

D

Versión
Origen
Precio

1.5 dCi Privilège
Brasil
\$ 71.100

Velocidad máxima
Acel. 0 a 100 km/h
Consumo promedio

182,4 km/h
12s9
6,0 l/100 km





El gran regreso

Hasta la aparición del Megane II, este modelo de Renault era el más longevo en su segmento y en esta parte de América.

La versión importada de Turquía, llegada al país el segundo semestre del año pasado, generó expectativas, muchas de las cuales se confirman luego de la prueba de este Megane II de origen brasilero, cuya buena relación precio/producto apuntan a recuperar el protagonismo perdido.

Texto: Alberto Juárez

Fotos: Dante Cagliardi

Al referirse a su figura resulta imposible obviar los rasgos germanos ya destacados al realizar el ensayo del modelo importado. Sus líneas, faros y molduras repiten el diseño del fabricado en Turquía. Mantiene el rodado de 16" de aleación con neumático de perfil medio y generosa banda de rodamiento en la versión **Privilege** que sobra para transmitir la potencia y el torque del diesel 1,5, pero luce muy bien y aporta lo suyo al comportamiento dinámico.

En la misma referencia, a igual carrocería, el **volumen habitable** es el mismo y lo distingue entre los medianos con quienes compite. Buen espacio para pasajeros altos y voluminosos, tanto en las plazas delanteras como en las traseras. Guantero y baúl amplios, como se destacó en el importado, pero en relación a éste se observan faltantes de gavetas y portaobjetos. Los materiales utilizados en las coberturas interiores son diferentes, correspondiendo a la calidad de los aplicados en automóviles fabricados en la Región y acentuándose sobre todo en el tapizado de los asientos. Mejorables las terminaciones y los empalmes, especialmente en burletes de puertas y tapa de baúl. Es aquí donde las diferencias visuales y al tacto se hacen notar, por cuanto influyen en el precio final de un producto que debe competir en esta parte del Cono Sur en un segmento superpoblado. No obstante, el Megane II fabricado en Brasil, se encuentra por encima de algunos modelos «exclusivos de esta parte de América» y acordes a la economía de la Región.



La **posición de conducción** mejora en relación al importado por la posibilidad de bajar un poco más la butaca, ergonómicamente bien resuelta. El tablero de control con medidores de fondo negro, aguja color fluorescente y marco de aluminio pulido resulta atractivo y es de fácil lectura. Vale reiterar la buena visibilidad en los diferentes planos gracias a su muy buena superficie vidriada, amplio parabrisas, luneta y apoyacabezas traseros compactos.

Aunque lo distinguen la tarjeta llave y el botón de arranque –cuya falta de iluminación hace difícil ubicarlo de noche y antes de encender las luces–, el confort responde al común denominador de los vehículos Mercosur de su renglón. El climatizador manual es eficiente, de comandos simples y fáciles de accionar, con muy buena distribución de las bocas de soplado. El sistema de audio cuenta con cargador frontal de seis CDs y aunque no estaría de más agregar un par de parlantes, suena muy bien por la correcta insonorización general del vehículo, capaz de anular el ruido Diesel y suavizar a los vientos laterales.

De los componentes al servicio de la seguridad que aportaron para obtener cinco estrellas en las pruebas Euroncap, se informa que mantiene la misma estructura de diferentes metales combinados, diseñada para absorber la energía de choque y los airbags adaptativos para las plazas delanteras.

Luego de la prueba vale destacar la eficiencia del **sistema de frenos**. Promediando, se equipara con las medidas obtenidas en el modelo de origen turco, sin fatiga ante el ensayo reiterado, mientras que el pedal tuvo un comportamiento más firme. El ABS es de los «ásperos» y esto ayuda a percibir la exigencia de maniobras muy comprometidas. Excelente la respuesta del repartidor electrónico de frenado –EBV– cuando se accionó el pedal en curva.

