INTERNATIONAL AUTO

Renault Mégane

MONOGRAFIA

◆ Dzieje konstrukcji ◆ Bezpieczeństwo

◆ Gama modeli ◆ Test wersji 1.6 RT

◆ Ceny ◆ Wyposażenie ◆ Renault w Polsce

Nie tylko moda

RENAULT MÉGANE
Historia projektu

Stary model odchodzi, nowy przychodzi. Jednak zastąpienie R 19 modelem Mégane to coś więcej niż tylko zmiana karoserii na modniejszą. Mégane ma nie tylko nowoczesną sylwetkę, ale prezentuje zupełnie nową jakość, także w pojmowaniu roli samochodu.

Jako najmłodsze dziecko licznej rodziny, Renault Mégane został zaprojektowany w miejscu oddalonym zaledwie o parę kroków od małego warsztatu założyciela firmy. Dział projektowy francuskiego potentata znajduje się ciągle jeszcze w najstarszej siedzibie Renault, nad brzegiem Sekwany, w sercu paryskiego przedmieścia Boulogne. Wczesnym zimowym rankiem Michel Faivre-Duboz - szef konstruktorów Mégane - znalazł czas by osobiście wyjaśnić czytelnikom „AUTO International" filozofię towarzyszącą narodzinom następcy „19".

Pierwsze prace nad Mégane, podjęto na początku lat 90. Jedno było pewne: Renault 19 pod względem walorów użytkowych i niezawodności wyznaczał pewien standard - jednocześnie przyczynił się do tego, że zalety te stały się czymś powszechnym wśród aut jego klasy. Następca nie mógł rzecz jasna pogorszyć tego wizerunku, wręcz przeciwnie - jego zadaniem była poprawa osiągniętego standardu. Nowy Renault niższej klasy średniej musiał otwierać nowe horyzonty i to nie tylko pod względem technicznym. Mégane miał na nowo zdefiniować rolę samochodu w nowoczesnym świecie.

Miał także być samochodem, z którym kierowca byłby mocno związany emocjonalnie, a przy tym pojazdem bezpiecznym i nie pozostawiającym niczego przypadkowi. Ponadto, dzięki Mégane każdy kierowca mógłby zakosztować sportowych wrażeń, bowiem samochód zrywa ze schematem, wedle którego auta o zacięciu sportowym są dostępne tylko dla najzamożniejszych. Właśnie pod względem ceny, nowy Renault miał się okazać w pełni konkurencyjny, bowiem coraz mniej klientów jest gotowych dopłacać za jakość. A wszystko to trzeba było osiągnąć w warunkach rentowności całego przedsięwzięcia.

19 kwietnia 1992 rozpoczął się wyścig z czasem, który - jak wiadomo - łatwo daje się przeliczyć na pieniądze. Zespół projektowy chciał rozwiązać postawione przed nim zadanie w ciągu czterech lat. Nie jest to dzisiaj jakiś rekordowy czas, może się jednak takim okazać, gdy wziąć pod uwagę jakie cele postawili przed sobą konstruktorzy - stworzenie nie pojedynczego modelu, lecz całej zróżnicowanej rodziny. W rezultacie, w ramach jednej podstawowej koncepcji technicznej powstało pięć odrębnych samochodów.

Rolę „sportowca" przyjęła na siebie nie trzydrzwiowa odmiana pięciodrzwiowej limuzyny, lecz model o zupełnie samo-

- 52 miesiące

Stworzenie podstaw projektowych modelu Mégane

- 39 miesięcy

Wybór ostatecznej wersji nadwozia hatchbacka

- 30 miesięcy

Pierwszy prototyp hatchbacka

dzielnej linii, noszący przydomek Coupé.

Potrzebę większej przestrzeni zaspokaja nie zwykła limuzyna w wersji kombi, ale prawdziwa nowość w tej klasie samochodów - van, czyli przedstawiciel pojazdów, w dziedzinie których Renault wykonał w przeszłości pionierską pracę prezentując model Espace.

Wielka rodzina samochodów powstała więc jako odpowiedź na sytuację, będącą wynikiem zmian społecznych dotyczących... rodziny właśnie. Staje się ona coraz mniej liczna, coraz bardziej zindywidualizowana, a przez to jej wymagania wobec samochodu przybrały specjalny charakter. Możliwość wyjazdu na niedzielną wycieczkę, jako wyraz najwyższych wymagań wobec auta, dawno przestała odpowiadać społecznej rzeczywistości. To, że samochodem muszą być czasem przewożone niewymiarowe przedmioty, a na samą jazdę nie można patrzeć tylko jak na sposób przemieszczania się, lecz także jak na źródło przyjemności, to wszystko są fakty, wobec których producenci nie mogą pozostawać obojętni.

Przejście od „19" do Mégane jest dla Renault otwarciem na zmienione potrzeby klientów. Symbol nie przemijającego, lecz coraz większego znaczenia samochodu pracownicy działu projektowego mają co dzień przed oczami. Na podwórzu kompleksu firmowych budynków przechodzą obok małego warsztatu, w którym przed stu laty wszystko się zaczęło. Mały domek szybko okazał się za ciasny. Przybywało nowych pomieszczeń, ale dziś same techniczne i produkcyjne możliwości fabryk przestały decydować o obliczu nowoczesnych aut. Teraz samo społeczeństwo wyznacza przestrzeń, w której dojrzewają nowe pomysły. ■

Dietmar Metzger

Wiem, co to liczna rodzina

Wywiad z Michelem Faivre-Duboz - szefem zespołu konstruktorów Mégane

Monsieur Faivre-Duboz, o co najbardziej spierano się przygotowując model Mégane?

- Oczywiście o rzecz podstawową, czyli samą filozofię produktu. Jak to często bywa, tradycjonaliści ścierali się ze zwolennikami postępu. Reprezentanci klasycznych poglądów proponowali rozwiązanie typowe - opracowanie pięciodrzwiowego modelu podstawowego, na bazie którego miałaby powstać odmiana ze stopniowanym tyłem oraz kombi. Zwolennicy postępu, którym udało się przeforsować własne stanowisko, chcieli powołać do życia całą rodzinę modeli, składającą się ze sportowego coupé oraz przestronnego vana.

Co ta różnica poglądów oznacza w praktyce?

- Wyjaśnię to na przykładzie zewnętrznych wymiarów aut. Renault 19 w wersji hatchback ma 4,12 m długości, wersja z tyłem stopniowanym - 4,26 m. Różnica wynosi więc 14 cm. W wypadku Mégane mamy do czynienia z hatchbackiem o długości 4,13 m, sedanem - 4,40 m i Coupé - 3,93 m. W obrębie całej rodziny różnica długości wynosi więc 47 cm, wysokości zaś (pomiędzy coupé i vanem) 25 cm. Wszystko to przy zachowaniu efektywności produkcji. Kto wie jak się produkuje samochody, potrafi to docenić.

Czy mocno odczuwał Pan presję związaną z koniecznością odniesienia sukcesu?

- Mieliśmy dobry punkt startu - poprzednik Mégane był bardzo udanym samochodem, a nowe modele Renault odnoszą rynkowe sukcesy, przykładem Twingo czy Laguna. Krótko mówiąc, sytuacja nie była dramatyczna. Mimo wszystko na Mégane ma przypadać jedna trzecia obrotu firmy, nie można więc było niczego zepsuć. Musieliśmy przedstawić pierwszorzędny samochód po konkurencyjnej cenie.

Czy jest Pan współautorem nazwy Mégane?

- Nie. Tym zajęła się specjalna komisja, w której zasiadali specjaliści od reklamy i sprzedaży. Ale jestem zadowolony z tego imienia. W Mégane zawiera się słowo „mega" i to mi się podoba.

Mówi się o Panu „ojciec Mégane", a skoro mamy do czynienia z rodziną modeli, skojarzenie jest całkiem na miejscu. Czy żywi Pan jakieś ojcowskie uczucia do tego auta?

- W zasadzie nie. Oczywiście czuję się dumny, gdy widzę gotowy samochód. Ale uczucia ojcowskie? Chociaż nigdy nie wiadomo, co może wywierać wpływ na człowieka. Być może radość z obranej drogi w wypadku projektu Mégane ma swoje korzenie w mojej własnej biografii? Jestem najmłodszym z dziesięciorga rodzeństwa i dobrze rozumiem, co to znaczy liczna rodzina.

Michel Faivre-Duboz, 44 lata, jest inżynierem w dziedzinie budowy karoserii i od 1973 roku pracuje w Renault. Od 1979 roku brał udział w opracowywaniu szeregu nowych modeli, kierował zespołem konstruktorów rodziny Mégane.

- 8 miesięcy

Pierwsze samochody opuszczają fabrykę

0 miesięcy

Rozpoczęcie seryjnej produkcji Mégane hatchbacka

+ 6 miesięcy

Wprowadzenie hatchbacka do sprzedaży

W blasku gwiazd

Mégane wchodzi na polski rynek z rozmachem, do intensywnej kampanii reklamowej zatrudniono filmową gwiazdę pierwszej wielkości. Czas pokaże, czy efekty sprzedaży nowego francuskiego kompaktu były warte tak dużego zachodu. Na razie przyjrzyjmy się bliżej głównemu aktorowi reklamowych zmagań z Fiatem Brava - oto pierwszy test Renault Mégane.

