

# La apuesta fuerte de Renault

Por su protagonismo en la historia de la industria automotriz argentina, Renault estaba necesitando una presentación con este nivel de impacto. El Megane II es un mediano inédito para el mercado de esta parte de América, que se acerca mucho más al Laguna y se distancia en diseño y tecnología del modelo del mismo nombre que actualmente se produce en la planta de Santa Isabel, Córdoba.

**Texto:** Alberto Juárez

**Fotos:** Jorgelina Menéndez

Aunque la decisión final del diseño exterior de un auto seguramente depende del comportamiento de las superficies en el ensayo del túnel de viento, es evidente que existe una unificación de criterios entre los diversos equipos de diseño con el objetivo final de aplicar la misma filosofía en todos los modelos de la marca francesa.

En la **figura** de este auto francés se advierten ciertos rasgos germanos. Lo que más lo identifica con la marca del Rombo se encuentra en el frontal con la grilla dividida por el ancho barral que sostiene el isotipo de **Renault**. Los faros de línea trapezoidal extendida hacia el lateral, el penetrante capó descendente y la toma de aire del spoiler le otorgan robustez a su imagen. En los laterales, ésto se acentúa aún más debido a los musculosos pasarruedas que enmarcan al rodado con llantas de 16" y neumáticos 205/55, aportando además, un generoso despeje, necesario para nuestros caminos.

La línea curva del techo se empalma con el baúl alto, logrando buena forma aerodinámica a juzgar por la performance, aunque no se declare el Cx. Al observar la parte posterior, el tratamiento de las líneas en la tapa del baúl y el marco inferior de la luneta recuerdan ciertos rasgos del Avantime que disimulan el aire alemán mencionado al comienzo.

Al ingresar se notan inmediatamente las diferencias que existen entre los autos importados de Europa y los fabricados en el Mercosur. El estilo, la sobriedad, el gusto en la combinación de texturas y colores y las terminaciones generan esa sensación tan particular y acogedora, muy valorada por quienes saben disfrutar el interior de un auto. Hay poco cuero, pero bien aplicado y son destacables las telas de los tapizados, los grises en diferentes tonos. También las placas simulando sofisticados materiales compuestos que recubren el torpedero, el tablero y la consola, donde los apliques de aluminio pulido completan ese toque de distinción. Entre las butacas, una original manija invita a no olvidar la utilidad del freno de mano. El mismo nivel de diseño está presente en los mandos para regular las butacas.

Aunque posee múltiples **sistemas de asistencia** destinados al confort y a la conducción, los comandos son simples, fáciles de accionar al tacto, correctamente distribuidos, colaborando con ello los múltiples controles de la radio ubicados en el volante. El mismo estilo se repite en el tablero, donde los controles circulares analógicos, enmarcados en aluminio pulido le otorgan un aire deportivo. Velocímetro y combustible a la izquierda, tacómetro y nivel de nafta a la derecha, el resto lo informa el doble display de la completa computadora.



|                                                                                 |                                                  |                                    |
|---------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------|------------------------------------|
| <b>D</b>                                                                        | <b>Versión</b><br><b>Origen</b><br><b>Precio</b> | Comfort<br>Turquía<br>\$ 75.630    |
| <b>Velocidad máxima</b><br><b>Acel. 0 a 100 km/h</b><br><b>Consumo promedio</b> |                                                  | 196,2 km/h<br>10s4<br>6,5 l/100 km |





Lleva su tiempo descubrir las múltiples gavetas y lugares portaobjetos, además de los standard. Los hay en el apoyabrazos delantero, portavasos o botellas en el posterior, con tapa una de las gavetas de la puerta, cajones debajo de las butacas delanteras, la guantera con amplio compartimiento para documentación y varios litros de capacidad.