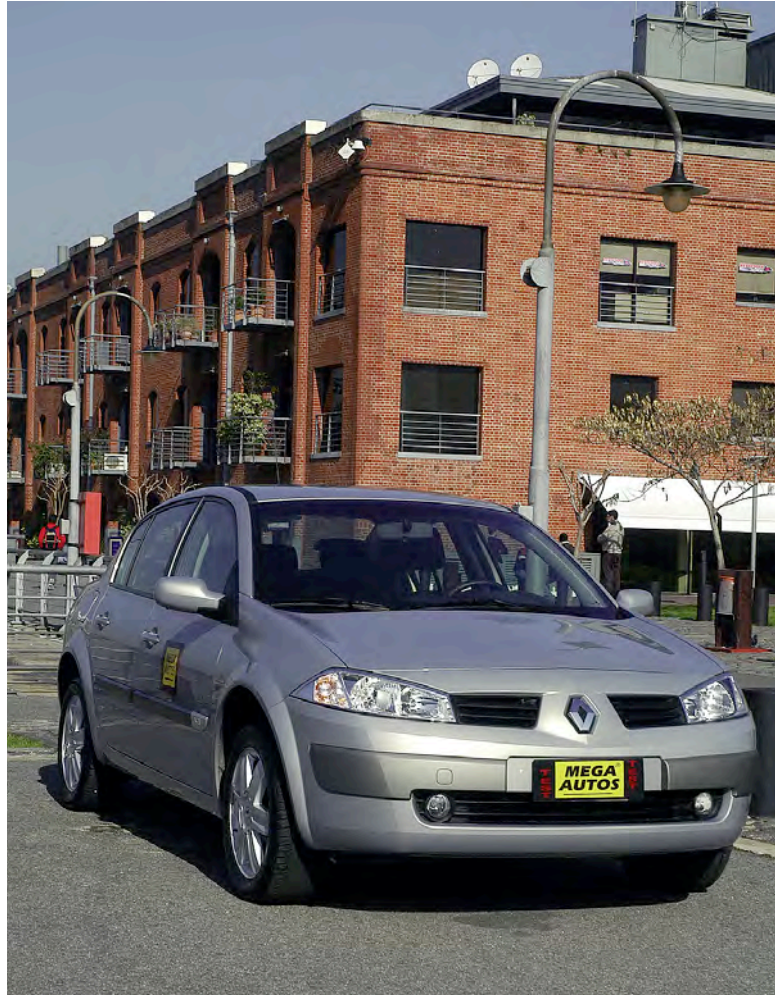
En nuestra ciudad «todo terreno», el despeje permitió superar cunetas y moderadores de velocidad sin mayores inconvenientes. El radio de giro, por debajo de los cinco metros y medio, per-

Equipamiento

- Luces antiniebla
- Espejos exteriores eléctricos
- Levantacristales eléctricos delanteros y traseros
- Butaca conductor regulable en altura
- Asiento trasero rebatible
- Tarjeta llave para apertura/cierre de puertas
- Cierre automático en rodaje
- Computadora de a bordo
- Control de velocidad crucero
- Volante regulable en altura y profundidad
- Volante revestido en cuero
- Sistema de alarma e inmovilizador de motor
- Desbloqueo automático de puertas en caso de accidente
- Airbags frontales delanteros
- Cinturones inerciales delanteros/traseros
- Levantacristales eléctricos del/tras.
- Radio AM/FM, CD c/comando desde el volante
- Guantera refrigerada / Aire acondicionado

mite maniobras inimaginables teniendo en cuenta sus 4.5 m de longitud. Además, cuenta para esto con la dirección eléctrica de última generación. Aún en la maniobra de estacionamiento se percibió demasiado asistida y en los extremos o topes manifestó un fuerte impulso de contra dirección que sorprende y produce cierta sensación de inseguridad en esa instancia. **En ruta**, aunque el volante sigue siendo liviano en cuanto a sensibilidad, no compromete el comportamiento muy estable del Megane II ya destacado en el ensayo del importado. Esto vale tanto para los virajes amplios abordados a gran velocidad, como en lo trabado donde el rolido intermedio ayuda a tener idea de la intensidad de la maniobra. En resumen, resultan bien elegidos el reglaje y los valores de suspensión en el compromiso de confort y seguridad del comportamiento dinámico.

Si bien para la idiosincrasia argentina, que aprecia la disponibilidad de torque y potencia, el 1,9TdCi encaja a la perfección, este 1,5 dCi es de performance destacada. Basado en la unidad que equipa a los Clio, mediante la utilización de turbo con geometría variable, intercooler e inyección directa common rail de última generación desarrolla 100 CV a 4.000 rpm y 20,4 mKg a 1.900 rpm; 35 CV y 4.1 Kgm más que el impulsor de origen. Además, estos registros lo posicionan por encima en el coeficiente CV/litros de cilindrada del motor importado. En la práctica, el poder de reacción de este poderoso «pequeñín» se hace notar al aproximarse a las 2.000 rpm y hasta las 4.200 vueltas, gama en la que no parece un Diesel por performance, baja sonoridad y



mínimas vibraciones. En la función de vencer la inercia desde 0 al medir la aceleración, necesita casi 13 segundos para alcanzar los 100 km/h. Una vez lanzado, la performance mejora y la medida de 33,5 segundos para cubrir el kilómetro, donde pasa a casi 150 km/h, no desentona. Es más, utilizando la relación de caja adecuada tiene el poder de reacción necesario para facilitar la maniobra de superación en ruta.

