

Test

Renault mégane
scénic 2.0 RT

NOVO NA SCENI



Mégane scénic pomeni odkrivanje novega poglavja v avtomobilizmu. Res je bilo mogoče podobne limuzinske kombije srednjega razreda videti že pred časom, predvsem so bili ti japonskega porekla. Bili so kot nekakšne prezgodnje ptice, ki so bile le videne in so odletele. mégane scénic pa pomeni odločilni preboj pri avtomobilih tega razreda.

Limuzinski kombiji, najsi bodo veliki ali majhni, pa srednji kot mégane scénic, ne spadajo med največje lepote ali velike elegantneze med avtomobili. So precej visoki glede na dolžino, to pa namesto šarma izraža boljše prostornost in občutke med vožnjo. Tudi s scénicom je tako. Svoje poslanstvo limuzinskega kombija izpolnjuje odlično, ker pa oblikovanje samo ne dopušča veliko manevrskega prostora, je pričakovati, da mu bo vrsta avtomobilov, ki se bo razmnožila okoli njega, precej podobna. Scénic je sicer tipičen mégane z razpoznavnim prednjim delom, vendar brez značilne izbočenosti prednjih blatnikov, za katerimi se začne avto strmo vzpenjati in bohotiti kot testo med vzhajanjem. Bočna linija daje soliden vtis gibanja naprej, sam zadek v gornjem delu pa je nekoliko poseven, tako da odsekanost vozila ni pretirano izrazita. Pa kljub temu



tako odrezani zadek pomeni hitro mazanje zadnje šipe, vendar umazanijo z nje zanesljivo odstranjuje temeljit in učinkovit zadnji brisalnik.

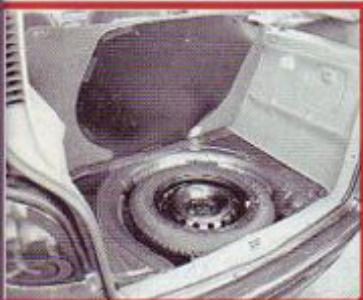
Prednost scéncia zaznate že, ko sedate vanj, saj 1,6 metra višine omogoča udoben vstop. Sedeži so za slab poldrugi decimeter višji kot v drugih méganjih, tako da vam sedaj ob vstopu ni treba počepniti. Sedenje je dokaj visoko, zelo zado-

voljiva je preglednost okoli vozila, le strmo padajočega nosa vozila pogled ne doseže, neko-

Notranja prostornost je navdušujoča.

liko pa ga omejujejo tudi zajetni zadnji stebri karoserije. Pri slednjem si lahko pomagata z dovolj velikimi vzvratnimi

ogledali – priporočljivo je izbrati električno nastavljiva, saj vas cenejše, ročno nastavljanje ogledal zaradi nenatančnih vzvodov ne bo zadovoljilo. Visoko sedenje za volanom pa zahteva še en davek: če voznikov sedež dvignete v najvišjo točko, ugo-





morali obvezno namestiti na volan dve večji stikali troblje.

Notranja prostornost je navdušujoča. Mégane scénic je postavil nova merila, kako uporabno porazdeliti prostor glede na 4,13 metra skupne dolžine vozila, pri tej dolžini pa ne smemo zanemariti tudi mestne uporabnosti, ki jo tako dolg avto jamči. Dno

trski bencinski motor s 115 KM. Prav takšen motor je v testnem avtomobilu in zagotavlja izrazito živahnost, ki jamči dobre vozne zmogljivosti tudi pri povsem obremenjenem vozilu. Da se motor rad vrti, ni posledica njegove zasnovе, temveč precej na kratko preračunanih prestavnih razmerij. To pomeni že omenjeno iskričnost pri pospeševanju, več pretikanja, nekoliko manj prijetno potovanje v peti prestavi, saj se vam vrtljaji zdijo vseskozi višji, kot bi naj bili, pri največji hitrosti pa je že zelo majhen hribeček navzdol

vožnji niti malo ne čutite višine vozila, razen ob izrazitejšem bočnem vetru.