RENAULT MÉGANE 1.6 RT
Test

Bez wątpienia Renault nie będzie miało łatwego życia. Mégane musi nie tylko potwierdzić renomę poprzednika - R 19, lecz także przeciwstawić się sprawdzonej oraz nowej konkurencji. Wydaje się jednak, że do tej konfrontacji został dobrze przygotowany. Tylko w styczniu sprzedano 634 egzemplarze Mégane.

Pod względem cenowym auto jest porównywalne z innymi nowoczesnymi modelami w tej klasie - najtańsza wersja, Eco z silnikiem 1.4 (70 KM) kosztuje 35 240 zł. Testowany przez nas egzemplarz był zaopatrzony w jednostkę 90-konną o pojemności 1,6 l i kosztował 42 536 zł. Model z takim silnikiem jest dostępny w Polsce wyłącznie w wersji wyposażenia RT, w której skład wchodzą m.in. poduszka powietrzna dla kierowcy oraz liczne dodatki, które podnoszą komfort.

Mégane w wersji hatchback ma nadwozie o miękkich liniach, nieco „usportowione" Przód auta zdecydowanie przypomina większą Lagunę, tył jest natomiast zupełnie nowatorski. W dziedzinie stylizacji Renault zdecydowanie postawił na nowoczesność i oryginalność. Pozostaje tylko wierzyć, że te gusta estetyczne podzielą też nabywcy. Mimo dość płasko opadającej przedniej szyby, siedzący z przodu mają poczucie bardzo dużej przestronności, również podróżujący z tyłu nie mają powodów do narzekań. Subiektywne wrażenie potwierdzają zresztą wyniki pomiarów wnętrza - pod względem wielkości kabiny pasażerskiej Mégane należy do czołówki w swojej klasie.

Podczas jazdy kontrolę sytuacji za pojazdem zapewniają

duże lusterka boczne, ponadto część lewego lusterka jest wygięta tak, że w dużym stopniu eliminuje tzw. martwe pole widzenia. Nieco gorzej jest z widocznością w lusterku wstecznym, zwłaszcza przy manewrowaniu. Wokół miejsca pracy kierowcy dominują łuki i elipsy, ale trzeba przyznać, że dążenie do nowoczesności nie wpłynęło negatywnie na funkcjonalność. Za pewien mankament można jednak uznać fakt, że środkowa konsola nie jest pochylona w kierunku kierowcy. Aby uruchomić ogrzewanie czy wentylację, kierowca musi wychylać się do przodu.

Włączniki elektrycznie regulowanych lusterek zewnętrznych oraz opuszczanych szyb umieszczono nisko na lewych drzwiach. Nie jest to idealne miejsce, bowiem kierowca nie

Nowoczesna sylwetka Mégane jest zdominowana przez łuki i okrągłości, a płasko opadające szyby nadają rodzinnemu kompaktowi bardziej rasowy, sportowy wygląd

Przód auta zdecydowanie przypomina większą Lagunę, natomiast tył jest zupełnie nowatorski. Być może jesteśmy świadkami narodzin nowej tendencji w samochodowej modzie

Mimo dość niskiego dachu z tyłu siedzi się całkiem wygodnie, a pasażerom nie brakuje miejsca

Bagażnik ma pojemność przeciętną w tej klasie, można ją powiększyć składając tylną kanapę

może ich odnaleźć bez odrywania wzroku od kierownicy. Mimo drobnych niedoskonałości w zakresie ergonomii, jazda Mégane na długich trasach z pewnością nie męczy. Siedzenia są bardzo wygodne, na pochwałę zasługuje również tylna kanapa, podobnie jak przednie fotele wyposażona w regulowane zagłówki. Mimo iż pochylona linia tyłu przypomina coupé, pasażerowie nie dotykają głową sufitu. Konstruktorzy Renault pochylili nieco siedzisko tylnej kanapy - siedzi się nisko, a więc daleko od dachu.

W przeciwieństwie do wnętrza kabiny pasażerskiej 348-litrowy bagażnik nie zachwyca pojemnością. Za to jego pokrywa otwiera się szeroko, unosząc jednocześnie tylną półkę, tak więc z ładowaniem bagażu nie będzie kłopotów. Koło zapasowe nie zajmuje miejsca w bagażniku, dzięki czemu można go maksymalnie wykorzystać, a rozkładając oparcie tylnej kanapy- powiększyć. Dopuszczalne obciążenie Mégane jest większe niż przeciętne w tej klasie pojazdów - producent podaje 570 kg, a w testowanym egzemplarzu, wyposażonym w kilka dodatków zwiększających ciężar, wynosiło 545 kg.

Obsługa Mégane nie powinna sprawić większych kłopotów, w wersji RT poduszka powietrzna dla kierowcy należy do standardu

Pod względem jakości wykonania Mégane należy do przodowników w klasie kompaktów. Szczeliny między częściami karoserii i elementami we wnętrzu są jednakowych rozmiarów i odpowiednio wąskie.

Na bogatej liście wyposażenia seryjnego Mégane w wersji RT znajdziemy oprócz poduszki powietrznej dla kierowcy (za airbag dla pasażera trzeba dopłacić 1606 zł) także wspomaganie układu kierowniczego, centralny zamek, immobilizer, elektrycznie regulowane lusterka i takoż opuszczane szyby oraz regulacje foteli i kolumny kierownicy.

Niemniej klienci, którzy gotowi są zrezygnować ze wszystkich tych dodatków, a chcieliby podróżować Mégane z silnikiem 1,6-litrowym, będą mieli kłopot. W Polsce Mégane 1.6 jest dostępne wyłącznie w wersji wyposażenia RT, skromniejsza RL jest przypisana tylko modelom z silnikiem 1.4, nieco zaś tylko bogatsza RN - także wersji z 1,9-litrowym dieslem.

Czterocylindrowy silnik o mocy 90 KM, będący u Renault nowością w tej klasie, dobrze radzi sobie z ważącym prawie 1100 kg samochodem. Pod względem osiągów i kultury pracy plasuje się nieco powyżej przeciętnej, przewyższając konkurentów pod względem ekonomiczności. Podczas testu Mégane 1.6 RT zużyło przeciętnie 8,4 l benzyny na 100 km, czyli od 0,5 do ponad 1litra mniej niż kompaktowe limuzyny z silnikami o podobnej mocy i pojemności. Dla porównania, Fiat Brava 1.6 16V ELX (90 KM) zużył 9,7 l, Nissan Almera 1.6 SR (90 KM) 9,6 l, a VW Golf 1.8 GL (90 KM) 9,2 l.

Wspomniane wcześniej atuty Mégane, jak wygodne siedzenia i przestronne wnętrze, harmonizują z komfortowym resorowaniem, wytłumiającym także większe nierówności. Niepożądane przechyły czy kołysania nadwozia ustępują szybko, także podczas bardziej agresywnej jazdy; mankamentem jest stosunkowo głośna praca silnika na wysokich obrotach, którą dopiero przy większej prędkości zagłuszają szumy spowodowane wiatrem.

Wysoki komfort udało się połączyć ze znakomitymi właściwościami jezdnymi. Mégane wyśmienicie trzyma się drogi, na zakrętach zachowując się niemal neutralnie. Auto jest też mało wrażliwe na boczny wiatr

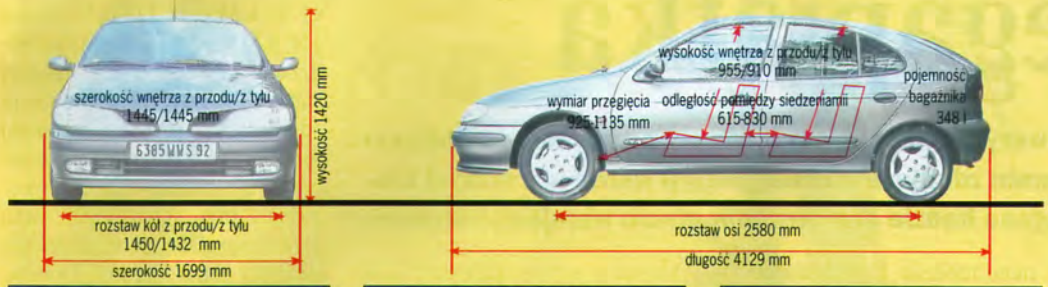
Na estetycznej konsoli środkowej również dominują łuki i elipsy

i bez problemów utrzymuje kierunek na wprost. Dzięki wspomaganiu układu kierowniczego Mégane prowadzi się łatwo; jest poza tym bardzo zwrotne, mimo stosunkowo dużego koła skrętu. W wyposażeniu seryjnym RT brak, niestety, ABS-u, a dopłata za niego wynosi 3 650 zł.

