



Nasitna predjed

Ali hodi z navorom obdarjeni turbodizelski Megane GT Line v zelje različici RS? Ne. Lahko pa je okusna nasitna predjed, ki so jo zmožni narediti v Renaultu. No, Renault Sportu.

► Predjedi z oznako GT Line seveda ne smemo mešati s kaloričnim kosilom RS. Družinski divjak ima veliko močnejši motor, zmogljivejše zavore in predvsem podvoze, o katerem lahko 'navadni' Megani

samo sanjajo v svojih mokrih sanjah. Renault Sport pa nima kombijevskega zadka in s tem tudi ne prostornosti, ki jo očetje z več otroki (in zahtevnimi ženami) velikokrat krvavo potrebujemo.

Vendar poldirkalni avtomobili nimajo veliko skupnega z racionalno izbiro, ki daje prednost uporabnim rešitvam. Zato obstajajo kompromisi, ki poskušajo zadovoljiti tako potrebe kot čustva, torej užitek v vožnji. Serija GT Line, sploh če nadgradi zmogljiv turbodizel s kombijevskim zadkom, je zato kar pravi odgovor na želje po dinamičnosti in uporabnosti.

O dodatnih spojlerjih ne bomo pisali, saj fotografija pove več kot tisoč besed. Prav tako ne bomo izgubljali besed o 17-palčnih sivih platiščih, ki dopolnjujejo

siva vzvratna ogledala, ročice in okolico meglenk. Lahko pa povemo, da smo imeli med testom smolo, da smo povozili vijak, ki je seveda preluknjal zadnjo gumo. Hvala bogu so se pri Renaultu odločili, da dajo v Megana Grandtourja normalno nadomestno gumo, in ne sistema za polnjenje, s katerim imamo zelo slabe izkušnje. Resda je bilo nadomestno kolo 16-palčno, a do servisa smo se lahko pripeljali brez težav. Ob tem bi pohvalil tudi orodje, saj so še precej sveži spomini na domačega Clia, na katerega nisem mogel zane-

sljivo pritrditi dvigalko. Očitno so v želji po varčevanju vrgli v prtljažnik 'univerzalno dvigalko', ki ni omogočala varne namestitve na Cliovo podvozje, potem pa sem imel (upravičeno!) slab občutek, da bo avtomobil zdrsnil. No, pa pozabimo na Clia in varčevanje ter se posvetimo Meganu. Pri nakupu vsekakor odprite mošnjček in si privoščite pametni ključ za osrednjo ključavnico in zagon avtomobila (to pri Renaultih res deluje!) ter sledljive biksenonske žaromete. Za oba sistema vam bodo vzeli 460 in 880 evrov, a verjemite mi na besedo, v testnem Meganu sta bila zelo dobrodošla, saj precej pripomoreta k udobju in varnosti.

V notranjosti je GT Line klasičen Megane, zato oblikovne revolucije ne pričakujte. Pozornejši oblikovalci bodo opazili aluminijaste stopalke in analogni merilnik vrtljajev, ki ima drugačno grafiko kot tisti za hitrost. Zlata vredni pa so športni sedeži, ki ne le objamejo telo, ampak ga tudi oblečejo. Povsem prišteven in bistrih misli zatrujem, da sem se v njih počutil bolje kot v veliko prestižnejših, ki se bahajo v Subarujevi Imprezi STI. Meganovi objamejo tudi zadnjico in hrbet suhcev, ki (še) nismo presegli 80 kilogramov, medtem ko STI-jeve školjke ne zagotavljajo



Renault Megane Grandtour dCi 130 Dynamique GT Line

Cena osnovnega modela: 20.810 EUR
Cena testnega vozila: 24.340 EUR

NAŠE MERITVE
T = -4 °C / p = 1.020 mbar / rel. vl. = 39 % / Stanje kilometrskega števca: 1.886 km

POSPEŠKI
0-100 km/h: 10,5 s
402 m z mesta: 17,6 s (130 km/h)