Prostora, namenjenega prtljagi, je toliko, da boste preseščeni. Zagotovo ga je dovolj za vso družino, če pa preložite ali odstranite sedeže v drugi vrsti, nastane v scenicu kaj hitro dovolj prostora tudi za prevoz štedilnika ali hladilnika.

Mégane scénic s praktično uporabnostjo, okretnostjo in izrazitim družinskim predznakom prepriča o svojih prednostih in dobrih lastnostih tudi koga, ki do-



tožite, da ročico ročne zavore in prestavno ročico v peti prestavi dosežete le z iztegnjeno roko. Pa to ni prehudo. Izbrali ste vendar limuzinski kombi, v katerem tudi naklon volanskega obroča pomeni kompromis med limuzino in poltovornjakom. Zelo pa vas prepriča primerno trd in natančen volanski servoojačevalnik. Vendar bi za večjo varnost

vozila ni v celoti v eni ravnini, del pod zadnjo vrsto sedežev s prtljažnikom vred je višji od dela pod prednjima sedežema do vpetja druge vrste sedežev. Zato gre pri scenicu v prtljažnikovo dno pravo rezervno kolo, potniki v drugi vrsti pa imajo dovolj prostora za noge in ne sedijo prenizko, z izjemo potnika v sredini, ki je nekoliko utesnjen, če zadaj sedijo trije. Nekaj k tej čarobni prostornosti dodajo še zadnji vzdolžno pomični sedeži. Drobnarije je mogoče odlagati v cel ducat predalčkov in predalov, tako pod sedeži kot v prtljažniku. Te resnično zelo uporabne reči dajejo temu méganu svežino in vsaka po svoje prispeva kakšen kamenček v mozaik izvirnosti.

Če se boste odločili za motor z vrha ponudbe, boste dobili dvo-

dovolj, da elektronika prekine vrtljaje v peti prestavi. Takšni prenosi nekoliko spominjajo na laguno 16V. To tudi prispeva k večji porabi goriva, ki je pri testnih vožnjah v zimskih razmerah znašala kar 12 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

Svoje pa dodajo še gume, testni mégane je bil obut v zimske gume z nekaj manjšim kotalnim obsegom, kot predpisuje tovarna za poletne gume.

Če odmislimo že omenjeno nekoliko odročno prestavno ročico, pa bi si želeli več natančnosti in manj zatikanja ob pretikanju v prvo in vzvratno prestavo takrat, ko je menjalnik hladen. Pa se zna scenic v hipu odkupiti s svojo okretnostjo in ugodnim obračalnim krogom ter vodljivostjo in lego na cesti, saj tudi pri ostrejši



slej ni prisegal na limuzinske kombije ali pa ne na druga vozila iz družine mégane. Najmanj pa presune tiste, ki iščejo bolj egoistične in brezkompromisne avtomobile, vendar kljub temu ne morejo mimo mégana scénica, ne da bi mu priznali, da je dober in izviren avtomobil.

ANDREJ SUPÉ
Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 82,7 x 93,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,7:1 - največja moč 83,5 kW (115 KM) pri 5400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,7 m/s - specifična moč 41,8 kW (57,5 KM)/liter - največji navor 168 Nm pri 4250/min - ročni gred v 5 ležajih - ena odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig - vodno hlajenje 7 litrov - motorno olje 6 litrov - akumulator 12 V, 45 Ah - alternator 110 A - uravnani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,727; II. 2,047; III. 1,357; IV. 1,097; V. 0,820; vzvratna 4,667, diferencial 4,067 - platišča: 5,5Jx14 - gume: 175/65 R14 (michelin alpine) - katalni obseg 1,769 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 34,1 km/h.

Voz in obese: limuzinski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, hlajene, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zasuka od ene do druge krajine točke.