Renault kolejny raz wprowadziło na rynek samochód nowoczesny, o interesującej stylistyce. Mégane z powodzeniem przejęło to co było dobre w „19", pod pewnymi względami wzoruje się też na Lagunie. W porównaniu z konkurentami nie wykazuje żadnej istotnej słabości, przewyższając wielu z nich pod względem komfortu, właściwości jezdnych i ekonomiczności silnika. Na polskim rynku auto powinno cieszyć się sporym wzięciem, chociaż ze względów cenowych skupi się ono zapewne na wersji 1.4, wyposażonej skromniej niż testowany egzemplarz. ■

Tomasz Jaźwiński
Fot. MPI

Renault Mégane 1.6 RT



Dane techniczne

Nadwozie

Typ: pięciodrzwiowa, pięciomiejscowa limuzyna ze ściętym tyłem (hatchback)
Napęd: silnik umieszczony poprzecznie z przodu, napęd na przednie koła
Cx: 0,32

Silnik

Typ: rzędowy, czterocylindrowy, ohc, dwa zawory na cylinder
Pojemność skokowa: 1598 cm³
Moc: 66 kW (90 KM) przy 5000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy: 137 Nm przy 4000 obr/min
Średnica cylindra x skok tłoka: 79,5 x 80,5 mm
Stopień sprężania: 9,7:1
Zasilanie: elektroniczny wtrysk paliwa
Oczyszczanie spalin: regulowany trójdrożny katalizator z sondą lambda

Skrzynia biegów

Typ: manualna, pięciobiegowa
Przełożenia: I. 3,730, II. 2,050, III. 1,320, IV. 0,970, V. 0,790; bieg wsteczny 3,550; przekładnia główna 4,070:1

Koła i opony

Tarcze: 5 1/2 B x 13
Opony: 175/70 R 13 T (Michelin Energy MXT)

Zawieszenie

Przód: kolumny McPhersona i wahacze poprzeczne, stabilizator
Tył: zespolona oś skrętna, drążki skrętne, amortyzatory teleskopowe, stabilizator

Układ kierowniczy

Ze wspomaganiem, przekładnia zębatkowa, przełożenie 19,0:1, 3 1/2 obrotu kołem kierownicy, koło skrętu w prawo/w lewo 11,1/11,5 m

Układ hamulcowy

Dwuobwodowy, hydrauliczny, ABS za dopłatą
Przód: hamulce tarczowe
Tył: hamulce bębnowe

Masy i ciężary

Ciężar własny	1080 kg
Dopuszczalne obciążenie	545 kg
Dopuszczalna masa całkowita	1625 kg
Ciężar ciągniony niehamowany	1000 kg
Rozłożenie ciężaru przód/tył	60,6/39,4%

Zużycie paliwa

Rodzaj: benzyna bezołowiowa super LO 95

Zużycie wg UTAC

przy 90 km/h	5,2 l/100 km
przy 120 km/h	6,9 l/100 km
w ruchu miejskim	8,5 l/100 km
średnie	6,9 l/100 km

Zużycie paliwa podczas testu

minimalne	5,6 l/100 km
maksymalne	11,2 l/100 km
przeciętne	8,4 l/100 km
pojemność zbiornika paliwa	60 l
teoretyczny zasięg	714 km

Wyniki testu

Osiągi

Przyspieszenie ze startu zatrzymanego

do 60 km/h	4,7 s
do 80 km/h	7,6 s
do 100 km/h	11,5 s
do 120 km/h	17,1 s
do 160 km/h	40,4 s
1 km ze startu zatrzymanego	33,3 s

Elastyczność

60 - 100 km/h (IV. bieg)	12,1 s
80 - 120 km/h (V. bieg)	18,2 s
Prędkość maksymalna	183 km/h

Droga hamowania

ze 100 km/h na zimno	41,1 m
opóźnienie	9,4 m/s²
ze 100 km/h na ciepło	44,4 m
opóźnienie	8,7 m/s²

Poziom hałasu wewnątrz pojazdu dB(A)

przy 100 km/h	71
przy 130 km/h	74
przy 160 km/h	78

Ocena ogólna

Eleganckie nadwozie, stylizowane nieco na sportowo, kryje przestronne i przytulne wnętrze. Wysoki komfort resorowania udało się połączyć z pewnymi właściwościami jezdnymi, łatwością prowadzenia i zwrotnością. Elastyczny silnik zapewnia niezłe osiągi, na pochwałę zasługuje również lekko pracująca skrzynia biegów. Auto odznacza się stosunkowo wysokim poziomem bezpieczeństwa. Pewnym mankamentem jest ograniczona widoczność do tyłu. Jednostka napędowa wykazuje umiarkowany apetyt na paliwo. Mégane jest niewątpliwie interesującą propozycją dla osób poszukujących nowoczesnego i komfortowego auta na każdą okazję.

Ceny i wyposażenie

Cena wersji testowanej	**42 536 zł**
Poduszka powietrzna dla kierowcy	●
Poduszka powietrzna dla pasażera	1 606,-
ABS	3 650,-
Wspomaganie układu kierowniczego	●
Tylne zagłówki	●
Klimatyzacja	4 964,-
Automatyczna skrzynia biegów	5 256,-
Regulacja kolumny kierownicy	●
Centralny zamek	●
Autoalarm	876,-
Elektryczna regulacja lusterek bocznych	●
Elektrycznie otwierane szyby przód/tył	●/○
Zintegrowany fotelik dla dziecka	438,-
Elektrycznie otwierany dach	2 336,-
Asymetrycznie dzielona kanapa	●
Przyciemniane szyby	●
Aluminiowe tarcze kół	1 752,-
Lakier metalizowany	876,-
Reflektory przeciwmgielne	●
Regulacja wysokości reflektorów	●
Ogrzewanie przedniej szyby	730,-
Ogrzewanie siedzeń przód/tył	○
Komputer pokładowy	1 168,-
Radioodtwarzacz	2 044,-
Radioodtwarzacz + CD	4 380,-

● - wyposażenie seryjne; ○ - nie dostarcza się

Ocena szczegółowa

Nadwozie

Przestronne, estetycznie wykończone wnętrze, dużo miejsca także z tyłu; wystarczająco duży bagażnik o zmiennej pojemności; większe niż przeciętnie dopuszczalne obciążenie; wysoka jakość wykonania; nie najlepsza widoczność do tyłu; funkcjonalna obsługa

Napęd

Czterocylindrowy, ośmiozaworowy silnik o przeciętnej kulturze pracy, odznaczający się niezłą dynamiką i elastycznością; lepsze niż przeciętne w tej klasie osiągi; dobrze zestopniowana, lekko pracująca skrzynia biegów; umiarkowane zużycie paliwa

Właściwości jezdne

Bezproblemowe, neutralne zachowanie na zakrętach; dobre utrzymywanie kierunku na wprost, mała wrażliwość na wiatr boczny; znakomita poręczność dzięki wspomaganiu układu kierowniczego; skuteczne hamulce, ABS za dopłatą

Komfort i wyposażenie

Ponadprzeciętny komfort resorowania; bardzo wygodne siedzenia z przodu i z tyłu; stosunkowo wysoki poziom hałasu wewnątrz pojazdu; nagrzewnica wolno osiągająca temperaturę roboczą; dość bogate wyposażenie seryjne; duży wybór płatnych dodatków

Ekonomiczność

Cena przeciętna w tej klasie; stosunkowo niskie zużycie paliwa; przeciętne warunki gwarancji (1 rok na cały samochód, 6 lat na perforację blach nadwozia); przeglądy i wymiana oleju co 10 000 km; bogata sieć serwisowa

Megapiątka

RENAULT MÉGANE
Gama modeli

Najnowszy produkt Renault wkracza na rynek z ambitnym zamiarem zdobycia mocnej pozycji wśród aut niższej klasy średniej. Docelowo Mégane będzie oferowane w pięciu wersjach karoserii.

Ma wiele szans na sukces, mimo że konkurencja w niższej klasie średniej jest szczególnie duża. Na rynku europejskim samochody tego segmentu stanowią 34%, udział Renault wśród nich wynosił w 1994 roku około 11%.

Mégane to następca produkowanego od 7 lat Renault 19. Sędziwy poprzednik pojawił się na drogach w liczbie niemal trzech milionów egzemplarzy, zyskując sporą popularność; w Polsce należał do najlepiej sprzedających się „renówek", dość licznie pojawiając się także na rynku samochodów używanych. „19" ugruntowała opinię o francuskiej firmie jako wytwórcy aut nowoczesnych.

Dziś, kiedy przyszła pora na zmianę modelu, Mégane ma zamiar zdyskontować sukces poprzednika. W czterech specjalnie wybudowanych fabrykach mają być wyprodukowane cztery miliony egzemplarzy Renault Mégane. Nowością w strategii firmy jest zamiar oferowania auta w pięciu wersjach nadwozia - hatchback i coupé już zostały zaprezentowane i właśnie weszły do sprzedaży; w ciągu półtora roku dołączą do nich sedan, minivan i kabriolet. Renault staje się w ten sposób pierwszą firmą oferującą tak wiele odmian jednego modelu. U podstaw tej filozofii leży przekonanie, że to nie klient ma dostosować swoje potrzeby do typu auta, lecz że powinien w bogatej ofercie znaleźć wersję najlepiej odpowiadającą jego potrzebom, a jednocześnie nie wykraczającą poza ramy tego, co zwykło się określać mianem niższej klasy średniej. Szczególnie oryginalną ofertą będzie zapewne minivan nie reprezentowany jak dotąd w tej klasie.

Do produkcji Mégane wykorzystuje się zmodyfikowaną płytę podwoziową R 19. Jej tylną część przeprojektowano jednak tak, by możliwe stało się umieszczenie zbiornika paliwa przed tylną osią, koła zapasowego zaś - wewnątrz bagażnika. Zależnie od rodzaju nadwozia płyta ma długość 2567 mm (dla hatchbacka, minivana i sedana) lub 2457 mm (dla coupé i kabrioletu). Zastosowana metoda produkcji pozwala na montaż różnych typów karoserii przy wykorzystaniu tych samych narzędzi. Wspólna płyta podłogowa, od której zaczyna się montaż, „uruchamia" dostawę różnych podzespołów dostarczanych w systemie „just in time", czyli bezpośrednio od wytwórcy, z pominięciem magazynów.

