

Renault Mégane Expression 1.6 16V 107 LE (2003)

A modellciklusa végén gyártott Mégane előtt még hosszú évek állnak

FOTÓK: PINTI ATTILA



Indokolatlan hátrányból indulva

A használtautó-piac túltelítettsége miatt több olyan típus is van, amelyek eladói többszörös hátrányból indulnak a fillérekért kínált ezredfordulós VW Golfok, 3-as szériájú BMW-k és Opel Astrák miatt. Az első generációs Mégane ráncfelvarrott – Phase 2 – változata éppen ilyen: egyrészt kívül esik az istenített „német körön”, másrészt a vásárlók fejében még mindig megingathatatlan a francia autókkal szembeni előítélet. Pedig megbízható és korának egyik legbiztonságosabb autójáról van szó, amihez manapság jóval a valós értéke alatt lehet hozzájutni.

A kipróbált 2003-as Mégane I éppen a sokakat megosztó formatervű második generáció megjelenésekor hagyta el a gyártósorokat, ami egy kifutó modellnemzedék esetében mondhatni „a legjobb évjárat”: az esetleges típushibákat ekkorra már jellemzően mind kijavítják, a hiányosságokat pedig „befoltozzák”. Az alsó-középkategóriában 1996-tól 2003-ig hódított autót egyébként úgy pozícionálták, hogy mindenki találjon belőle kedvére valót: az ötajtós kivitel mellett készült belőle háromajtós, szedán, kabrió és kombi is.

Előnye egyben a hátránya

A tesztautó eladósorba került, leghangsúlyosabb előnye azonban épp egyik legnagyobb hátránya is: tizenhét év alatt teljesen bizonyíthatóan csupán 82 600 kilométert futott. Az évi kevesebb mint ötezer megtett kilométer paradox módon épp annyira tűnik riasztónak, mint a 200 ezres „lélektani határra” vissza nem te-

kert, teljesen reálisnak számító 350–400 ezer kilométerben lévő hasonló korú használt autók. Akár megalapozott is lehetne a „félelem” abban az esetben, ha a számláló már évekkal ezelőtt elérte volna a jelzett értéket, azóta pedig nap sütötte, eső áztatta,

hó borította mozdítatlan állapotban várna a szebb időkre – de nem erről van szó, csupán rövidebb távokon használt, országokon átívelő túráktól mentes életet élt a Mégane. Valószínűleg nem lövünk nagyon mellé, ha olyan, elsőre nonszensznek ható kijelentést teszünk, miszerint a kevesebb mint 83 ezres futásteljesítmény „felhizlalásával”, mondjuk megduplázásával könnyebb lenne vevőt találni rá – bár ez ugyanúgy törvénytelen, mint a kilométerek „letagadása”.

Évek nyomai a karosszérián

A megtett kilométerekkel ellentétben az évjáratot nem lehet manipulálni, és ez látszik a karosszérián is. A helyenként fakuló fényezés

mellett a festékréteg egy-egy elhanyagolható méretű felületen megrepedezett, és a korrózió is utat tört magának a jobb hátsó sárvédőívnel. A Nyugat-Európából érkező, majd a hirdetésekben egy alapos polírozás és felületen rozsdaeltávolítás után „gyári állapotúnak” minősített, tizenöt-húszéves autók tengerében ez is negatívumnak tűnhet, holott a zöld Mégane csak hűen tükrözi az igazi, eredeti állapotot. Az sem elhanyagolható, hogy a kocsit bármilyen szögben vizsgálva teljesen „helyén vannak” az illesztések, részben ezzel is bizonyítva a balesetmentes előéletet.

Beköszön a közelmúlt

Az ezredforduló környékén készült Renault-modellek mindegyike teljesen sajátos „gyári illatú” belteret kapott, talán a felhasznált műanyagok vagy kárpitok miatt. Ez az édeskés illat még két évtized után is érezhető úgy a „korabeli” Cliókban, Symbolokban, mint Lagunákban és Mégane-okban, nincs az a fenyőfa formájú illatosító, ami teljesen elnyomhatná. A közös részletek máshová is kiterjednek: a Sagem szállította központi műszeregyüttes bizonyos elemei a 2004-től gyártott Dacia Loganokban is visszaköszönnék, de ezekkel a bajuszkapcsolókkal, tükörállító és ablakemelő gombokkal talál-

Otthonos környezet. Csak a kormánykerék szögét és az „elrejtett” vészvillogó-kapcsolót kell megszokni

