernc

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 x 93,0 mm - gibna prostornina 1998 ccm - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 103 kW (140 KM) pri 5500/min - največji navor 200 Nm pri 4000/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski neposredni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 7,0 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,727; II. 2,048; III. 1,393; IV. 1,097; V. 0,892; vzvratna 3,545 - diferencial 3,563 - gume 205/45 R 16 H (Michelin XM+S 330)

Voz in obese: 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prislilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 3967 mm - širina 1698 mm - višina 1366 mm - medosna razdalja 2468 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1432 mm - rajdni krog 10,7 m - **notranje:** dolžina 1460 mm - širina 1430/1440 mm - višina 830-900/870 mm - vzdolžnica 940-1110/520-720 mm - prtljažnik (normno) 288 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1135 kg - dovoljena skupna masa 1555 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 605 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 213 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,6 s - poraba goriva (ECE) 10,2/6,1/7,6 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0 - 60 km/h:	4,5 s	hitrosti:
0 - 80 km/h:	6,5 s	kazalec na: resnično:
0 - 100 km/h:	9,5 s	60 58,3 km/h
0 - 120 km/h:	13,1 s	80 76,8 km/h
0 - 140 km/h:	17,4 s	100 94,8 km/h
0 - 160 km/h:	24,3 s	120 112,8 km/h
1000 m z mesta:	30,3 s	(171 km/h)

Največja hitrost:
217 km/h (V. prestava)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 33,2 s (163 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 34,9 s (162 km/h)

Zavorna pot:
od 150 km/h : 112,0 m
od 100 km/h : 49,2 m

Poraba goriva:
Testno povprečje 11,4 l/100km
Najmanjše povprečje 12,0 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):		Okoliščine meritev
Prestava:	III.	IV.	V.
50 km/h	57	57	58
100 km/h	68	65	64
150 km/h	75	72	71
200 km/h			75
Prosti tek			36

KONČNA OCENA

Renault Mégane Coupe IDE je sicer zelo dober športen avtomobil, njegova še večja prednost pa je, da je po zaslugi dobrega motorja nezahteven za vožnjo, tudi če voznik ne zmore ali noče voziti športno hitro. Mali kupe je ohranil vse ostale dobre, pa tudi nekaj slabih lastnosti. Ena boljših je gotovo uporabnost, kljub kupejevski obliki.

- | | |
|---------------------------|--|
| motor | nešportno pretikanje menjalnika |
| kratka prestavna razmerja | slabo brisanje šip |
| sedeži | nešporten trušč v notranjosti |
| lega na cesti | položen in neergonomski volanski obroč |
| podaljšljiv prtljažnik | predal pred sovoznikom |

CENA: 3.926.933 SIT (Revoz, Ljubljana)