Wśród silników, w jakie wyposaża się Mégane, znajdują się dwie nowe jednostki - 1.6 o mocy 90 KM oraz 2.0 16V, dająca 150 KM mocy. Tę drugą przewidziano dla wersji coupé, mającej stanowić syntezę samochodu sportowego i czteromiejscowej limuzyny. Zawieszenie Mégane coupé zestrojono bardziej sprężyście niż hatchbacka, autu przydano także inne sportowe atrybuty - koła z lekkich stopów, sportowe fotele, spoiler, skórzane wykończenie wnętrza (wersja z silnikiem 150 KM).

Mégane coupé zostało stworzone jako samochód dla ludzi ze sportową żyłką, pragnących się wyróżnić, ale mających też bardziej powszednie potrzeby. Samochód może być z powodzeniem wykorzystywany do wygodnej jazdy na dłuższych trasach, zaś cena podstawowej wersji coupé stosunkowo niewiele odbiega od ceny typowego rodzinnego hatchbacka. ■

Pięciodrzwiowy hatchback to obok coupé pierwszy model z licznej rodziny Mégane

Mégane coupé to oferta dla miłośników sportowej jazdy. Samochód jest dostępny z silnikami o mocy 90, 115 i 150 KM

Docelowo rodzina Renault Mégane będzie liczyć pięciu członków. W sprzedaży są już coupé i hatchback. Z czasem dołączą do nich cabrio, sedan oraz van

Miękkie lądowanie

Bezpieczna jazda dawno już przestała być przywilejem posiadaczy drogich limuzyn. Samochody niższych klas stają się pod tym względem równie niezawodne. W skład ich wyposażenia wchodzi coraz więcej elementów pozwalających na bezpieczną jazdę: ABS, poduszki powietrzne czy coraz przemyślniejsze systemy pasów mogą uratować życie w razie kolizji. Niebagatelne znaczenie ma także odpowiednio zaprojektowana struktura karoserii samochodu.

RENAULT MÉGANE
Bezpieczeństwo

Wybór samochodu, jego wersji silnikowej czy rodzaju wyposażenia jest zawsze wynikiem pewnego kompromisu między tym, co pożądane, a tym, co realne. O ile bez większego żalu można zrezygnować z elektrycznie ustawianych lusterek czy tak samo otwieranych szyb, o tyle trudno wyobrazić sobie kompromis w dziedzinie bezpieczeństwa. Poduszka powietrzna czy ABS to w polskich realiach ciągle jeszcze pewien luksus, niemniej możliwość ich zamówienia jest już dziś oczywistością. Nie inaczej jest w wypadku Mégane, którego każdą wersję można doposażyć w airbag, a w niektórych (RT) znajduje się on w wyposażeniu standardowym.

Niezależnie od tego czy auto jest wyposażone w dość kosztowny dodatek w postaci poduszki powietrznej, każdy pasażer Renault Mégane może czuć się bezpiecznie dzięki specjalnie wzmocnionej strukturze karoserii. Przy jej opracowywaniu posłużono się symulacją komputerową, która dostarczyła informacji o rodzaju odkształceń powstających podczas kolizji drogowych. Uzyskane dane zweryfikowano przeprowadzając - z wykorzystaniem prototypów - testy zderzeniowe, w których samochody uderzały w sztywne przeszkody z prędkością 65 km/h.

Strefy kontrolowanego zgniotu karoserii Mégane neutralizują około 70 procent energii powstającej podczas zderzenia, zaś specjalny system belek i wzmocnień kieruje siłami powstającymi przy zderzeniu w taki sposób, że nie deformują one kabiny pasażerskiej. Pomaga w tym konstrukcja tablicy rozdzielczej, w której zastosowano elementy z tworzywa pochłaniającego energię zderzenia i zapobiegającego przesunięciu się deski rozdzielczej ku przodowi. Szczególnie chronione są także nogi podróżujących z przodu. Wzmocniona podłoga, wykonana z blachy o grubości 1 mm, została

usztywniona poprzecznymi wzmocnieniami, zaś dodatkowe belki zapobiegają przesunięciu się do tyłu kół i ich naciskowi na kabinę pasażerską. Dolną część tablicy rozdzielczej wykonano z tworzyw pochłaniających energię, dzięki czemu kolana pasażerów są chronione przed uderzeniem o wypychaną ku przodowi, czyli do wnętrza samochodu, tablicę. Podczas zderzenia czołowego kolumna kierownicy nie zmienia położenia, dzięki czemu zmniejsza się ryzyko odniesienia przez pasażerów obrażeń twarzy.

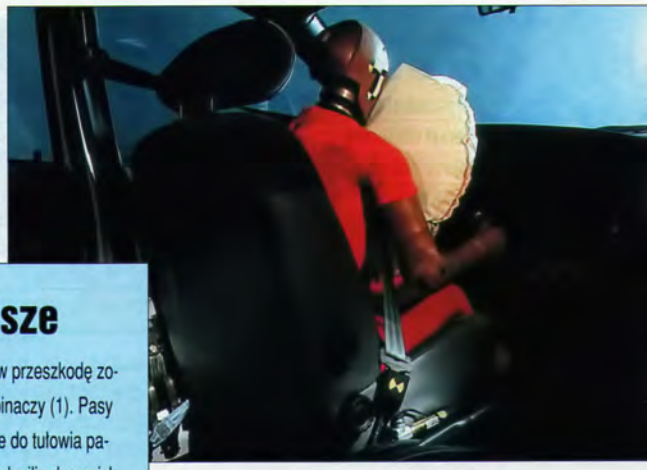
Zabezpieczenie przed uderzeniami z boku, zawiera, oprócz dość powszechnie stosowanych belek wewnątrz drzwi, także specjalne wkładki z pianki z tworzyw sztucznych. Ich zadaniem jest kierowanie części powstającej energii wzdłuż płata drzwi, co zapobiega ich głębokiemu wgnieceniu. Słupki drzwiowe wzmocniono elementami z bardzo grubej stali; w połączeniu z całym systemem solidnych belek poprzecznych pozwala to na ograniczenie odkształceń nadwozia w razie wypadku; przed skutkami wywrotki chronią wzmocnione słupki dachowe.

Bezpieczeństwu biernemu służą też specjalnie wyprofilowane fotele uniemożliwiające zsunięcie się ciał pasażerów pod wpływem działania sił bezwładności oraz, obowiązkowe od tego roku w Polsce w nowo rejestrowanych samochodach, zagłówki na wszystkich siedzeniach. Ograniczeniu ryzyka pożaru służy umieszczenie zbiornika paliwa (wykonanego z tworzywa sztucznego) przed tylną osią pojazdu. W razie zderzenia dopływ paliwa jest automatycznie odcinany.

Na szczególną uwagę w Renault Mégane zasługują pasy bezpieczeństwa wyposażone w nowo opracowany przez inżynierów firmy system PRS, podnoszący skuteczność ich działania. System składa się z typowego trzypunktowego bezwładnościowego pasa wyposażonego w pirotechniczny napinacz oraz - i to jest nowość systemu programowanego rozpraszania energii odziaływania taśmy zaciskającego się pasa na ciało człowieka. Po czołowym uderzeniu w przeszkodę, czujniki nakazują odpalenie ładunków napinaczy pasów w taki sposób, by ściśle przylegały do ciała pasażera i przytrzymywały tułów w fotelu. Siły bezwładności wywołane zderzeniem powodują przemieszczenie ciała ku przodowi. Ruch ten wyhamowują taśmy pasów, co powoduje powstanie

Crash testy, podczas których Renault Mégane uderzał w przeszkody z prędkością 65 km/h, wykazały że strefy kontrolowanego zgniotu karoserii pochłaniają około 70% energii powstającej podczas zderzenia

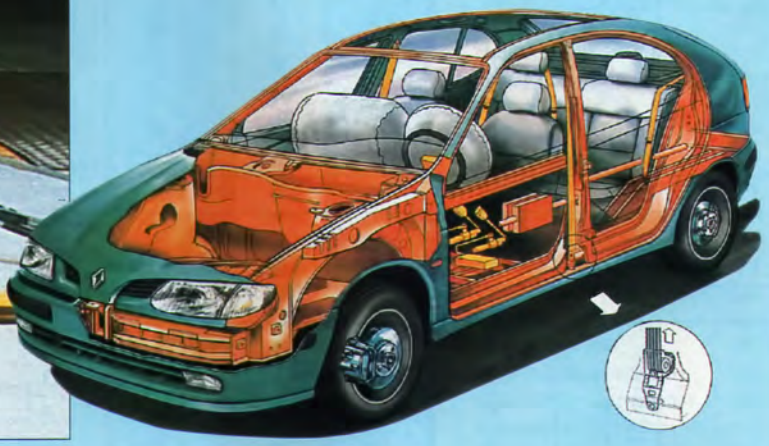
We współcześnie produkowanych samochodach poduszka powietrzna stała się stałym elementem wyposażenia. W Mégane wersji RT dla kierowców jest dostępna w standardzie, w innych wersjach za dopłatą

