

kozunk a gyártó szinte valamennyi típusában. A belteret a furcsán lapos szögben álló kormánykeréktől az üléseken át a középkonzolig átítatja a közelmúlt. Az ergonómiát egyetlen elem, a sofőrtől érthetetlenül messze, a középkonzol jobb oldalára száműzött vészjelző gomb választja el a nagyszerűtől – ne méltatlankodjunk hát, ha egy ilyen autó vezetője nem köszöni meg, amikor kiengedjük egy parkolóból.

### Egyenesben kényelmes

A Mégane első ülései elképesztően kényelmesek – amíg nem kell „megmászni” egy kanyargós hegyi útszakaszt. Az oldaltartás ugyanis szimbolikus, cserébe kimagasló a deréktámasz és a combot alátámasztó ülőlaphossz. Hátul főleg a tágas fejterék örülhetnek az utasok, mivel a 4436 milliméteres hossz ellenére a tengelytáv mindössze 2,58 méter. Csak az összehasonlítás kedvéért: a legújabb Renault Clio – ami elvileg egy teljes méretkategóriával lentebb foglal helyet – tengelytávja kilenc milliméterrel hosszabb, és abban sem túl pöffeszkedős a hátsó helykínálat. A visszafogott lábteret a bődületes méretű, utolsó négyzetcentiméterig kihasználható csomagter ellensúlyozza. Az alaphelyzetben 510 literes odú könnyen pakolható, az osztott hátsó lámpák miatt széles nyíláson át közelíthető meg.

### Sárga: ahová nyúlhatunk

A motortérbe pillantva sokaknak ismerős lehet a látvány: a K4M kódjelű, 1598 köbcentiméteres, négyhengeres, hengerenként négyselepes, atmoszferikus benzines



Rengeteg típusban bizonyított az egyszerű 1.6-os szívómotor

végigjárta a Renault-csoport szinte összes személyautóját: elenyésző módosításokkal ez a motor szolgált 2008-tól a „kikozmetikázott” Dacia Loganokban, akár csak a Dusterben, Sanderóban, de felbukkant a Renault Kangoo-ban, Scénicben, Twingóban, Lagunában és Fluence-ben is. A motorháztető alatt sárgával jelöltek minden olyan folyadékbetöltő és egyéb nyílást – az ablakmosótól a nivópálcáig –, ahová az „egyszerű felhasználó” nyúlhat.

### Közel kétszázig „repít”

Míg a motor kiforrott, megbízható főegységnek számít – a kezdeti túlmelegedési problémákat a francia mérnökök izzadságos munkával kiküszöbölték –, a váltóbohoz valószínűleg minden Mégane-tulajdonosnak volt már egy-két kéretlen szava. A sebességváltó „pálca” megszokhatatlanul hosszú úton jár és pontatlan, ráadásul fokozatba kapcsolva is érthetetlenül nagyot lehet mozdítani még rajta. A gázelvételkor vagy -adáskor jelentkező jókora bőlintások ijesztőnek tűnhetnek, de ez nem valamilyen hiba jele, a kor más francia gyártású autónál szinte kivétel nélkül ilyen megnyilvánulásokkal találkozunk. Annyi bizonyos, aki korábban még nem vezetett Mégane-t, hamar leszokik arról, hogy jobb kezét folyamatosan a váltóboton pihentesse – ami nem melleleg nem is túl egészséges az erőátviteli egységnek.

A 107 lóerős benzinmotor üresen 1080 kilogrammos testet mozgat, a kategóriában elvárható dinamikával. Tíz másodperc alatt éri el a százastempót, a vége a gyári adatok szerint óránként 198 kilométer/óránál van. A hétköznapi használatához bőven elégséges, bár amennyiben lehetőség van rá,

érdemes lendülettel előzni. Az üzemanyag-fogyasztás „lábfüggő”, városban belül könnyen tíz liter fölé kúszhat a száz kilométerenkénti érték, de még hosszúban is ügyeskedéssel tarthat hat liter környékén.



**Az első generációs Mégane minimális ráfordítással még hosszú időn át megbízható társa lehet azoknak, akik 1500–1600 eurónál nem akarnak vagy tudnak többet áldozni egy négykerekre.**

### Négy csillag a biztonságért

A Mégane bevezetésénél nagy hangsúlyt fektettek a biztonságra, a Renault 19-est leváltó modell ennek megfelelően alapáron kínálta a négy – két első és két oldalsó – légzsákot, a fékerelosztót, övfeszítőt és -erőhatárolót, illetve a háromcsatornás blokkolásgátlót. Az EuroNCAP-törészetben kimagasló eredményt ért el, négycsillagos minősítésével a kategória egyik legbiztonságosabb autójának számított.

A teljes értékű családi autót keresők körében méltatlanul mellőzött első generációs Mégane egyáltalán nem ördögtől való: minimális ráfordítással még hosszú időn át megbízható társa lehet azoknak, akik 1500–1600 eurónál nem akarnak vagy tudnak többet áldozni egy négykerekre.

### GYÁRI ADATOK 1.6 16V (1598 cm³)

Teljesítmény (5750 fordulat/percnél) 80 kW/107 LE

Forgatónyomaték (3750 fordulat/percnél) 148 Nm

Gyorsulás (0–100 km/óra) 9,9 mp

Végsebesség 198 km/óra

Üzemanyag-fogyasztás (város/városon kívül/vegyes) 9,4/5,7/7,0 liter

Szén-dioxid-kibocsátás 165 g/km

Sebességváltó ötfokozatú kézi

Hosszúság/Szélesség/Magasság 4436/1698/1420 mm

Tengelytáv 2580 mm

Nyomtáv (elől/hátul) 1450/1432 mm

Csomagtér 510–1310 liter

Üzemanyagtartály 60 liter

Önsúly/Össztömeg 1080/1600 kg

Abronszméret

185/65R15

PINTI ATTILA

HIRDETÉS

**KEREKES BAND & BARICZ GERGŐ • MAGYAR ÁLLAMI OPERAHÁZ**  
**MAGYAR NEMZETI TÁNCEGYÜTTES • HONEYBEAST**  
**NEOTON FAMILIA SZTÁRJAI • KOLOMPOS**  
**SÁRIK PÉTER ÉS FALUSI MARIANN • KERESZTES ILDIKÓ**  
**MAROSVÁSÁRHELYI ÁLLAMI FILHARMÓNIA • SZILÁGYI ENIKŐ**

VII.



VÁSÁRHELYI  
FORGATAG

2019. augusztus 23.  
szeptember 1.