

Vozili smo

RENAULT MÉGANE

# KONEC ŠTEVILK

Renaulti so zdaj kot ljudje: niso (več) številke, dobili so imena.

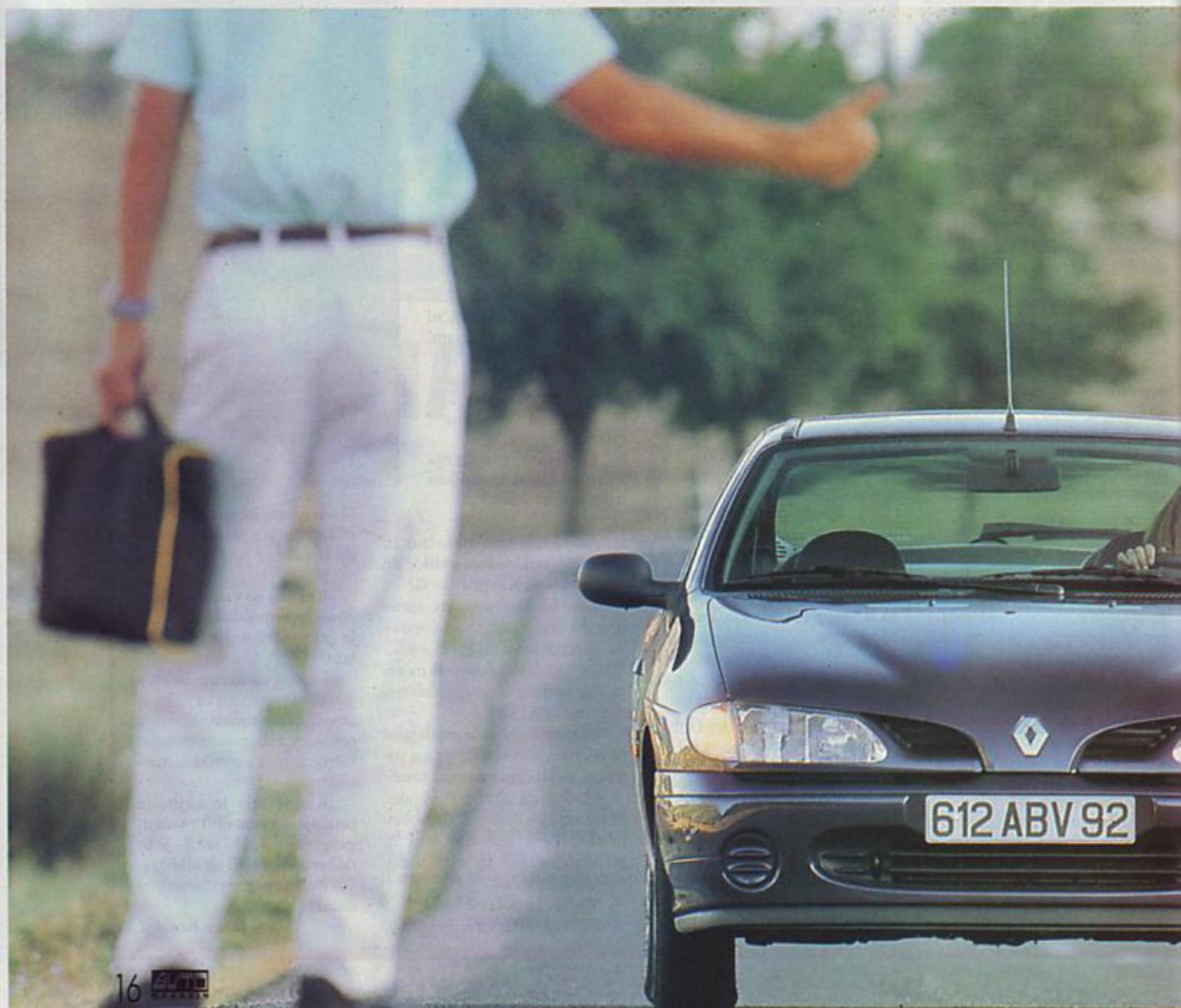
Twingo, clio, laguna, safrane. In čisto novi mégane. Naslednik renaulta 19. Umeščen v sredino družinske fotografije: natanko med clio in laguno.

Recept bi bil (po bravu in bravi) lahko Fiatov, pa ni. Recept je meganski: pet avtomobilov za enega, eden za pet!



Mégana sta sicer ta hip le dva, kombilimuzina s petimi in coupe z dvojimi vrati, toda časi se spreminjajo in 51-odstotno državni Renault ne skriva, kar snuje: v naslednjih dveh letih bo vseh méganov pet, vštevši še limuzinski kombi, limuzino in kabriolet.