Mere, zunanje: dolžina 4134 mm - širina 1719 mm - višina 1600 mm - medosna razdalja 2580 mm - kalotek spredaj 1450 mm, zadaj 1471 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,8 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjalca) 1600-1770 mm - širina (komolci) spredaj 1470 mm, zadaj 1490 mm - višina nad sedežem spredaj 930-990 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1070 mm, zadnja klopa 680 (540)-900 (760) mm - premer valanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 410/1800 l - posoda za gorivo 60 l.

Teže: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna teža 1900 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1000 kg, brez zavore 670 kg - dovoljena obtežba strehe 80 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,1 s - poraba goriva (DIN): 6,7/8,9/10,7 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

186 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h: 5,0 s

0-80 km/h: 7,8 s

0-100 km/h: 11,2 s

0-120 km/h: 17,5 s

0-140 km/h: 25,9 s

1000 m z mesta:

33,9 s (152 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

31,9 s (137 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

37,0 s (145 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 52 m

od 150 km/h: 114 m

Natančnost merilnika

hitrosti:

kazalec na: resnično:

40 35,8 km/h

60 53,3 km/h

80 70,1 km/h

100 88,1 km/h

120 106,1 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/h 60 58 56

100 km/h 66 66 64

150 km/h - 73 71

Prosti tek 38

Poraba goriva:

Testno povprečje

11,4 litra/100 km

Cena

3.229.440 SIT
(Revoz, Novo mesto)

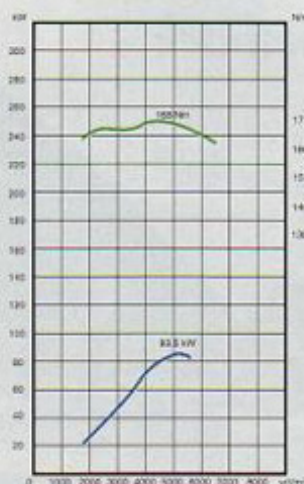


DIAGRAM MOTORJA

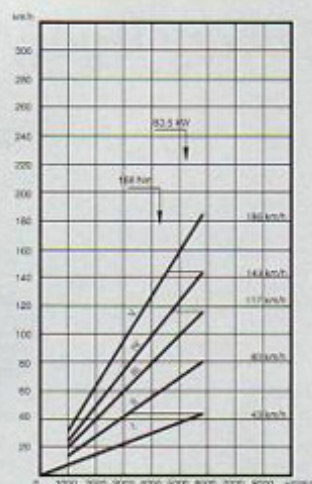


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- prostornost
- izvirnost
- okretnost
- preglednost iz vozila
- sedežne kombinacije
- prtljažnik
- vodljivost

Grajamo

- preslavna razmerja
- nenatančna nastavitvev vzvratnih ogledal
- hitro mazanje zadnje šipe
- premajhni stikali troblje na volanu

Iz oči v oči

Recept je odličen, izvedba še boljša. Renault pridno izkorišča prednost, ki si jo je med limuzinskimi kombiji že zdavnaj nabral. Torej je logično, da je s scénicom spet prvi v tem avtomobilskem razredu. In da mu gre uspeh tudi tokrat zelo dobro od rok.

Martin Česenj

Ni treba dolgo razmišljati, da bi ugotovili, da je scénic najboljši mégane. Daleč boljši od drugih. Ima vse tisto, kar imajo veliki limuzinski kombiji, pa ni tako zoprn velik. Če pa razglabljate o smiselnosti limuzinskih kombijev, je to čisto drugo vprašanje.

Vinko Kerne

Največji in najprostornejši mégane. Veliko uporabnih in zanimivih rešitev najdete v njem. Tudi to, da se tisti trije, ki bodo sedeli zadaj, ne bodo mogli prerekati za prostor. Vsak bo dobil svoj sedež.

Matevž Korošec

Družina mégane se povečuje, scénic pa se mi zdi še najbolj uporaben od vseh predstavljenih različic. Najbolj mi je všeč zadnja vrsta sedežev, ki se tako simpatično in preprosto zloga in prestavlja na vse načine. Družine se pač povečujejo, tudi moja.

Igor Pucihar