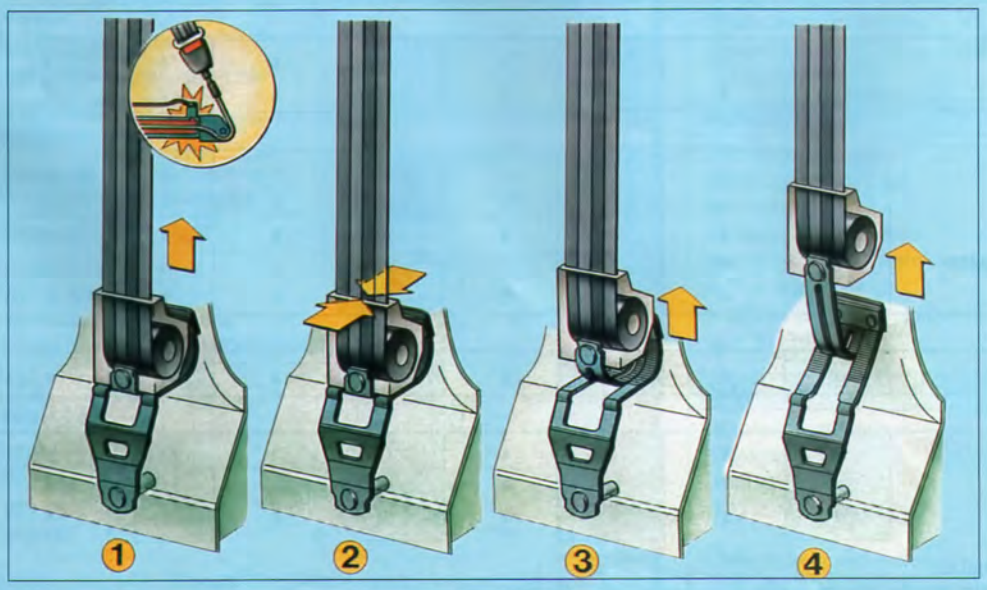


Pasy jeszcze bezpieczniejsze

Pasy bezpieczeństwa stosowane w Renault Mégane zostały wyposażone w system automatycznego napinania. Napinacze chronią pasażerów przed gwałtownym uderzeniem klatką piersiową o zablokowaną taśmę. Dodatkowo Programowany System Bezpieczeństwa (PRS) stosowany dotychczas wyłącznie w Renault Mégane pozwala na podniesienie skuteczności działania pasów bezpieczeństwa.

Po uderzeniu samochodu w przeszkodę zostają odpalone ładunki napinaczy (1). Pasy są błyskawicznie dociskane do tułowia pasażera i blokowane (2). W chwili gdy nacisk tułowia na pas osiągnie graniczną wartość, zaczyna działać system PRS. Metalowa kształtka deformuje się (3), wychylając się ku górze i wydłużając pas o 4,5 cm (4), dzięki czemu zmniejsza się jego nacisk na ciało pasażera.





ogromnego nacisku na klatkę piersiową pasażera. Skutkiem nierzadko bywają złamania żeber, obojczyka czy mostka. Programowany System Bezpieczeństwa w chwili osiągnięcia granicznych wartości nacisku tułowia na pas powoduje jego wydłużenie o około 45 mm.

Wydłużenie pasa jest możliwe dzięki przemyślnemu umocowaniu rolki zwijacza pasów do nadwozia samochodu. W nowym systemie między nadwoziem a zwijaczem znajduje się odpowiednio wyprofilowana kształtka z blachy stalowej o grubości 4 mm. Gdy podczas zderzenia zostaje osiągnięta krytyczna wartość nacisku pasa na tułów, kształtka rozrywa się w kontrolowany sposób, umożliwiając przesunięcie się rolki zwijacza do góry i tym samym wydłużenie pasa. Następuje ono rzecz jasna w chwili, gdy pas spełnił już swoją rolę przytrzymując pasażera w fotelu.

Cały opisany powyżej proces działania pasów bezpieczeństwa trwa zaledwie 110 milisekund. Zalety systemu PRS to obniżenie o 30 procent przyspieszenia działającego na głowę pasażera, o 35 procent sił działających na klatkę piersiową i o 58 procent momentu przegięcia szyi. System stosowany we wszystkich wersjach Renault Mégane będzie też sukcesywnie wprowadzany do innych modeli francuskiego producenta. ■

Oprac. R. S.
Fot. MPI

Renault Mégane 5-drzwiowe

Wyposażenie	RL Eco	RL	RN	RT	RT	RL	RN	RT
Wersja silnikowa	1.4	1.4	1.4	1.4	1.6	1.9 D	1.9 D	1.9 TD
Pojemność silnika cm³	1390	1390	1390	1390	1598	1870	1870	1870
Moc KM	70	75	75	75	90	65	65	95
Poziom zanieczyszczenia	EU 96	EU 96	EU 96	EU 96	EU 96	EU 93	EU 93	EU 93
Pakiety								
Pakiet elektryczny „Mlni"	x	x	o	x	x	x	o	x
Wyposażenie								
5-biegowa skrzynia biegów	s	s	s	s	s	s	s	s
4-biegowa aut. skrzynia biegów	x	x	x	x	o	x	x	x
Półautomatyczne sprzęgło	x	x	x	x	o	x	o	x
Układ kierowniczy ze wspomaganiem	x	s	s	s	s	s	s	s
ABS	x	x	o	o	o	x	o	o
Klimatyzacja	x	x	x	o	o	x	x	o
Poduszka powietrzna kierowcy	x	x	x	s	s	x	x	s
Poduszka powietrzna pasażera	x	x	x	o	o	x	x	o
Poduszka powietrzna kierowca + pasażer	o	o	o	x	x	o	o	x
Centralny zamek elektr. sterowany podczerwienią	x	x	s	s	s	x	s	s
Blokada zapłonu	s	s	s	s	s	s (**)	s (**)	s
Blokada zapłonu + alarm	x	x	o	o	o	x	o	o
Regulowana osiowo kolumna kierownicy	x	x	s	s	s	x	s	s
Regulowane elektr. lusterka zewnętrzne	x	x	x	s	s	x	x	s
Lusterka zewnętrzne w kolorze karoserii	x	x	x	s	s	x	x	s
Zderzaki w kolorze karoserii	x	x	o	s	s	x	o	s
Wycieraczka tylnej szyby	s	s	s	s	s	s	s	s
Radio								
4x15W k7 RDS	o	o	o	o	o	o	o	o
4x15W k7 RDS + compact disc w bagażniku	o	o	o	o	o	o	o	o
Oszklenie								
Szyby przyciemniane	x	x	s	s	s	x	s	s
Ogrzewana przednia szyba	x	x	x	x	o	x	x	o
Szyby przednie otwierane elektrycznie	x	x	*	s	s	x	*	s
Dach otwierany elektrycznie	x	x	o	o	o	x	o	o
Oświetlenie								
Regulacja kąta pochylenia reflektorów	s	s	s	s	s	s	s	s
Dodatkowe reflektory przeciwmgielne	o	o	o	s	s	o	o	s
Siedzenia								
Ergonomiczne siedzenie kierowcy	x	x	o	s	s	x	o	s
Siedzenia tylne dzielone 1/3 : 2/3	s	s	s	s	s	o	s	x
Podłokietnik centralny na tylnym siedzeniu	x	x	x	s	s	x	x	s
Zagłówki na wszystkich miejscach z regulacją wysokości	s	s	s	s	s	s	s	s
Zintegrowane siedzenie dla dziecka	o	o	o	o	o	o	o	o
Koła								
Felgi aluminiowe	x	x	x	x	o	x	x	o
Opony								
165/13 R 70	s	x	x	x	x	x	x	x
175/13 R 70	x	s	s	s	s	s	s	x
175/14 R 65	x	x	x	x	o	x	x	s

o - opcja, s - standard, x - nie proponowane, * - element pakietu

Pakiet elektryczny „Mini" - szyby przednie otwierane elektrycznie, wskaźnik temperatury zewnętrznej, inteligentne wycieraczki przednie i tylna, (**) dostępny od 02.1996

Ceny modeli Mégane w kontyngencie '96

Mégane hatchback	PLN	Mégane Coupé	PLN
RL 1.4	35 345,7	RN 1.6	40 868,4
RL 1.9 D	39 198,7	RT 2.0	45 620,5
RN 1.4	37 272,2	RT 2.0	62 381,9
RN 1.9 D	41 125,3		
RT 1.4	39 712,6		
RT 1.6	42 538,0		
RT 1.9 TD	47 547,0		

Renault Mégane Coupé

Wyposażenie	RN	RT	RT Sport
Wersja	1.6	2.0	2.0
Pojemność silnika	1598	1998	1998
Moc	90	115	150
Poziom zanieczyszczenia	EU 96	EU 96	EU 96
Rodzaj nadwozia	2-drzwiowe	2-drzwiowe	2-drzwiowe
Pakiety			
Pakiet elektryczny „Mini"	o	x	x
Wyposażenie			
5-biegowa skrzynia biegów	s	s	s
Półautomatyczne sprzęgło	o	x	x
Układ kierowniczy ze wspomaganiem	s	s	s
ABS	x	o	s
Klimatyzacja	x	o	o
Poduszka powietrzna kierowcy	s	s	s
Poduszka powietrzna pasażera	o	o	o
Centr. zamek elektr. sterowany podczerwienią	s	s	s
Blokada zapłonu	s	s	s
Blokada zapłonu + alarm	x	o	o
Regulowana osiowo kolumna kierownicy	x	s	s
Regulowane elektr. lusterka zewnętrzne	x	o	o
Lusterka zewnętrzne w kolorze karoserii	x	s	s
Zderzaki w kolorze karoserii	s	s	s
Spoiler tylny	x	x	s
Wycieraczka tylnej szyby	s	s	s
Radio			
4x15W k7 RDS	o	o	o
Oszklenie			
Szyby przyciemniane	s	s	s
Szyby przednie otwierane elektrycznie	x	s	s
Uchylne tylne szyby boczne	x	s	s
Oświetlenie			
Regulacja kąta pochylenia reflektorów	s	s	s
Dodatkowe reflektory przeciwmgielne	s	s	s
Siedzenia			
Tapicerka z materiału	s	s	s
Tapicerka skórzana	x	x	o
Ergonomiczne siedzenie kierowcy	x	s	s
Siedzenia tylne dziel. 1/3 : 2/3 bez podłokietników	s	s	s
Koła			
Felgi aluminiowe	x	o	s
Opony			
175/13 R 70	s	x	x
175/14 R 65	x	s	x
195/16 R 50	x	x	s

o - opcja, s - standard, x - nie proponowane, * - element pakietu; pakiet elektryczny „Mini" - szyby przednie otwierane elektrycznie, wskaźnik temperatury zewnętrznej, inteligentne wycieraczki przednie i tylna

Renault Assistance

Od 1996 roku Renault Polska oferuje wszystkim posiadaczom samochodów Renault, zakupionym w sieci handlowej Renault Polska, roczną umowę ASSISTANCE. Ochrona ASSISTANCE działa 24 godziny na dobę przez 7 dni w tygodniu, na terenie całej Europy.