PROŽNOST
50-90 km/h (IV./V.): 6,8 s/10,3 s
80-120 km/h (V./VI.): 9,6 s/12,1 s

NAJVEČJA HITROST
205 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 41,6 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 7,0 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.870 cm³ - 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 R 17 H (Michelin Primacy Alpin).
Masi: prazno vozilo 1.310 kg - dovoljena skupna masa 1.862 kg.
Mere: dolžina 4.559 mm - širina 1.804 mm - višina 1.507 mm - medosna razdalja 2.703 mm - prtljažnik 479-1.562 l - posoda za gorivo 60 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,8 s - poraba goriva (ECE) 6,2/4,5/5,1 l/100 km, izpust CO₂ 135 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ bolj športen videz
▲ školjkasti sedeži
▲ motorni navor
▲ velik prtljažnik
▲ pametna kartica
▲ sledljivi biksenonski žarometi
▲ navigacija
▼ motorni treslaji
▼ le deloma izklopljiva elektronska pomagala
▼ ločena grafika merilnikov vrtljajev in hitrosti
▼ težje dosegljiva pritrdišča za Isofix

Končna ocena

V dobi vedno ostrejših kazni za prometne prekrške in višjih cen goriva se zdi poskočen kombijevski turbodizel z opremo GT Line prava rešitev za tiste, ki se kljub racionalnemu obnašanju nočejo odpovedati užitku v vožnji.



**Zlata vredni pa so športni sedeži,
ki ne le objamejo telo, ampak ga tudi oblečejo.**



tako dobre bočne opore ožjim. Že sedeži (sposojeni pri Meganu RS) bi bili vsaj pri meni razlog za nakup bahaške opreme GT Line. Z enim zadržkom ... Medtem ko smo za prednja sedeža našli samo pohvale (no, lahko bi omogočala nižji položaj, a ne bodimo pikolovski), pa smo pri zadnjih kleli kot stari pivski bratje v vročih gostilniških razpravah. Imamo občutek, da v takega Megana nikoli niso namestili otroških varnostnih sedežev s sistemom Isofix, saj smo potrebovali kar 15 minut, da smo nekako izbrskali pritrđišča, ki so jih oblikovalci tako uspešno skrili. In to v družinskem Meganu Grandtour?!? Za zadnjimi sedeži je res veliko prostora, ki je zaradi po tretjini deljivega naslona še bolj prilagodljiv, pikolovsko pa smo pogrešali le po dolžini nastavljivo zadnjo klopo.

Večja kolesa seveda zahtevajo nekaj davka pri udobju, a kljub vsemu testni Megane GT Line ni bil neudoben. Asfaltne neravnine se sicer malce bolj čutijo, kot bi se pri 'klasični' različici, toda podvozje dokaj uspešno prestraža vibracije, zato se te zanemarljivo prenašajo v potniško kabino. Malce bolj kritični bomo pri motorju: mrzel se ne le sliši, ampak se tresljaji prenašajo tudi na volanski obroč. Že dolgo se nam ni zgodilo, da bi v križišču delovanje motorja čutili tudi kot masažo rok, trepetanje žarometnega snopa pa je teorijo o nemirnem motorju le še

potrdilo. Večja platišča in boljše (širše) gume seveda dajo nekaj več veselja tudi pri živahni vožnji in upam si trditi, da bi bila večina dinamičnih očetov s tem avtomobilom povsem zadovoljna. Navora je dovolj, da imaš občutek sunka pri pospeševanju, šeststopenjski menjalnik je dovolj ugaljen in hiter ter zadek ubogljivo sledi prednjemu koncu avtomobila. Pri dinamični vožnji moramo Renaultu spet pripisati en minus: zakaj ne omogoča, da si očetje privoščijo tudi kakšen pobalinski trenutek? Ni lepšega kot se pri prvem snegu malce poigrati z nedolžnim drsenjem avtomobila, ki pa ga tudi bahaški Megane z opremo GT Line ne omogoča, saj elektronski stabilnostni sistem samodejno zaviha rokave takoj, ko se kazalnik na merilniku hitrosti približa omejitvi v mestu. Halo, Renault, ali tako malo zau-pate svojim kupcem, da jim tudi pri bolj športnih različicah ne ponudite možnosti izbire? Pa ne le do 40 km/h, da se razumemo.

Ko združite lepo (no, lepšo) obliko zunanosti, 96 turbodizelskih kilovatov in doplačljiva prestižnejši radio (160 evrov) ter odlični navigacijski sistem Carminat Tom Tom (470 evrov), se v školjkastih sedežih kljub otroškemu razgrajanju počutiš zadovoljen, sit. Se vam je že zgodilo, da bi lahko kar po predjedih zapustili restavracijo, saj ste bili nahranjeni?