



D	Versión	1.9 dCi
	Origen	España
	Precio	\$ 98.200.-
	Velocidad máxima	191,2,0 km/h
	Acel. 0 a 100 km/h	10s3
	Consumo promedio	6,1 l/100 km

Completa la gama

Texto: Alberto Juárez

Fotos: Hernando Calaza



Experiencia única la de Renault en Argentina que ofrece, para un mismo modelo, versiones de distinto origen. Aunque diferencias existen, seguramente menores a las existentes en los precios, se destaca el respeto de la marca por el nivel de calidad en el Megane II cualquiera sea su procedencia.

Se hizo desear este cinco puertas, probablemente la versión más popular del **Megane II** en el continente europeo, donde fue la primera en irrumpir al mercado. Salvo en el plano frontal, donde repite la actual identidad Renault, su figura podrá gustar o no, pero jamás pasará desapercibida. **Sus líneas** muestran claramente la influencia del discutido concepto Avantime. Los trazos rectos, de agudas aristas, impuestos en el sector posterior generan en la parte inferior mayor espacio para el baúl y en la superior asemejan la figura cola de pato. Este elemento pareciera mortificar el coeficiente de forma ya que en el tricuerpo, de origen turco, de igual área frontal y con la misma mecánica, la velocidad máxima superó en 6 km/h a este cinco puertas.

Adelante mantiene el mismo espacio que el tricuerpo, con amplias y cómodas butacas. En la parte trasera, según datos oficiales, el espacio para las piernas se redujo en 4 cm, algo que se nota sobre todo cuando se instalan tres pasajeros. Esto es consecuencia de la menor distancia entre ejes y largo total en relación a la berlina. Entre los cinco puertas de su segmento es el que ofrece mejor espacio para el equipaje, aunque el área de acceso sea de reducida superficie y base alta.

Igual que el tricuerpo turco, luce sobrio y elegante gracias a la bien lograda combinación de grises en degradé. El toque deportivo está presente con los apliques metálicos simil aluminio pulido, especialmente aquel que rodea a los medidores del tablero. Los materiales son de buena calidad, correctos los empalmes y

las terminaciones, propio de los autos importados, no hay que olvidar que el Megane II Mercosur no desentona. No encontrará faltantes en apoyavasos, porta y guardaobjetos, destacándose los de las contraportas delanteras que tienen tapa.

En los planos lateral y frontal la visibilidad es muy buena, sobresaliendo la del ángulo de cruce por la posición de los retrovisores y gracias a la conducción alta, que pareciera estar de moda debido a la tendencia observada en la mayoría de los automóviles modernos. Aún en la regulación más baja, la cabeza de conductores de talla normal quedará bien cerca del techo doble translúcido, generador de gran luminosidad en el habitáculo. Es mejorable la visibilidad hacia atrás por la reducida superficie de la luneta ante la línea en caída del techo y el tamaño de los apoyacabezas. Para la correcta posición de manejo fue necesario recurrir a todas las regulaciones de las butacas y el volante, aunque quedó relativamente alta.

El **equipamiento de confort**, dado su origen –se importa desde Palencia, España– y su precio, puede calificarse de austero. Se destacan el climatizador, el sensor de lluvia, los retrovisores rebatibles eléctricos, el doble techo translúcido y como novedad en su segmento, la tarjeta llave, aunque debe insertarse para el encendido y es necesario accionar embrague para arrancar. Se notó la ausencia del práctico control de velocidad crucero y el comando satelital del audio, que suena bien. La insonorización es correcta, especialmente hasta 120 km/h, por encima de esta velocidad se filtran algunos ruidos aerodinámicos.

En el rubro **seguridad**, recibió las mejores calificaciones en Europa. Cuenta con airbags de última generación frontales, laterales y de cortina, que incluyen a las plazas traseras y son cinco los cinturones inerciales y ganchos Isofix delanteros y traseros.



