

Plus 264

besedilo: Matevž Korošec
foto: Aleš Pavletič

Vam je novi Megane všeč? Napačen ni, toda večina arhitektov, oblikovalcev in estetrov, ki jih poznam, se strinja, da je bil prejšnji model s svojim značilnim zadkom oblikovalsko naprednejši.

► Kaj pa Grandtour? Ko ga gledam, se zdi, kot da sta njuni vlogi zdaj zamenjani. Da je Grandtour po novem tisti, ki je prevzel vlogo zastavonoše Renaultovega oblikovalskega oddelka. Dinamičnost, ki jo izraža sprednji del, z izrazito poudarjenima blatnikoma na zadku kljub zahtevam po prostornejši notranjosti ni prav nič izgubila. Upal bi si celo trditi, da je pridobila. Previdno zarisane linije, strmo padajoča



streha in izrazito agresivna oblika luči vse skupaj kvečjemu še poudarjajo. In to tako dovršeno, da šele ko prvič odprete prtljažna vrata, ugotovite, da se odpirajo povsem pri dnu. To je Renaultovim oblikovalcem uspelo z optično prevaro – izbočeno linijo navideznega odbijača so potisnili tako visoko (tik pod luč), da naše oči vidijo zadek, ki jih prej spomni na kombilimuzino kot na kombi. Bravo, Renault!



S pohvalo lahko nadaljujemo tudi v notranjosti. Ta je v marsičem napredovala: oblikovno, ergonomsko in predvsem pri izbiri materialov. Da oblika in uporabnost ne gresta vedno z roko v roki, opazite šele, ko je treba pretakniti v vzratno prestavo, pogled usmeriti nazaj in bočno parkirati. Majhna zadnja stranska stekla in zajetna D-stebrička to delo precej otežujeta. Je pa res, da nevšečnost zlahka in za še sprejemljiv strošek 330 evrov odpravite z nakupom parkirnih tipal.

Zadku smo na naših testnih listih pripisali še eno grajo, a ne zaradi velikosti. Ta izpolnjuje vsa pričakovanja, čeprav je prostora nekoliko manj kot pri predhodniku (prej 520 l, zdaj 479 l). Tudi prilagodljivost ni vprašljiva. Klop je zložljiva in deljiva. Še več, po novem je prekucljivo tudi naslonjalo sovoznikovega sedeža, ki omogoča prevoze resnično dolgih predmetov. Zatakne se, če ste pričakovali



“Grandtour je od kombilimuzinske različice daljši – za natanko 264 milimetrov – in to tudi na račun daljše medosne razdalje.”





“Če ste tehnični frik, ne bo težav. Prvi motor, ki ga boste vpisali na seznam zelenih, bo prav gotovo TCe 130.”

povsem ravno dno, saj sedalni del klopi, ko je zložena, stoji pokonci in štrli ven.

No, tolaži vas lahko dejstvo, da predmetov, daljših od 160 centimetrov, ne boste prav pogosto vozili. Pa tudi, da je za potnike v Grantouru sicer zelo dobro poskrbljeno. Ta je od kombilimuzinske različice daljši – za natanko 264 milimetrov – in to tudi na račun daljše medosne razdalje, ki obljublja prostornejšo potniško kabine. Predvsem potniki zadaj bodo tega zagotovo veseli, za prijetno počutje pa bodo ob tem poskrbeli še dovolj bogati paketi oprem. Dynamique najdete tik pod vrhom (več ponudi le še Privilege), že serijsko pa z njim dobite regulator in omejevalnik hitrosti, tipalo za dež, samodejno klimatsko napravo, avdionapravo z uporabniku nadvse prijaznim sistemom za prostoročno telefoniranje bluetooth, strešna nosilca, naslon za roke spredaj, volanski obroč, oblečen v usnje, bogat seznam varnostnih dodatkov in tudi sistem odklepanja/zaklepanja in zaganjanja motorja brez ključa. Kako opremljen bo Grandtour zapeljal na cesto, je na koncu odvisno še od paketov Ksenon, Električni sedež, Zavora, Kartica, Navigacijski sistem in Strešno okno ter kopice preostalih dodatkov in ne nazadnje od motorja, ki ga boste izbrali zanj.