Como era de esperar, el **consumo de combustible** respondió a la lógica técnica. Fue contenido al utilizar potencias bajas y medias y se elevó, como normalmente ocurre, cuando se exige a los motores de baja cilindrada. En ciudad y autopista a 90 km/h sostenidos, resultó apenas más económico que el Megane importado, pero a 120 y 140 km/h, éste último aprovecha la mayor fuerza del motor y la acentuada sobremarcha de 6ª para ser más austero. En el modelo regional, a 140 km/h en 5ª el motor gira a 3.300 rpm, mientras que el importado en 6ª lo hace a 800 vueltas menos, consumiendo 7,05 y 6,6 litros/100 km respectivamente.

Aunque tardó en alcanzarla, la **velocidad máxima** superó los 180 km/h en un régimen apenas superior a 4.000 rpm. Esto habla del perfecto equilibrio entre motor, relaciones de caja, puente motriz y dimensión de rodado para vencer la resistencia al avance, demostrando el correcto estudio para la realización del Megane II.

De la nueva generación de los medianos construidos en esta parte de América, el Megane II es uno de los primeros. Teniendo en cuenta su performance, equipamiento, tecnología e imagen, cuenta con todas las credenciales para enfrentar a la competencia de su segmento donde interviene con una buena relación precio/producto.

Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros, 8 válvulas, 1 árbol de levas
Alimentación:	Common rail + turbo
Cilindrada:	1.461 cc
Diámetro x carrera:	76,0 x 80,5 mm
Potencia máxima:	100 CV a 4.000 rpm
Torque máximo:	15,5 kgm a 1.900 rpm
Relación de compresión:	18.8:1
Tracción, transmisión:	Delantero, Manual de 5 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Pseudo McPherson, con brazo inferior rectangular y barra estabilizadora
Suspensión trasera:	Eje flexible con puntos de fijación exteriores y deformación programada; resortes helicoidales
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, EBV
Llantas del/tras:	Aleación 16"
Neumáticos del/tras:	205/55 R16

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.498 / 2.039 /1.460
Distancia entre ejes:	2.686
Trocha delantera/trasera:	1.520/1.515
Despeje mínimo:	120 mm (aprox.)
Radio giro:	5.3
Peso en orden de marcha (kg):	1.200
Capacidad de carga (kg):	ND
Volumen del baúl (l):	520
Tanque de combustible:	60 litros
Combustible:	Gasoil

Condiciones meteorológicas de la prueba:

Presión atmosférica: 1.002 HPC, 752 mm de Hg.
 Temperatura: 22°C - Humedad 65%

Velocidad máxima promedio		Aceleración	
	182,4 km/h		
ida	181,8 km/h	0 a 100 km/h	12s9
vuelta	183,2 km/h	0 a 400 m	18s5 116,8 km/h
Error promedio del velocímetro 3%		0 a 1.000 m	33s5 149,2 km/h
Velocidad al corte estipulado a 4.800 rpm			
1ª) 54,1 km/h; 2ª) 74,4 km/h; 3ª) 113,2 km/h;			
4ª) 153,2 km/h			

Poder de Reacción		en 2ª	en 3ª	en 4ª	en 5ª
40 a 60 km/h	3s0 en 42,0 m	4s0 en 55,5 m			
40 a 80 km/h		7s4 en 121,5 m			
60 a 80 km/h		3s8 en 73,5 m	5s2 en 100,0 m		
60 a 100 km/h		7s6 en 169,0 m	10s2 en 225,5 m		
80 a 100 km/h			5s5 en 137,5 m	8s2 en 205,0 m	
80 a 120 km/h			11s2 en 311,0 m	16s7 en 462,5 m	
100 a 120 km/h			5s9 en 180,0 m	8s9 en 272,0 m	
100 a 140 km/h			11s6 en 385,0 m	19s6 en 652,0 m	

Consumo de combustible		Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	14,4 km	288,0 km	6,9 litros	863,0 km	
a 90 km/h	24,1 km	482,0 km	4,2 litros	1.446,0 km	
a 120 km/h	16,8 km	336,6 km	6,0 litros	1.010,0 km	
a 140 km/h	14,2 km	284,0 km	7,1 litros	851,0 km	

Poder frenante		Nivel sonoro del habitáculo	
			del/tras
60 km/h a 0	13,3 m 1s9	a 60 km/h	63 / 62 dB
80 km/h a 0	23,0 m 2s4	a 80 km/h	64 / 63 dB
100 km/h a 0	36,8 m 3s0	a 100 km/h	66 / 65 dB
120 km/h a 0	54,6 m 3s5	a 120 km/h	68 / 68 dB
140 km/h a 0	76,3 m 4s3	a 140 km/h	70 / 69 dB