Equipamiento

- Airbags frontales, laterales delanteros de torax y de cortina
- Asiento trasero rebatible
- Cierre central de puertas c/mando a distancia con tarjeta
- Cierre central de puertas c/sensor de movimiento
- Cinturones de seguridad delanteros de 3 pts regulables en altura c/limitador de esfuerzo y doble pretensionado
- Climatizador automático
- Computadora
- Desbloqueo automático de puertas en caso de accidente
- Encendido autom. de balizas en caso de frenado de emergencia
- Espejos exteriores eléctricos y térmicos
- Faros antiniebla del./tras. / Faros regulables eléctricos
- Guantera refrigerada
- Lava limpia luneta
- Levantacristales eléctricos delanteros/traseros
- Inmovilizador de motor
- Radio AM/FM, c/CD y MP3
- Sensores de lluvia y luz
- Tarjeta llave para arranque y apertura de puertas, incluyendo comando a distancia por radio frecuencia
- Techo eléctrico
- Volante multifunción revestido en cuero regulable

Posee la misma **motorización** Diesel 1,9 Dci del cuatro puertas y del Laguna, turbo con geometría variable, intercooler y common rail. Por la insonorización del bajo capó y del habitáculo y su funcionamiento silencioso, exento de vibraciones, no parece un propulsor Diesel. Su comportamiento es muy elástico, a partir de 1.500 rpm el par supera los 25 mkg., se hace máximo -30,6 mkg.- a 2.000 y prácticamente mantiene ese valor hasta el régimen de la potencia máxima: 122,8 CV a 3.950 rpm, medida en el banco de rodillos. Esto facilita la maniobra de superación casi sin necesidad de bajar un cambio, salvo que esté conectada la 6ª, decididamente sobremarcha -56,5 km/h cada 1.000 rpm- y relacionada en función de la economía de combustible.

El registro de **aceleración desde 0** fue apenas mejor que en el tricuerpo: 10s28 contra 10s; ésto podría deberse a los 55 kg menos de peso. Los valores obtenidos por encima de los 100 km/h, donde la resistencia aerodinámica se hace sentir, tanto en el cuarto de milla, el kilómetro y la **velocidad máxima**, cantaron una performance apenas menor. El registro de punta se alcanzó en 5ª a 4.100 rpm a 191 km/h; en 6ª se plantó en las 3.400 rpm, que en el GPS memorizó 189,8 km/h. Aunque Renault no proporcione el valor del Cx, sin descartar que pueda existir alguna diferencia en los motores, en principio iguales, lo medido en media/alta velocidad hace pensar que la berlina tiene mejor coeficiente de forma que este cinco puertas.

Se lució su **comportamiento dinámico** en el circuito urbano donde la suspensión, ligeramente rígida, no mortifica el confort. Con 5,25 m de radio de giro y apenas superior 4 m de largo, las relaciones de caja para este motor elástico facilitan las manio-

bras y el poder de reacción, agilizando su desplazamiento. Si bien aún muy asistida la dirección, se percibe que se ha corregido la tendencia de alivianarse una vez iniciado el movimiento del volante, como sucedía en el auto de origen turco.

Este Megane también se disfruta **en la ruta**. Es muy estable en rectas y en curvas a media y alta velocidad; más que predecible en la maniobra y esto lo hace sumamente seguro. Los valores elásticos asistiendo las suspensiones independientes, Mc Pher-son adelante y brazo arrastrado atrás con barra antirrolido en ambos trenes, mantienen firmes las ruedas al piso y limitada la inclinación de la carrocería cuando se vira rápido. Aunque algo subvirante en los retomes, es corregible desde el acelerador.

En la prueba de **frenado**, los valores medidos reflejan la eficiencia del sistema y de los componentes electrónicos a su servicio. El pedal no es firme, aunque menos esponjoso respecto del cuatro puertas importado, pero mide en tiempo y distancia como los mejores. Tómese como referencia que pertenece a los que se detienen desde 160 km/h a 0 en menos de 100 m.

Otra de sus virtudes es la **economía de combustible** y su autonomía, con el tanque de 60 litros completo. En autopista, a 120 km/h, con 20 litros recorre 370 km y supera los 1.100 km de autonomía: el bolsillo, agradecido.

Diseño moderno, innovador, juvenil y distinguido; excelentes materiales y terminaciones; equipamiento de seguridad que discute el liderazgo en su segmento y un motor 1,9 Dci de última tecnología. Su precio, un tanto excesivo, es lo único discutible y tal vez Renault debería reveer la política de precios aplicada en este muy, pero muy buen auto.