W razie wypadku poza granicami Polski, telefoniczne wezwanie Renault Assistance zapewnia poszkodowanym bezpłatą opiekę medyczną, pokrycie wydatków związanych z oczekiwaniem na naprawę auta lub bezpłatny powrót do miejsca zamieszkania. Umową Renault ASSISTANCE nie są objęte kolizje drogowe na terenie Polski. W razie awarii technicznej w Polsce i za granicą, Renault ASSISTANCE zorganizuje bezpłatą naprawę na miejscu lub holowanie do warsztatu. ■

Tel. 0-22/622 24 02.

Renault Mégane Eco

Gama wersji Mégane została uzupełniona o model Eco wyposażony w nowy silnik 1.4 o mocy 70 KM. Eco jest najtańszą wersją Mégane.

Cena **35 240 zł**

Dane techniczne*

Pojemność silnika cm³	1390
Moc maks. kW/KM	51/70
przy prędkości obrotowej	6000
Maks. moment obrotowy	
Nm (kg DIN)	105 (10,9)
przy obrotach	4000
Wtrysk	jednopunktowy
Zużycie paliwa l/100 km	
przy 90 km/h	5,00
przy 120 km/h	6,90
miasto	8,00
średnio	6,63
Prędkość maks. km/h	167
400 m ze startu zatrzymanego s	19,3
1000 m ze startu zatrzymanego s	36,2
Przyspieszenie 0-100 km/h s	14,5
Masa własna kg	1015
Dopuszczalny ciężar całkowity kg	1425
Ładowność kg	410

* dane fabryczne

Wyposażenie seryjne

5-biegowa skrzynia biegów
blokada zapłonu (immobilizer)
tapicerka z materiału
regulowana wysokość reflektorów
wycieraczka tylnej szyby ze spryskiwaczem
siedzenia tylne dzielone 1/3 : 2/3
3 zagłówki tylne regulowane na wysokość
opony 165/13 R 70

Dostępne opcje

poduszka kierowcy i pasażera
radioodtwarzacz 2 x 8 W RDS
światła przeciwmgielne
zintegrowane siedzenie dla dziecka

Uwaga! W Mégane Eco wspomaganie kierownicy nie występuje w wersji bazowej i nie jest możliwe do zamówienia jako opcja.

Kredytowanie

Renault Polska wraz z Polskim Bankiem Inwestycyjnym S.A. wprowadziły nowe warunki kredytowania modelu Mégane. Aby kupić Mégane w systemie ratalnym, wystarczy wpłacić 10% ceny auta. Zabezpieczeniem kredytodawcy jest zastaw rejestrowy na rzecz banku i cesja polisy AC. Przy udziale własnym nie przekraczającym 25% wartości samochodu, nabywca Mégane musi mieć 2 żyrantów. Okres spłat waha się od roku do 5 lat.

Dla przykładu: przy zakupie Mégane Eco 1.4, którego cena wynosi obecnie 35 240 zł, kupujący powinien dysponować kwotą 3 524 zł. Pozostałe 90% wartości pojazdu kredytuje bank. W zależności od okresu spłat, klient musi spłacić:

- po roku: 34 042 zł (miesięczna rata: 2 837 zł)
- po 2 latach: 36 189 zł (miesięczna rata: 1 508 zł)
- po 3 latach: 38 336 zł (miesięczna rata: 1 065 zł)
- po 4 latach: 40 484 zł (miesięczna rata: 843 zł)
- po 5 latach: 42 631 zł (miesięczna rata: 711 zł)

Realne oprocentowanie kredytu wynosi zatem 13,54% w skali roku.

Na podobnych warunkach można zaciągnąć kredyt na pozostałe modele Renault. Jednak w tym wypadku PBI pobiera prowizję (do 1,5% udzielonego kredytu). Jedynie pożyczki na zakup Mégane i R 19 są zwolnione od bankowej prowizji. ■

Pytania do...

Bertrand de Taisne, Prezes Zarządu Renault Polska S.A.R.L.

Czy pomysł tak wielkiej rozbudowy sieci dealerskiej, jaki zastosowano już na wstępie działalności Renault na polskim rynku, jest typowy dla działań firmy?

- Była to koncepcja mojego poprzednika, Raymonda Jahiela, który zastosował ją wcześniej w Niemczech Wschodnich, gdzie Renault odniosło duży sukces rynkowy. Obecnie metoda ta jest stosowana w Brazylii, również przez pana Jahiela.

Polska jest rynkiem, który dopiero się rozwija i wydawałoby się, że łatwiej sprzedać tu tańszy samochód klasy Twingo czy Clio. Tymczasem w roku ubiegłym Polacy kupili trzykrotnie więcej Lagun niż Clio czy Twingo.

- Na każdym rynku jest grupa klientów zainteresowanych wyłącznie ceną samochodu, a w Polsce jest to dość liczna grupa. Jednak Polacy są doskonale zorientowani we wszelkich technicznych nowinkach. Stąd też chętniej decydują się na auta z bogatszym wyposażeniem, czyli takim, które jest dostępne w większych modelach. Jest to również zasługa naszych dealerów, bowiem łatwiej sprzedać auto mniejsze i tańsze niż większe i droższe.

To może częściowo tłumaczyć szalone zainteresowanie modelem Mégane, który odnosi w tej chwili wielki rynkowy sukces w naszym kraju. Czy ten sukces nie był dla Pana zaskoczeniem?

- Polska, obok Francji, była pierwszym krajem, w którym ruszyła promocja Mégane. Chcieliśmy sprawdzić, jak samochód ten będzie przyjęty na rodzimym rynku i czy ma szansę na eksportowy sukces. Codziennie przekazywałem informację do centrali o ilości podpisanych w Polsce umów, co pozwoliło na określenie wielkości rocznej produkcji. Dzięki temu, iż wybór padł na Polskę, która stanowiła pewnego rodzaju barometr zainteresowania najnowszym modelem Renault, otrzymaliśmy dodatkową pulę Mégane, dwukrotnie przekraczającą początkową ilość zamówionych modeli. To było dla mnie dużym zaskoczeniem, tak jak fakt, iż wprowadzenie do sprzedaży Mégane nie zmniejszyło zainteresowania Laguną.

Jeszcze nie tak dawno Renault szczyciło się wielkim sukcesem, jaki odniósł model 19 na niezwykle wymagającym rynku niemieckim. Czy to, co dzieje się dziś w Polsce jest porównywalne z tamtą sytuacją?

- Nie sądzę, żeby rynek polski był porównywalny dziś z jakimkolwiek innym rynkiem. Renault ma dziś w Polsce bardzo silny wizerunek, silniejszy niż w innych krajach, a udało się to osiągnąć w okresie niespełna pięciu lat. Jedna z charakterystycznych cech polskiego rynku to fakt, iż dosłownie z roku na rok można zmienić wizerunek marki. W innych krajach wymaga to znacznie większego wysiłku i czasu.

O pozytywnym wizerunku firmy może również decydować, oczywiście do pewnego stopnia, chęć inwestowania na obcym rynku. Czy Renault planuje tego rodzaju strategię w Polsce?

- Dziś nie mamy oficjalnych planów, ale jesteśmy w trakcie negocjacji. Chcemy uniknąć błędów, które popełnił Ford czy Peugeot, natomiast zdecydowanie lepiej należy ocenić strategię General Motors, które zadbało o przyznanie polskiej montowni znaku ISO. Sądzę, że nasz obecny sukces wynika również i z tego, iż do tej pory nie zdecydowaliśmy się na montaż samochodów w Polsce. Jednak już dziś istnieje tu bardzo wysoka kultura techniczna i czas dojrzał, żebyśmy włączyli się w życie przemysłowe.

Mówiąc o błędach ma Pan na myśli jakość wykonania?

- Tak. Mam na myśli głównie Peugeota, który wybrał rozwiązanie na krótki dystans i w końcowym efekcie był zmuszony do wycofania się z Lublina. Z kolei General Motors, angażując się we współpracę z FSO, czyli dziś Daewoo, znalazło się w dość niezręcznej sytuacji. Nie chcemy popełnić tych samych błędów, dlatego jesteśmy dość ostrożni. ■

Od Maxi do Spidera

RENAULT
Sport

W 1993 roku na rajdowych odcinkach specjalnych mistrzostw Polski pojawili się Bogdan Herink i Barbara Stępkowska w Renault Clio 16S. Trzy lata później do grona reprezentantów Renault Polska dołączyła Krystyna Janda w Mégane.

