

Renault Megane R.S. TCe 280 - Na zakrętach

Autor: Wojciech Sierpowski

Renault mając nową Alpinę A110 w zasadzie nie musi już starać się o posiadanie hothatcha – czyli mocno usportowanego hatchbacka segmentu C. Ale prawda jest taka, że nawet pomijając cenę, nie każdy może sobie pozwolić na posiadanie 2-miejscowego samochodu. Osób ceniących auta conajmniej 4-miejscowe jest na tyle dużo, że rzadko która firma rezygnuje z takiego pojazdu w gamie.

Mało tego, rynek wyraźnie wskazuje, że w tej kategorii poszukiwane są wozy właśnie 4-drzwiowe. Dlatego też przygotowując nowe Megane R.S. Renault zdecydowało się wyłącznie na takie nadwozie. Styliści zadbali by kojarzyło się z mocą i dynamiką bardziej niż model podstawowy. Uzyskali to za sprawą dyskretnego ospoilerowania, dyfuzora i wybrzuszonych błotników, w których ledwo mieszczą się szerzej rozstawione koła 245/35-19, na szczęście z oponami o wysuniętym poza obręcz kołnierzem. Dzięki niemu felgi nie są narażone na ocierki o krawężnik. Mniej farta odczuje ten kto uszkodzi oponę, bo zamiast koła zapasowego na pocieszenie znajdzie wzmacniacz Bose.

Wnętrze, jak przystało na tego typu samochód, wyposażono w sportową kierownicę i kubełkowe fotele. Są super wygodne i świetnie trzymają ciało na zakrętach. Wydaje się, że odbierają miejsca tym, co siedzą z tyłu, ale to chyba tylko pozory. Choć nadmiaru miejsca jest tam niezbyt dużo, to i tak wsiadanie oraz wysiadanie jest niewspółmiernie łatwiejsze niż w aucie 2-drzwiowym. Gdy tylko wejdziemy z kluczykiem rozlega się dźwięk orzeźwiający, który przypomina ten z Netflix'a. Silnik 1.8 Turbo mimo sporej mocy 280 KM pracuje relatywnie cicho i nieco głośniej po wciśnięciu przycisku wyłączającego kontrolę trakcji. Przy tej mocy i napędzie przednich kół, między którymi znalazł się mechanizm różnicowy o zwiększonym tarciu, podczas przyspieszania możemy odnieść wrażenie, że auto nie może utrzymać się na obranym torze jazdy. Ale to tylko zmienne siły występujące na kole kierownicy, przez które zaczynamy wykonywać lekkie kontry.

Jednak to wszystko to tylko pozory (zjawisko takie występuje też w autach WRC). Zastosowanie systemu 4Control czyli 4 kół skrętnych zapewnia doskonałe trzymanie się drogi nawet przy dużej prędkości na zakrętach, redukuje podsterowność i ogranicza zarzucanie tyłem po puszczeniu gazu w zakręcie. Mechanizm zmiany biegów działa wyjątkowo precyzyjnie, ale w sytuacji kiedy wskazane jest trzymanie kierownicy oburącz lepiej sprawdzałyby się podręczne łopatki, więc fajniej byłoby mieć wersję ze zautomatyzowaną przekładnią EDC (+7 tys zł). Hydrauliczne odbojniki sprawiają, że zawieszenie mimo sportowych cech jest komfortowe jak na tego typu auto. Przy spokojnej jeździe – podobnie jak w znacznie lżejszej Alpinie - można zejść do średniej ok 7 l/100 km, ale testując R.S. na krętych drogach asfaltowych i szutrowych, nam się to nie udało. Zresztą, gdybyśmy na codzień mieli tak jeździć to byśmy kupili bazową, tańszą Meganę.

Wojciech Sierpowski