Especificaciones técnicas

Motor:	Delantero, transversal, 4 cilindros, 8 válvulas, 1 árbol de levas
Alimentación:	Common rail+turbo+intercooler
Cilindrada:	1.870 cc
Diámetro x carrera:	80,0 x 93,0 mm
Potencia máxima medida:	122,8 CV a 3.950 rpm
Torque máximo:	30,6 kgm a 2.000 rpm
Relación de compresión:	18,3:1
Tracción, transmisión:	Delantera, Manual de 6 velocidades
Dirección:	Asistida, piñón y cremallera
Suspensión delantera:	Indep. Pseudo Mc Pherson c/brazo inferior rectangular y barra estabiliz.
Suspensión trasera:	Eje flexible c/ptos de fijación exteriores y deformación programada
Frenos del./tras.:	Discos ventilados / Discos
Sist. electr. seguridad act.:	ABS, EBV
Llantas del./tras:	Aleación 6jx16
Neumáticos del./tras:	205/55 R16

Dimensiones (mm) y Pesos (kg)

Largo / ancho / alto:	4.209 / 1.777 / 1.458
Distancia entre ejes:	2.625
Trocha del./tras:	1.510/1.506
Despeje mínimo:	120
Radio giro:	5,2
Peso en orden de marcha (kg):	1.355
Capacidad de carga (kg):	360
Volumen del baúl (l):	330/1.190
Tanque de combustible:	60 litros
Combustible:	diesel

Velocidad máxima al corte 4.600 rpm

En km/h: 1ª: 49,6; 2ª: 80,2; 3ª: 121,4; 4ª: 164; 5ª 189,8 a 3.400 rpm

Velocidad máxima promedio:

191,2 km/h a 4.100 rpm

Aceleración

0 a 100 km/h	10s3
0 a 400 m	17s4 127,2 km/h
0 a 1.000 m	32s2 163,0 km/h

Poder de Reacción

	en 2ª	en 3ª	en 4ª	en 5ª
40 a 60 km/h	2s4 en 33,0 m	3s0 en 42,0 m		
40 a 80 km/h	4s6 en 76,5 m	5s4 en 90,0 m		
60 a 80 km/h		3s0 en 58,0 m	3s8 en 74,0 m	
60 a 100 km/h		5s8 en 129,0 m	7s1 en 150,0 m	
80 a 100 km/h		3s2 en 80,0 m	3s9 en 97,5 m	
80 a 120 km/h		7s2 en 200,0 m	7s8 en 217,0 m	
100 a 120 km/h			4s6 en 142,0 m	5s2 en 157,0 m
100 a 140 km/h			10s2 en 340,0 m	11s0 en 367,0 m
120 a 140 km/h				8s1 en 291,0 m
120 a 160 km/h				18s0 en 698,0 m

Consumo de combustible

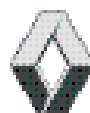
	Por litro	Con 20 l	c/ 100 km	Autonomía
urbano	12,7 km	253,0 km	7,9 litros	760,0 km
a 90 km/h	22,5 km	449,0 km	4,5 litros	1.348,0 km
a 120 km/h	18,5 km	370,0 km	5,4 litros	1.111,0 km
a 140 km/h	15,3 km	305,0 km	6,6 litros	916,0 km

Poder frenante

60 km/h a 0	13,6 m	2s0
80 km/h a 0	23,0 m	2s4
100 km/h a 0	37,0 m	3s0
120 km/h a 0	51,9 m	3s7
140 km/h a 0	77,4 m	4s0
160 km/h a 0	98,9 m	4s5

Nivel sonoro del habitáculo del./tras.

a 60 km/h	64 / 63 dB
a 80 km/h	67 / 66 dB
a 100 km/h	69 / 67 dB
a 120 km/h	71 / 70 dB
a 140 km/h	73 / 73 dB



Condiciones climáticas de la prueba:

Temperatura: 15° - Humedad: 70%

Presión atmosférica: 1014 Hpc

Instrumental Garmin Shop