Čeprav je v méganovi obliki nekaj Giugiarovih potez, je Patrick LeQuement, prvi mož Renaultovega oblikovanja uveljavil svojo pripadnost biodesignu



in poudaril lahketnost karoserske oblosti. Ta sega od nosu do zadka, od boka do boka, z notranjostjo vred. In če je družinsko usmerjenemu kombilimuzinskemu méganu z nekaj očesne natančnosti še moč najti podobnost z renaultom 19, je mégane coupe mladostnejš za mladostneže: saj je krajši, nižji in po obliku odločno športnejši od svojega "dvojčka". Enakost spredaj se namreč prevesi v različnost zadaj: coupe ima krajšo medosno razdaljo in krajši zadek. Prtljažni pokrov z izvlečnim spojlerjem pa se odpira sam zase, brez zadnje šipe.



Znotraj je različnost opazna predvsem pri prostornosti zadnjih klopi, predvsem pa pri njuni dostopnosti. Toda kokpit, s sovoznikovim prostorom vred, je obakrat enak: z očitno dvodelnim vodoravno razdeljenim ohišjem armaturne plošče, z ugodno sedežno ergonomijo (celo ne glede na kakovost sedežev v posamični različici), z v celem prijetnim počutjem, z malenkostnimi "obdavčitvami" na račun takšne oblike: merilniki so prepaločno nameščeni, da bi bili povsem po volji voznikovemu pogledu, nekatera stikala pa so zaradi okroglin, v katere so vtisnjena, preslabo vidna in tudi težko doseglija.

Glavni paketi opreme so RN, RL, RT in RXE, osnovna ponudba motorjev pa obsega štiri bencinske agregate (1,4, 1,6, 2,0 in 2,0 16V), 1,9-litrski dizel in enako veliki turbodizel (v tabelo z osnovnimi tehničnimi podatki smo razvrstili le tiste motorje, ki bodo naprodaj pri Revozu). Povsem nov je 1,6-litrski bencinski štirivaljnik (K7M): dovolj zmogljiv in dovolj varčen, da bo všeč glavnini kupcev. In povsem sveža domislica je mégane eco s 70 KM v motorju, izrazito na dolgo izračunanim menjalnikom, z "zelenimi" (med vožnjo zelo tihami) gumami na kolesih ter z namernimi željami po varčni in "zeleni" vožnji.

Méganovo podvozje je podprtovano (z Renault 19, a na novo obdelano ter vzmetno in blažilno prilagojeno posamičnim motornim zmogljivostim. Splošen kompromis med udobjem in zanesljivostjo

lege vozila na cesti je tako manj izrazit, kupec pa si - glede na globino žepa in želje - laže izbere različico, ki ustreza tudi njevom čisto vozniškim željam. Mégane kot kombilimuzina je ne glede na motorne moči lahko vodljiv in zelo dolgo neutralen avtomobil, mégane kot coupe pa zaradi kratkosti medosne razdalje streže s sorazmerno "hitrim" zadkom. Toda prečni zdrsi njegovih zadnjih koles v zelo hitro voženih ovinkih so vedno tolikanj zmerni, da prizanesejo s presenečenjem in jih je moč - z volanskimi odvzemimi - tudi uspešno krotiti.

Zavore so po novem

jarde francoskih frankov, upoštevajo tudi organizacijo proizvodnje v (za zdaj) treh tovarnah: v Douaju (Francija), v Valenciji (Španija) in v Harenu (Belgia), razvoj vozila (vstevši tudi preostale omenjene različice) pa je trajal dvainpetdeset mesecev.



učinkovitejše, zračni vreči pred prednjima sedežema in samozaščitovalni sistem prednjih varnostnih pasov (z omejevalnikom zategovanja vred) so serijski, serijsko pri méganu pa naj bi bilo tudi ugodno razmerje med tistim, kar avtomobil ponuja, in njegovo ceno.

Celotna meganu namenjena investicija je vredna 13,8 milij-

Načrt z méganom je jasen kot beli dan: razširiti družinsko ponudbo, postreči z večnamenskostjo vseh različic in vsake posebej ter povecati celotno število kupcev. Številka je namreč konec le, ko gre za imena, pri prodaji pa še zdaleč ne!

MARTIN ČESENJ

RENAULT MEGANE	KL	KL/coupé	KL/coupé	coupé	KL
motor (zasnova)	4 valjni, vrstni				4 val.vrs.diesel
gibna prostornina (ccm)	1390	1598	1998	1998	1870
največja moč (kW/KM pri 1/min)	55/75 pri 6000	66/90 pri 5000	84/115 pri 5400	108/150 pri 6000	47/65 pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min)	107 pri 4000	137 pri 4000	168 pri 4250	185 pri 4500	118 pri 2250
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator				
zadnja prema	poltoga prema, vzvojna vzmet, vzdolžna vodila, stabilizator				
teža praznega vozila (kg)	1015	1055/1045	1115/1075	1095	1110
dolžina x širina x višina (mm)	3931 x 1696 x 1366 Kl: 4129 x 1699 x 1420				
največja hitrost (km/h)	170	170/173	197/200	215	160
pospešek 0-100 km/h	14,3	13,7/13,5	9,7/9,5	8,6	16,5
poraba goriva po DIN (l/100 km)	4,7/7,4/8,3	5,57/19,4/5,46/8,94	6,48/2103/6,37/9,103	6,4/8,1/10,5	4,7/6,5/7,2