

Mili robatež



Turbodizelski Renault Megane RS je po videzu robat, po srcu pa blag. Primeren je tudi za dirkališče – predvsem za vztrajnostne dirke!

► Pri Meganu smo vedno imeli občutek, da so oblikovalci najprej zrisali bolj športno različico in šele nato tiste, ki jih največ vidimo na cestah. Poglejte dodatne spojlerje, pokukajte na 18-palčna platiča in ne spreglejte dveh zaključkov izpušne cevi, ki grožeče gledata izpod zadka. Se vam ne zdi, da je bil zadek že v osnovi oblikovan z izdatnim odbijačem, iz katerega kot iz bunkerja štrelita izpušni cevi, da so široki blatniki kot naročeni za velika kolesa in da je triratna različica (v primerjavi z uporabnejšo petratno) na splošno videti bolje?

Turbodizel je v Meganah prej pravilo kot izjema, kar ni nič novega. Novost pa je, da so v najbolj športno različico RS namestili (Lagunin)

turbodizelski motor, ki z dvema litroma in s pritaknjениm turbopuhalom s spremenjeno geometrijo lopatja omogoči poskočnih 127 kilovatov oziroma 173 'konjev'. Piezoelektrični injektorji poskrbijo za zelo natančno brizganje goriva, poleg tega pa lahko v vsak cilinder v enem delovnem taktu kar petkrat vbrizgajo gorivo, tako da je izkoristek boljši (manjša poraba in onesnaževanje), hrup pa manjši. Čeprav je še vedno slišati, da se pod motornim pokrovom skriva motor, ki mu bolj diši dizel kot bencin. Zato se kar malce pripravite na šaljive opazke, da dizelski ropot – čeprav skromen pri ogretem motorju – pač ne spada v avtomobil z oznako Renault Sport. Res tako mislite?



Če zanemarimo hrup pri mrzlem stroju in če lahko preživite s turbodizlom, ki se mu 'dogaja' pri nižjih vrtljajih kot pri bencinskem (hmmm, kar precej močnejšem 225-'konjskim') bratu, potem ne poslušajte zlobnih pripomb. Megane RS ponuja skoraj vse, na kar smo pri njem navajeni. Razvaja namreč z odličnim podvozjem (čeprav si lahko omislite še zmogljivejšo različico Cup), ki se izkaže predvsem na hitrih in zlikanih cestah (vrhunske gume!), z odličnimi in proti pregravanju odpornimi zavorami (Brembo), z vrhunskimi sedeži z izdatnimi bočnimi oporami (Recaro) in s serijsko opremo (ksenonski žarometi, pametna kartica za osrednjo ključavnico in zagon, tempomat, potovalni računalnik, ABS, ESP, samodejna klimatska naprava, radio s CD-predvajalnikom, obvolanske komande za radio, usnje v notranjosti, šest varnostnih blazin, varnostni zavesi). Ali se torej turbodizelski RS bolj splača kot turbobencinski? Ne.

Renault Megane RS 2.0 dCi (127 kW)

Razen če nimate denarja za gorivo (potem si verjetno ne bi kupovali RS-a) ali če morate uporabiti zvijačo pri vaši boljši polovici, češ saj je samo dizel, RS dCi ni najboljša rešitev. Edina prednost, ki nam jo je uspelo izluščiti, je manj obiskov bencinskih črpalk. Vse drugo – užitek v vožnji, večja moč, boljši zvok motorja, bolj športni občutki za volanom ...

– govori v prid bencinskemu bratu. A da nas ne boste takoj obtozili, da smo pristranski in da so turbodizli realnost tudi v razredu GTI, naj povemo: smo za turbodizle, vendor ne za vse. Megane RS, pa naj bo dCi ali T, ima le eno osnovno funkcijo: zabavo. Ali z drugimi besedami – užitek med vožnjo. Prav zato smo pri turbodizlu pogrešali močnejši sunek v hrbot pri polnem pospeševanju (čeprav se motor rad vrti do pet tisoč vrtljajev, do številke štiri tisoč pa je najbolj učinkovit!), izrazitejši zvok delovanja turbopuhala (tisto značilno žvižganje, ki je očitno že pristalo na avtomobilskem odpadu) ter podobno kot pri turbobencinski različici hitrejši šeststopenjski menjalnik, komunikativnejši električni servovolan, nižji položaj za volanom, predvsem pa popolnoma izklopljiv ESP! Pri Renaultu

spet ne zaupajo kupcem. Drugače si pač ne znamo razložiti dejstva, da lahko ESP izklopiš samo pri hitrosti do 50 km/h (pri 50 km/h se namreč samodejno vklopi). Inženirji podjetja Renault Sport Technologies, ki ste načrtovali ta dodatek – pri Avto magazinu prav zaradi tega ne bi doživeli starosti na delovnem mestu ... A je to dovolj nazoren namig, kako to sovražimo pri bolj športnih različicah??!

Klub motečemu ESPju in (preveč) 'civiliziranemu' motorju (pri katerem je tako imenovana turbo luknja zelo neizrazita) je bil čas na Racelandu rekorden za turbodizle. Največja prednost pa je bila, da smo lahko uživali veliko, res veliko dije kot bi z bencinskim Eresom, ki bi pri polnem plinu kmalu začel opozarjati na žejo. KK

Renault Megane RS 2.0 dCi (127 kW)

Cena osnovnega modela:	30.500 EUR
Cena testnega vozila:	30.500 EUR

NAŠE MERITVE

(T=23 °C / p= 1.010 mbar / rel.vl.: 56 % / Stanje stveta: 2.248 km)

POSPREŠKI

0-100 km/h:	8,7 s
402 m z mesta:	16,3 s (141 km/h)
1.000 m z mesta:	29,7 s (178 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V):	6,8 s/11,3 s
80-120 km/h (V/VI):	10,2 s/11,3 s

NAJVEČJA HITROST

220 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,1 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,9 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valejni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - giba prostornina 1.995 cm³ – največja moč 127 kW [173 KM] pri 3.750/min – največji navor 360 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 225/40 R 18 Y (Continental SportContact2).

Mase: prazno vozilo 1.450 kg – dovoljena skupna masa 1.895 kg.

Mere: dolžina 4.228 mm – širina 1.777 mm – višina 1.437 mm

– prtljažnik 330-1.190 l – posoda za gorivo 60 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h – pospešek 0-100 km/h 8,3 s

– poraba goriva (ECE) 8,2/5,6/6,5/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- videz
- zavore
- podvozje
- poraba goriva
- prijaznost motorja do uporabnika

- ▼ glasnost motorja
- ▼ ESP se samodejno vklopi nad 50 km/h
- ▼ premalo športen motor
- ▼ preveč posreden servovolan
- ▼ previsoko sedenje
- ▼ drseči sedeži (usnje)

Končna ocena

Po navadi moramo tik pred Krškim doliti gorivo, da se lahko peljemo še nekaj krogov na Racelandu. S turbodizelskim Meganom RS smo ta postanek preskočili!