W Renault Polska nikt nie ma wątpliwości, że tradycyjna reklama to zbyt mało na wykreowanie marki i utrzymanie jej pozycji na rynku. Dlatego, w dwa lata po inauguracji działalności Renault Polska, zdecydowano się na udział rajdowego zespołu firmy w mistrzostwach Polski. W 1993 roku Bogdan Herink i Barbara Stępkowska wystartowali Renault Clio 16S grupy A, zdobywając mistrzostwo kraju w klasie A 7. Rok później Renault Polska funduje im A-grupowego Clio Williamsa, którym powtarzają sukces z poprzedniego roku w klasie i zdobywają tytuł najlepszej załogi, startującej samochodem z napędem na jedną oś. Jednocześnie mówi się o nich, że są najskuteczniejszą ekipą sezonu '94. Pozycję Renault umacnia dodatkowo puchar PZM, przyznany Robertowi Kępce za zwycięstwo wśród kierowców startujących samochodami N-grupowymi z napędem na jedną oś.

Rok 1995 znów należy - w klasie aut z napędem na jedną oś do zespołu rajdowego Renault Elf Polska. Waldek Doskocz i Olek Dragon w Renault Clio Williams grupy A zdobywają mistrzostwo Polski w klasyfikacji Formuły 2. Tuż za nimi znaleźli się Herink i Stępkowska, mający do dyspozycji pierwszego w Polsce kit cara Renault Clio Maxi.

Szefujący ekipie Renault Elf Polska Rally Team Piotr Trzaskowski nie jest jednak w pełni zadowolony z uzyskanego wyniku liczył zapewne na nieco lepsze miejsce w klasyfikacji generalnej w związku z pojawieniem się Clio Maxi. Podkreśla jednak, że również w kategoriach sukcesu można potraktować zdobyte przez ekipę techniczną oraz Herinka doświadczenia z nowym samochodem. Zastrzeżenia ma również Bertrand de Taisne, choć mają one nieco inne podłoże: „Odnosimy sukcesy w Formule 1, odnosimy sukcesy na rajdowych trasach w Polsce, a mimo to Renault nie jest postrzegane jako producent sportowych samochodów. Dlatego w tym roku sezon rajdowy rozpoczynamy w Polsce w sposób bardziej profesjonalny. Chcemy nie tylko zdobyć mistrzostwo Polski, ale chcemy, by samochód rajdowy Clio Maxi stał się autem bliższym Clio jeżdżącemu po ulicach".

Szczegóły dotyczące tegorocznych planów rajdowych w Polsce wyjaśnia Agata Szczech, szefująca działowi Public Relation: „Naszych barw będą broniły dwa Renault Clio Maxi grupy A z Waldkiem Doskoczem i Bogdanem Herinkiem. W Krakowie powstał centralny serwis rajdowy, którego szefem jest Adam Ziąber; podlegli mu mechanicy przechodzą obecnie szkolenie we Francji w dziale Renault Sport oraz w Belgii, skąd pochodzi Clio Maxi dla Waldka Doskocza".

W tym roku Renault Polska chce rozszerzyć działalność w sporcie samochodowym i dołączyć do grupy współorganizatorów niektórych spośród 120 imprez firmowanych przez

W nowy sezon ekipa rajdowa Renault Elf Polska wjeżdża w nowych barwach. Uroczystej odsłony dokonali Waldek Doskocz i Bogdan Herink

W tym roku rozpocznie się Renault Spider Cup, którego miłośniczką będzie z pewnością nie tylko Agata Szczech

Renault na całym świecie. „Od czasu, gdy włączyliśmy się w życie rajdowe w Polsce - wyjaśnia Agata Szczech - oczekiwano od nas również zaangażowania w wyścigi samochodowe. Wynika to z faktu, iż Renault na wszystkich ważnych rynkach organizuje tzw. formuły promocyjne, poczynając od Formuły Renault Elf Campus dla młodzików, na Formule 1 kończąc. Sugerowano nam zorganizowanie Renault Clio Elf Cup, którym było zainteresowanych wielu zawodników. Nie chcieliśmy jednak tworzyć imprezy, która byłaby pewnego rodzaju Pucharem Cinquecento Bis. Wybór padł na Renault Spider Cup, który daje więcej możliwości sportowych niż Puchar Cinquecento i jednocześnie jest nieco bliższe Formule 1 - pozwala też na skuteczniejsze kreowanie Renault jako producenta samochodów sportowych. W związku z tym, że wyścigowy Renault Spider kosztuje ponad 100 tys. zł, nie mogliśmy liczyć na zbyt masowy udział w tej imprezie - nawet w wypadku, gdy połowę tej wartości pokrywa Renault Polska. Dlatego wyścigi w ramach Renault Spider Cup będą rozgrywane w ramach Pucharu Europy Centralnej z udziałem Austriaków, Czechów, Węgrów i oczywiście Polaków. Każdy kraj będzie reprezentowany przez 6 kierowców"

Wraz z zapowiedzią promocji najnowszego dzieła Renault, wśród kibiców pojawiła się plotka o rychłym pojawieniu się na rajdowych odcinkach specjalnych kit cara Renault Mégane Maxi: „Ten rok będzie należał jeszcze do Clio Maxi - wyjaśnia Szczech - ale być może w przyszłym sezonie wystartuje Mégane Maxi w naszych barwach" Mégane roku 1996 będzie kojarzone ze światem filmu za sprawą Krystyny Jandy, o której mówi się, iż zasiliła grono reprezentantów Renault Polska, a która została wybrana przez firmę na matkę chrzestną nowego samochodu. Współpraca ze światem filmu nie jest jednak debiutem Renault, bowiem firma od lat współpracuje z szeroko rozumianym show businessem.

„Nasz związek z panią Krystyną Jandą jest początkiem tego, co chielibyśmy robić wspólnie z polskim filmem i polską kulturą - wyjaśnia de Taisne - i na pewno będziemy chcieli mocniej związać się z tą dziedziną. Tylko w Polsce Renault lansuje swój produkt poprzez tak ścisły związek z filmem. Myślę, że dzięki temu zarówno pani Janda jak i Renault bardzo dużo zyskają na polskim rynku" ■

Jarosław Maznas
Fot. archiwum

Autoryzowani partnerzy Renault Polska

woj. białostockie

REMEX - Z. Ambrożej	Białystok ul. 27 lipca 67	(085) 75 07 72

woj. bielskie

MADOR - GADOCHA	Jaworze Dolne ul. Bielska 466	(030) 17 25 96, 17 24 54
WEKTOR Sp. z o.o.	Bielsko-Biała ul. Grunwaldzka 24	(030) 246 35, 240 29

woj. bydgoskie

CARIMPEX Sp. z o.o.	Inowrocław ul. Górnicza 26	(0536) 758 71
MAGJA s.c.	Bydgoszcz ul. Łęczycka 6	(052) 42 41 73, 42 87 89
UNI-CAR SA	Bydgoszcz ul. Modrzewiowa 7	(052) 72 13 67

woj. chełmskie

BIENIAS I BIENIAS	Chełm ul. E. Plater 16	(082) 65 01 50, 65 37 71

woj. ciechanowskie

PUH RUDNIK	Ciechanów ul. Pułtuska 61	(023) 73 73 32, 73 56 96

woj. częstochowskie

E. MIECHOWSKA	Częstochowa ul. Główna 14	(034) 24 17 77, 65 14 77

woj. elbląskie

A. OSSOWSKI	Elbląg ul. Nowodworska 28 b	(050) 32 70 75, 32 61 76
Roman RYBICKI	Kwidzyń ul. Malborska 112	(0555) 31 06

woj. gdańskie

R. ADAMOWSKI	Starogard Gdański ul. Zblewska 33	(069) 296 91
AUTO-CAR	Gdynia ul. Chwarzniańska 170 c	(058) 24 39 54
AUTO-HANDEL Z. NOWAK	Luzino/Wejherowo Kębłowo 85 a	(058) 76 20 53
RENOBIL Sp. z o.o	Gdańsk ul. Dąbrowszczaków 18	(058) 57 05 02, 57 25 47
TECHNICS	Sopot	(058) 51 52 50
EKSPORT IMPORT s.c.	Al. Niepodległości 643	
T. ZDUNEK	Gdańsk ul. Miałki Szlak 35	(058) 31 90 12, 31 36 57

woj. gorzowskie

DAKO	Deszczno/Gorzów Wlkp. Deszczno 157 f	(095) 132 37

woj. jeleniogórskie

R. DZIECIOŁOWSKI	Jelenia Góra ul. Paderewskiego 20	(075) 314 51
PERFEKTA Sp. z o.o.	Lubań ul. Warszawska 2	(0796) 25 50

woj. kaliskie

S. KOPIŃSKI	Ostrów Wlkp. ul. Piłsudskiego 19	(064) 36 94 63
SZEJK s.c.	Gołuchów ul. 23 Stycznia 1	(062) 61 70 14

woj. katowickie

AUTO KELLER	Gliwice ul. Daszyńskiego 546	(03) 134 82 83, 134 82 18
AUTO-MENTEL-CENTRUM	Wodzisław Śl. ul. Witosa 8	(036) 55 18 90, 55 20 29, 55 30 01
AUTO-ZIĘBA	Katowice ul. Kłodnicka 25	(03) 152 74 02, 152 13 99, 102 22 75
BAMARKO Sp. z o.o	Piekary Śl. ul. Bytomska 359	(03) 187 27 27, 187 27 00
H i S Głąb	Dąbrowa Górnicza ul. Leśna 52 a	(03) 164 37 54
filia:	ul. Katowicka 4	(03) 162 31 83, 162 28 19, 162 68 38, 162 69 84
S. KUDERA	Pyskowice ul. Wyzwolenia 2	(03) 133 22 22, 133 84 33
PIETRZAK B.B.	Katowice ul. Dobrego Urobku 20	(03) 105 40 35, 51 97 54
M. PUCEK	Chorzów ul. Gałeczki 89	(032) 41 94 60
PH MOTOZBYT Dąbrowscy	Zabrze ul. Gdańska 17	(03) 171 37 33
REN-CAR Sp. z o.o.	Rybnik ul. Gliwicka 190	(036) 254 73
J. BRZEZICKI	Tychy ul. Wałowa 32	(03) 127 61 76