El diseño de los asientos traseros define a este vehículo como un cuatro plazas, donde las correspondientes a los extremos son casi butacas, mientras que la central no es cómoda para un eventual tercer pasajero. La posición de las delanteras es alta, regulable la del conductor, con posibilidad de modificar alcance y altura del volante, lo cual permite alcanzar una correcta posición de manejo.

La visibilidad es muy buena en el plano frontal por la generosa superficie vidriada, lo mismo hacia atrás por el diseño de los apoyacabezas traseros y correcta en el lateral, especialmente en el ángulo de cruce. Los 520 litros de capacidad del baúl es un récord en el segmento; a lo anterior se debe sumar la posibilidad de rebatir 1/3, 2/3 los asientos traseros generando un impensado volumen de carga.

El **equipamiento de confort** es correcto aunque mejorable y se nota la falta del cargador de CD's y del techo translúcido, disponible solo en la motorización a nafta. El sistema de audio, con la opción de comando manual o remoto, es bueno y el sonido impecable gracias a la insonorización distintiva. Efectivo, rápido y preciso el climatizador automático y bienvenidas las cortinas parasol en las ventanillas traseras y la luneta. La promocionada tarjeta de encendido, con función limitada respecto de la provista en el Laguna, no cumplió las expectativas, es demasiado compleja, especialmente en las combinaciones de trabas de puertas, tapa de guantera y baúl. Resulta muy simpático el modo de arranque y apagado del motor desde un pulsador.



Son importantes los componentes de **seguridad**, pero llama la atención la ausencia del control de estabilidad y de tracción. Para destacar, los airbags frontales progresivos, los laterales delanteros y de cortina traseros. Lo mismo para los cuatro cinturones principales con pretensionador y limitador de esfuerzo, manteniendo la regulación de altura en los delanteros y de tres puntos en la plaza central trasera. No faltan la traba automática de puertas en movimiento y el sensor de lluvia. Para terminar, la estructura ha sido diseñada en función de un avanzado estudio de absorción de energía de impacto.

El **motor** diesel de 1,9 litros con sistema common rail, turbo y 120 CV midió algo más en la prueba del rodillo, se manifestó muy elástico entre las 1.800 y 3.600 rpm y extremadamente silencioso.







La línea curva del techo empalma con un baúl alto logrando buena forma aerodinámica a juzgar por la performance

En **ruta**, el reglaje de la suspensión y el despeje pensados para caminos en mal estado, provoca esa sensación de inestabilidad propia del acentuado ruido cuando se transitan curvas a alta velocidad, mientras que superar cunetas y lomos de burro no trae problemas. En los retomes la tendencia es sobrevirante, y se comporta firme en las rectas. En esto tiene que ver el sistema electrohidráulico de dirección que presenta una mayor resistencia a la acción inicial del volante, pero una vez vencida se torna demasiado asistida.

En la **ciudad**, las características acotadas de la suspensión son la razón del destacado confort de marcha comprobado, aún en pisos irregulares y adoquinados. El motor y las relaciones de las primeras marchas y la dirección rápida y precisa confluyen otorgando su agilidad para desplazarse y salvar situaciones en el desprolijo tránsito de Buenos Aires. Aunque ha crecido en longitud respecto del Megane I, la correcta visibilidad y el buen radio de giro facilitan la maniobra de estacionamiento.

Resulta una novedad para su segmento **la caja** de seis marchas y solo puede citarse como precedente alguna versión del Leon y del Ibiza de la marca SEAT. La palanca obliga a recorridos largos por su altura, pero la selectora es precisa. Las dos vías más utilizadas mantienen la simplicidad de la caja de cinco, venciendo pequeña resistencia se accede a 5° y 6° y realmente no requiere mucho tiempo acostumbrarse para disfrutar de las seis relaciones de caja en aceleración y economía.

El **control de la velocidad** máxima en cada marcha permite calificar a esta caja como muy bien relacionada. Desde la 1° a la 5° se usan en función del poder de aceleración, alcanzando en la última casi 200 km/h; la 6° está destinada a limitar el desgaste del motor y a la economía de combustible.

