

Stari znanec - malo drugače

Megana poznamo že štiri leta. Kombijevsko različico leto dni manj. Tudi dvolitrski bencinec ni novost.

Novost je rahla oblikovna prenova, predvsem pa je nekaj svežega takšna kombinacija karoserijske oblike in motorja.



V času, v katerem je dizelski motor zakon in ko so nekateri pripravljeni ovirati promet, da bi le prihranili zadnjo kapljo goriva, je sedeti za volanom avtomobila z bencinskim motorjem, in to dokaj zmogljivim bencinskim motorjem, pravi užitek. Dvolitrski šestnajstventilski štirivaljnik ni vrhunec motorne tehnike v tem trenutku, a to pravzaprav ni pomembno. Je dovolj uglajen, rad se vrti, ni preglasen (in ne ropota kot dizel) in je lahko povsem varčen pri porabi. Povprečje 10,6 litra za 100 prevoženih kilometrov (na testu) se bo tistim, ki se radi hvalijo s šestimi in manj litri, zdelo sicer visoko, a če hkrati zapišemo še, da se bo lahko varčen voznik okoli vozil tudi s številko malo nad osem na potovalnem računalniku, hitro postane jasno, da ta motor ni slaba izbira. Resda na 100 prevoženih kilometrov porabi približno dva litra goriva več, a po drugi strani je od primerljivega dizelskega Megana Grandtoura testni cenejši za 360 tisočakov. Za ta denar pa dobite veliko goriva - za približno 80 tisoč kilometrov razlike med porabo bencinarja in dizla. K temu prštejte dejstvo, da roke ne smrdijo po dizlu (in da po njem vsakokrat ob dolivanju goriva ne hodite), da so zmogljivosti motorja na voljo v precej širšem razponu vrtiljajev (od tisoč pa do več kot šest tisoč), da je hrupa in tresljajev manj, da je ... Tale Megane je odličen dokaz, da avtomobilom z bencinskimi motorji še ni odzvonilo in da je tisti minimalni prihranek, ki ga ob dolgoletni uporabi avtomobila omogoči dizel, več kot premajhen, da bi odtehtal vse prednosti bencinarja.

Torej: da naj bo bencinar, smo že dokazali. A zakaj tak motor v kombijevsko različico oziroma Grandtour, kot jim rečejo pri Renaultu? Marsikdo bi bil jasen in odločen: ker je to edina različica Megana (morda z izjemo štirivratnega), kjer je zadek všeč tudi ljudem, ki imajo radi sivo povprečje - hkrati pa je dovolj zanimiv, da ga tudi približno ne moremo označiti za dolgočasnega. Še več: s kombinacijo nagnjenega zadnjega stekla, zanimivih zadnjih luči, ki se ostro zajedajo v stebričke strehe, njene proti zadku spuščajoče se linije in ne nazadnje klinaste linije oken je lahko ta Megane pravi športni limuzinski kombi po videzu, in ne športni po uporabnosti prtljažnega prostora. Ta namreč že v osnovi meri zelo



Kratek test | Renault Megane Grandtour 2.0 16V Dynamique Luxe



zdravih 520 litrov (in je tako večji od marsikaterega konkurenčnega), vanj pa smo brez težav nametali naš testni komplet kovčkov. Pohvalno.

Prostora pred prtljažnikom ob pomladitvi Megana (vseh modelov, ne le Grandtoura) pred nekaj tedni niso veliko spreminjali. Nekaj novih materialov, malce drugačna armaturna plošča ... Zato je lahko ocena takšna, kot je bila doslej: dovolj prostora spredaj, dovolj zadaj, malce nerodno sedenje za volanom (če ste višje rasti), zato pa (zaradi kombijevskega

izza volana bi bil tale Megane lahko tudi kupe. Kombijeviski zadek je sicer nekaj daljši (in v mestu nerodnejši), zato pa je boljši kot pri tri- in petratni različici.

Še beseda ali dve o življenju na cesti. Megane je Francoz, zato je bolj (a manj kot v preteklosti) kot k športnosti nagnjen k udobju. Kompromis je odličen in videti je, da so inženirji delo opravili dobro. Megane se v ovinkih nagiba, a ne preveč, podvozje dobro pobira udarce z asfalta (razen najkrajših in najostrejših), le volan si zaradi svoje premajhne povrat-

»Dovolj prostora spredaj, dovolj zadaj, malce nerodno sedenje za volanom.«

zadka netežavno tudi pri glavah zadaj. Ker je bila oprema testnega Grandtoura primerno bogata, razvajajo tudi odklepanje, zaklepanje in prižiganje motorja brez ključa (in le s kartico v žepu), samodejna klimatska naprava se je izkazala za zelo učinkovito (to je bil tudi eden od popravkov, ki so jih inženirji namenili Meganu ob prenovi) in le nenavadna ročica ročne zavore včasih zmoti; še zlasti zato, ker je predal za njo sicer prostoren, so se morali zaradi nje odpovedati odlagalnemu prostoru več - ti pa so vedno dobrodošli.

ne povednosti zasluži manjši minus. Stvar je še posebej očitna na bolj spolzki cesti - in na žalost ESP v serijsko opremo tega vozila še ni vključen, zato pa so serijske dobre zavore in šest varnostnih blazin.

Sicer pa: glede na ponujeno cena ni napačna (tudi če pristejete še 169 tisočakov za ESP), saj so Megani pri trgovcih ponavadi na voljo s precejšnjim popustom. In ko v račun dodate še to dejstvo, postane takle Grandtour odličen družinski avto - pa še bencinski motor si lahko privoščite, ne da bi imeli občutek, da ste potratni. ■



Renault Megane Grandtour 2.0 16V D. Luxe

Cena osnovnega modela:	5.011.000 SIT
Cena testnega vozila:	5.232.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=-2 °C / p=1023 mbar / rel. vl.: 66 % / Stanje km števca: 752 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,3 s
402 m z mesta:	17,1 s (132 km/h)
1000 m z mesta:	31,4 s (166 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [V./V.]:	9,5/11,8 s
80-120 km/h [V./V.]:	11,9/15,7 s

NAJVEČJA HITROST

195 km/h
(V. in VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 50,5 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,6 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 98,5 kW (134 KM) pri 5500/min - največji navor 191 Nm pri 3750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Michelin Pilot Alpin M+S).

Mase: prazno vozilo 1290 kg - dovoljena skupna masa 1870 kg.

Mere: dolžina 4500 mm - širina 1777 mm - višina 1467 mm - prtljažnik 520-1600 l - posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 198 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,4 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,4/8,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prtljažnik
- ▲ motor
- ▲ uporabnost
- ▼ položaj za volanom za višje voznike
- ▼ ročica ročne zavore
- ▼ delovanje potovalnega računalnika

Končna ocena

Megane Grandtour je odličen dokaz, da je tako velik avto popolnoma primeren družinski prevoz, da udobno podvozje še ne pomeni zibanja skozi ovinke in da je bencinski motor lahko varčna odločitev.