woj. kieleckie

IKAR	Kielce ul. Krakowska 220	(041) 68 44 23, 68 46 70, 68 42 56
J. M. Soboń	Kunów/Ostrowiec Św. ul. Rudka 4	(047) 61 11 69
Wojciech Kocieliński	Busko Zdrój ul. Wojska Polskiego 37	(0496) 35 33

woj. konińskie

J. LAMOT	Konin ul. Studzienna 4	(063) 42 84 26
SZURGOT	Koło ul. Dąbska 17	(0636) 72 25 96

woj. koszalińskie

PPHU F. DUBNICKI	Koszalin ul. Połczyńska 117	(094) 41 02 44
M. M. Motyl	Szczecinek ul. Słupska 33	(0966) 402 37
AUTO TEST s.c.	Kołobrzeg ul. Turkusowa 8	(0965) 284 06

woj. krakowskie

M. Bień	Kraków ul. Reymonta 44	(012) 36 83 83
J. LISOWSKI	Kraków ul. Powstańców Śl. 24	(012) 56 41 11, 23 61 31, 23 61 01
A. ŁYKO	Zabierzów ul. Krakowska 149	(012) 85 16 55
MAKR s.c.	Kraków ul. Makuszyńskiego 5 a	(012) 44 99 64

woj. krośnieńskie

Z. WRONKOWICZ	Jasło ul. Krakowska 41	(0136) 671 02
T. DYRKACZ	Sanok ul. Zahutyń 16	(0137) 320 72, 226 72

woj. legnickie

B. Górny	Lubin ul. Słowiańska 23	(076) 44 45 51, 44 11 11
A. Zieliński	Legnica ul. Borsucza 1	(076) 277 03

woj. leszczyńskie

S. SMEKTAŁA	Leszno ul. Wiejska 11	(065) 20 33 87

woj. lubelskie

AUTO-TAMEX Sp. z o.o	Puławy ul. Lubelska 6	(0831) 87 93 05, 86 45 00
CARRARA - Jośko, Lulek	Lublin ul. Junoszy 12	(081) 301 78
K. MICHALAK	Lubartów ul. H. Sawickiej 6	(0836) 516 27, 34 22
J. NAZARUK SERVICE	Lublin ul. Kunickiego 161	(081) 401 29, 459 08

woj. łomżyńskie

JANCAR-ZAWADZKI	Łomża ul. Przykoszarowa 14 a	(086) 18 27 20

woj. łódzkie

JASZPOL s.c.	Zgierz ul. Łódzka 28	(042) 16 26 32, 16 35 10, 16 26 52, 16 27 15
INTER-CAR-PRZYGUCKI Sp. z o.o.	Łódź ul. Legionów 106	(042) 30 00 70, 30 00 72, 32 49 61
T. KUBIAK	Łódź ul. Rzgowska 140	(042) 46 16 72

woj. nowosądeckie

KARKO	Nowy Sącz ul. Węgierska 148 J	(018) 42 20 66, 43 72 25, 43 53 43, 43 79 71

woj. olsztyńskie

ALCAR s.c.	Olsztyn ul. Lubelska 39 a	(089) 33 53 93
AUTOMAX I.B.	Kętrzyn ul. Reymonta 23	(0886) 33 33, 22 42
L. MIODUSZEWSKI	Nidzica ul. Tatary 6 a	(0885) 528 04
S. SZYBOWSKI	Iława ul. Behringa 9	(088) 48 55 63, 48 29 59

woj. opolskie

VIP-CAR s.c.	Opole ul. Fieldorfa 5	(077) 55 50 51
WACAR	Głubczyce ul. Krnowska 11	(07945) 30 29
FOMAR s.c.	Nysa ul. Podolska 19	(0793) 33 37 35, 33 48 59

woj. piotrkowskie

S. SZLAWSKI	Piotrków Trybunalski ul. Kasztelańska 2	(044) 46 20 10
PHU ANCAR	Bełchatów ul. Wojska Polskiego 120	(044) 33 41 24

woj. płockie

BILS-S. MACHOWSKI	Góry k/Płocka ul. Płocka 15	(024) 61 46 34, 62 03 80

woj. poznańskie

AUTO-COMPOL SA	Poznań ul. Kazimierza Wlk. 1	(061) 52 19 05, 52 35 67
FRANCE MOTORS	Poznań/Plewiska ul. Grunwaldzka 507	(061) 67 82 73, 67 82 89, 67 87 18
O. Stankiewicz W. PIASECKI	Luboń k/Poznania ul. Rivoliego 2 b	(061) 13 08 17, 10 22 95
M. Pieluszyńska-Szczepaniak	Poznań ul. Kościelna 58	(061) 47 44 32, 48 10 38
PPUHIE GROSS	Gniezno ul. Wrzesińska 136	(066) 26 49 11

woj. przemyskie

FPUH FORTA - L. TADLA	Przemyśl ul. Lwowska 10 a	(010) 78 92 53

woj. radomskie

E. KARASIEWICZ	Radom ul. Jałowcowa 2	(048) 60 86 44

woj. rzeszowskie

J. PERCHAŁ	Rzeszów ul. Przybyszówka 964 b	(017) 62 83 87

woj. siedleckie

AUTO MOTO SERVICE	Węgrów-Bagno ul. Bagno 8 a	(0258) 30 30, 33 73
	Siedlce ul. Brzeska 178	(025) 397 75
SZAREK	Garwolin ul. Kościuszki 62	(0248) 24 15

woj. skierniewickie

PH-UDT SZREDER	Międzyborów ul. Kościuszki 22	(0493) 25 66

woj. słupskie

AUTO DIUG	Bytów ul. Harcerska 25	26 55

woj. suwalskie

L. MINKIEWICZ	Suwałki ul. Gałaja 39	(087) 66 29 22, 66 39 86

woj. szczecińskie

PHU AUTO SAGIZ s.c.	Szczecin ul. 9 Maja 86	(091) 82 39 43
R. TERLECKI	Szczecin ul. Przybrzeżna 13 b	(091) 60 10 65

woj. tarnobrzeskie

EUROSERWIS - S. PENARSKI	Stalowa Wola ul. Modrzewiowa 4	(016) 44 44 49, 44 34 79
S. BRZOZOWSKI	Sandomierz ul. Lwowska 10 a	(015) 32 31 96

woj. tarnowskie

PHU ZODIAC - W. GUT	Skrzyszów k/Tarnowa ul. Ładna 82 b	(014) 74 56 00, 74 56 45

woj. toruńskie

AUTO IMPORT SERVICE T. FRELIK	Toruń ul. Szosa Chełmińska 214	(056) 116 16, 16 24 21
PHU - J. GOSZKA	Grudziądz ul. Cegielniana 1	(051) 201 01

woj. wałbrzyskie

GAJECCY s.c.	Wałbrzych ul. Ogrodowa 1	(074) 770 58, 783 10
J. Kubański	Ząbkowice Śl. Pl. Różany 1	(072) 15 25 88
PPHU Brańcar	Świdnica ul. Westerplatte 56 a	(074) 53 46 56, 53 41 50

woj. warszawskie

AUTO-GRABCZYK	Warszawa ul. Wrocławska 2	(022) 638 11 88, 638 77 33
DECAR Sp. z o.o.	Warszawa ul. Stawki 2 a	(022) 31 35 09, 31 74 36
Kiljańczyk Sp. z o.o.	Warszawa Al. Jerozolimskie 156	(022) 658 25 80, 658 06 32
KUTYNA s.c.	Warszawa ul. Krasińskiego 43 b	(022) 663 30 72
K. RUDNIK	Wołomin ul. Szosa Jadowska 60	(022) 787 40 67, 787 10 53
Sepczyński	Warszawa ul. Bema 69/71	(022) 632 67 68, 632 42 76, 632 42 33, 637 23 23, 637 66 63
Auto Serwis Jacek Sapiński	Warszawa ul. Modlińska 194	(022) 614 04 27
Auto FUS	Warszawa ul. Ostrobramska 75	(022) 13 90 03, 13 81 55

woj. wrocławskie

J. JASIAK	Wrocław ul. Kolejowa 20 a ul. Krakowska 1	(071) 62 73 48, 61 12 31 wew. 256, 62 69 12 68 51 01
NAWROT Sp. z o.o.	Długołęka k/Wrocławia Wrocławska 33 b	(071) 15 21 18, 15 21 09, 15 20 44
T. WIELICZKO	Syców ul. Szosa Kępińska 77	(0647) 20 29

woj. zamojskie

AUTO CENTRUM Sp. z o.o.	Zamość ul. Lubelska 81	(084) 20 25

woj. zielonogórskie

ANABO	Zielona Góra ul. Szosa Kisielińska 20	(068) 20 17 22, 27 05 52, 25 68 88
PUH M. PACYNA	Karpicko k/Wolsztyna ul. Poznańska 3	(06884) 38 91