Če ste tehnični frik, potem s slednjim ne boste imeli težav. Prvi, ki ga boste vpisali na seznam, bo prav gotovo najmanjši (1,4-litr-

ski, ne pa tudi najšibkejši TCe 130, ki s pomočjo najsodobnejše tehnologije prisilnega polnjenja v sebi skriva 96 kW in 190 Nm. In resnica je, da je ta motor v primerjavi s podobnim dizlom veliko uporabnejši, živahnejši in tudi tišji. Kljub dejstvu, da največji navor doseže pri 2.250 vrtljajih v minuti, se začne na voznikove ukaze suvereno odzivati že veliko prej, zlahka doseže številko 6.000 na merilniku vrtljajev in zahvaljujoč odlično preračunanemu šeststopenjskemu ročnemu menjalniku vozniku (skoraj) v vseh razmerah zagotavlja dovolj moči. V primerjavi z enakim agregatom, ki smo ga pred mesecem dni preizkusili v Scenicu, je v spodnjem in srednjem delovnem območju le nekoliko bolj očitno kazal, da je prisilno polnjen (z značilnimi drobnimi sunki ob nenadno poheni stopalki za plin), zato pa na drugi strani občutno manj popil. Res ne toliko manj, da bi njegovo porabo goriva lahko vpisali pod poglavje hvalimo (v povprečju je še vedno zahteval dobrih 11 litrov bencina na sto prevoženih kilometrov), nam je pa ob zmerni vožnji porabo vseeno uspelo spraviti tudi pod deset litrov.

In medtem ko se bodo morali Renaultovi inženirji pri novem motorju še malo poigravati z uglasitvami (večji del tega se da odpraviti že z elektronomo), pa so pri večini drugih stvari svoje delo opravili zelo dobro. Predvsem pa dokazali, da novi Megane Grandtour ni le zrasel, temveč da je postal tudi zrelejši. ◀◀

Renault Megane Grandtour 1.4 TCe (96 kW) Dynamique

Cena osnovnega modela: 18.690 EUR
Cena testnega vozila: 20.660 EUR

NAŠE MERITVE

T = 23 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 7.100 km

POSPEŠKI

0–100 km/h: 10,3 s
402 m z mesta: 17,2 s (131 km/h)

PROŽNOST

50–90 km/h (V/V.): 8,6 s / 11,0 s
80–120 km/h (V./V.): 11,7 s / 13,3 s

NAJVEČJA HITROST

200 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,2 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – gibna prostornina 1.397 cm³ – največja moč 96 kW (131 KM) pri 5.500/min – največji navor 190 Nm pri 2.250/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 205/55 R 16 H (Michelin Energy Saver).
Masa: prazno vozilo 1.285 kg – dovoljena skupna masa 1.790 kg.
Mere: dolžina 4.559 mm – širina 1.804 mm – višina 1.507 mm – prtljajnik 524–1.595 l – posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivost: največja hitrost 200 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,9 s – poraba goriva (ECE) 8,5/5,3/6,5 l / 100 km, izpust CO₂: 153 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ sveža oblika
- ▲ napredek pri ergonomiji
- ▲ napredek pri materialih
- ▲ uporabniku prijazen sistem bluetooth
- ▲ zadovoljiva prostornost
- ▲ motorne zmogljivosti

- ▼ vidljivost nazaj
- ▼ dno ni ravno (podrta klop)
- ▼ poraba goriva
- ▼ sicer dober navigacijski sistem ni povsem uglasen s preostalimi sistemi

Končna ocena

Medtem ko je pri prejšnji generaciji kombilimuzina igrala vlogo oblikovnega zastavonoše, se pri novi zdi, da so to zaupali Grandtouru. Vendar to ni njegov edini adut. Grandtour je tudi večji, daljši (daljša medosna razdalja) in razumljivo prostornejši od modela Berlina, v primerjavi s predhodnikom pa je v splošnem zrelejši.