Desde 0 se mueve muy bien, casi sin patinar en la exigencia de aceleración hasta 100 km/h, más aún teniendo en cuenta la falta de control de tracción y la necesidad de poner la 3° para al-

canzarlo. El registro de 10s35, mejor que el homologado y algo menos de 32s0 para el kilómetro, donde pasa a más de 165 km/h hablan muy bien de la tecnología Diesel y cómo es aprovechada por la transmisión.

Los discos en las cuatro ruedas, rodado 205 de banda, ABS con repartidor electrónico de frenado y la asistencia de urgencia (AFU), rindieron en tiempo-distancia valores destacados al ensayar los frenos. El pedal no actúa sobre el sistema hidráulico, lo hace por señal a un ordenador y la acción resultó algo brusca cuando se aprieta enérgicamente el pedal. A baja velocidad es un «auto educado», saluda agachando la trompa cada vez que se frena, hace acordar a los primeros frenos de aire de camiones sin regulador electrónico; siendo suave en la acción se soluciona.

Aunque el precio del gasoil ha variado en el tiempo en su relación con la nafta, la **economía** de bolsillo se beneficia por el bajo consumo de combustible. En 6ª marcha son 56 km/h cada 1.000 rpm, por lo que los valores de cruce en ruta y la autonomía son los mejores respecto de las pruebas realizadas. A 120 km/h recorre 380 km con 20 litros y la autonomía supera los 1.100 km con un tanque de 60 litros.

Si se menciona el precio de lista tomando como única referencia el nombre Megane, aunque esté acompañado por el número II que habla de una nueva generación, el producto puede parecer caro. Pero al tomar contacto con la tecnología, el diseño, la calidad y terminación, el estilo del modelo y comparando además las prestaciones y performance, esta opinión cambia. Especialmente en esta versión 1,9dCi, con apenas \$ 2.000 más respecto de la motorización nafta con similares prestaciones dinámicas, importante economía en combustible y una proyección en el precio de reventa muy superior.



Velocidad máx. promedio

|                   |
|-------------------|
| 196,2 km/h        |
| ida 199,3 km/h    |
| vuelta 193,1 km/h |

velocímetro corrido en +1,5

Aceleración

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 0 a 100 km/h | 10s4            |
| 0 a 400 m    | 16s9 134,2 km/h |
| 0 a 1.000 m  | 31s8 165,2 km/h |

Consumo de combustible

|            | Por litro | Con 20 l | c/ 100 km  | Autonomía |
|------------|-----------|----------|------------|-----------|
| urbano     | 12,2 km   | 243 km   | 8,2 litros | 732 km    |
| a 90 km/h  | 23,3 km   | 465 km   | 4,3 litros | 1.395 km  |
| a 120 km/h | 19,1 km   | 381 km   | 5,3 litros | 1.143 km  |
| a 140 km/h | 15,3 km   | 305 km   | 6,6 litros | 916 km    |
| a 160 km/h | 12,5 km   | 250 km   | 8,0 litros | 750 km    |

Poder de Reacción

|                | en 2a marcha  | en 3a marcha   | en 4a marcha   | en 5a marcha  |
|----------------|---------------|----------------|----------------|---------------|
| 40 a 60 km/h   | 2s5 en 35,0 m | 3s5 en 48,5 m  |                |               |
| 40 a 80 km/h   | 4s6 en 76,5 m | 5s5 en 91,5 m  |                |               |
| 60 a 80 km/h   |               | 3s0 en 58,0 m  | 3s7 en 91,0 m  |               |
| 60 a 100 km/h  |               | 5s8 en 129,0 m | 7s1 en 158,0 m |               |
| 80 a 100 km/h  |               | 3s6 en 89,0 m  | 4s4 en 108,5 m |               |
| 80 a 120 km/h  |               | 7s9 en 218,0 m | 8s7 en 240,0 m |               |
| 100 a 120 km/h |               |                | 4s5 en 136,1 m | 5s6 en 170 m  |
| 100 a 140 km/h |               |                | 9s4 en 313,0 m | 12s1 en 403 m |

Nivel sonoro del habitáculo

|            | Adel/atras. |
|------------|-------------|
| a 80 km/h  | 65/64 dB    |
| a 100 km/h | 66/65 dB    |
| a 120 km/h | 68/67 dB    |
| a 140 km/h | 70/69 dB    |

Poder frenante

|              |         |     |
|--------------|---------|-----|
| 60 km/h a 0  | 14,0 m  | 2s0 |
| 80 km/h a 0  | 21,2 m  | 2s4 |
| 100 km/h a 0 | 38,9 m  | 3s1 |
| 120 km/h a 0 | 52,9 m  | 3s7 |
| 140 km/h a 0 | 70,5 m  | 4s0 |
| 160 km/h a 0 | 101,0 m | 5s1 |

Especificaciones técnicas

|                                      |                                                                     |
|--------------------------------------|---------------------------------------------------------------------|
| <b>Motor:</b>                        | Delantero, transversal, 4 cilindros, 16 válvulas, un árbol de levas |
| <b>Cilindrada:</b>                   | 1.870 cm <sup>3</sup>                                               |
| <b>Diámetro x carrera:</b>           | 80.0 x 93.0 mm                                                      |
| <b>Potencia máx. medida:</b>         | 120 CV a 4.000 rpm                                                  |
| <b>Torque máximo:</b>                | 30.6 kgm a 2.000 rpm                                                |
| <b>Relación de compresión:</b>       | 18.3:1                                                              |
| <b>Tracción, transmisión:</b>        | Delantero, manual de 6 velocidades                                  |
| <b>Dirección:</b>                    | Asistida, piñon y cremallera                                        |
| <b>Suspensión delantera:</b>         | Independiente, tipo McPherson                                       |
| <b>Suspensión trasera:</b>           | Independiente, eje semi-rígido                                      |
| <b>Frenos del./tras.:</b>            | Discos ventilados / Discos                                          |
| <b>Sist. electr. seguridad act.:</b> | ABS, AFU                                                            |
| <b>Llantas:</b>                      | 6.5jx16 Aleación                                                    |
| <b>Neumáticos:</b>                   | 205/55 R 16                                                         |

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

|                                      |                       |
|--------------------------------------|-----------------------|
| <b>Largo / ancho / alto:</b>         | 4.500 / 1.775 / 1.460 |
| <b>Distancia entre ejes:</b>         | 2.690                 |
| <b>Trocha delantera/trasera:</b>     | 1.520 / 1.515         |
| <b>Despeje mínimo:</b>               | 120                   |
| <b>Radio de giro:</b>                | 5,3 m                 |
| <b>Peso en orden de marcha (kg):</b> | 1.325                 |
| <b>Capacidad de carga (kg):</b>      | 425                   |
| <b>Volumen del baúl (l):</b>         | 520                   |
| <b>Tanque de combustible:</b>        | 60 litros             |
| <b>Combustible:</b>                  | diesel                |

Equipamiento

Faros de Xenón c/regulación automática  
3ª luz de freno  
Lavafaros  
Espejos exteriores eléctricos, térmicos y rebatibles  
Airbags frontales, laterales y de cabeza  
Volante multifunción regulable en altura  
Computadora  
Control de velocidad crucero  
Butacas delanteras eléctricas  
Asiento trasero rebatible  
Levantacristales eléctricos del./tras.  
Cinturones inerciales delanteros/traseros  
Llave electrónica c/ formato tarjeta  
Cierre central c/mando a distancia  
Sistema de alarma  
Cierre automático en rodaje  
Radio AM/FM con CD c/mando satelital  
Climatizador automático  
Cortina parasol en ventanillas traseras

