



Bjorn Blokzijl
28 november 2016

Goede voortekenen

Als je de opvolger bent van een succesvolle voorganger, dan kan dat zowel positief als negatief uitpakken. Aan de ene kant start je met een goed begin, maar aan de andere kant zal er kritisch gekeken worden naar wat jij presteert, zeker in vergelijking met degene die je opvolgt. Dat lot is gegeven aan de Renault MÃ©gane. Mede dankzij een lage bijtelling, verkocht Renault van de compacte middenklasser in 2012 bijna 21.500 exemplaren. Of de nieuwste generatie - met een zuinige dieselmotor - het in zich heeft om wederom een succesnummer te worden, moet blijken uit een uitgebreide test.



Knapperd

Als succes toch 's enkel wordt bepaald door een fraai uiterlijk... De nieuwe MÃ©gane Estate zou dan zeer hoge ogen gooien want wat is het een plaatje. We durfen het wel aan om te zeggen dat het in zijn klasse veruit de mooiste is en ten opzichte van zijn hatchback-broertje meer onderscheidend en stijlvoller vormgegeven. Tot de B-stijl is hij hetzelfde als de hatchback, maar daarachter begint dan ook juist het spektakel. Door gebruik te maken van een chroomstrip - die de lijn aanhoudt van de vorige MÃ©gane Estate - heeft de auto zowel een dynamisch als luxe voorkomen. Voor de gelegenheid is de auto voorzien van het GT-Line-pakket. Hieronder vallen uiteraard diverse badges met dezelfde tekst, LED-koplampen, dakrails, aangepaste voor- en achterbumpers Ã©n privacyglas achter en op de achterraut. In combinatie met de fraaie Bleu Iron-lak is het plaatje bijna compleet. Als GT-Line staat de auto op 17 inch lichtmetaal. Hoewel dat voor een auto in dit segment bovengemiddeld is, staat een maatje groter net iets beter bij het ontwerp. De bolle wielkasten schreeuwen om beter gevuld te worden met dezelfde wielen die ook onder de GT geleverd worden.



Extra cachet

Dat het interieur een feest der herkenning is, is natuurlijk niet gek. Eerder reden we al met de sportieve variant van de MÃ©gane en de verschillen in het binnenste zijn op Ã©Ã©n hand te tellen. Natuurlijk is de Estate vooral achter de achterbank een stuk ruimer. Met 372 liter is de hatchback al geen stakker, de stationversie gaat daar met 521 liter ruim overheen. Klap je de achterbank om dan is er een balzaal van 1.695 liter beschikbaar. Op de achterbank kunnen volwassenen hun lijf en leden goed kwijt, maar voorin bewijst de Renault dat een keuze voor een compacte middenklasse geen verkeerde hoeft te zijn als je uit bijvoorbeeld een Laguna komt. Zowel de bestuurder als de bijrijder zitten ruim. Daarbij zitten de stoelen erg goed. Bij een eerste aanblik op deze - deels leder, deels alcantara - stoelen zou je denken dat het dezelfde exemplaren zijn die ook in de GT te vinden zijn, maar schijn bedriegt. De wangen zijn zachter en bieden een hoop comfort. Desondanks geven ze ook in snel genomen bochten veel steun en geven ze ook op lange ritten veel ondersteuning voor de onderbenen. Net als bij de GT vind je overal in het interieur blauwe details. Niet alleen de blauwe stiksels op het lekkere dikke stuur en de pookhoes zijn fraai, ook de blauwgekleurde panelen op de

deuren en het dashboard geven het interieur net wat meer cachet. Helaas zijn de gebruikte materialen niet overal even mooi en zijn de naden tussen de verschillende panelen niet op het niveau van bijvoorbeeld de Golf. Daarnaast is het multimediasysteem complex en vraagt het gewenning. Vooral het feit dat je voor de klimaatinstellingen - zoals ventilatiesnelheden - door diverse menu's moet, werkt net wat minder dan gewoon een paar knoppen hiervoor.



Denkend aan minder

Toen de MÃ©gane een verkooptopper was, lag er onder de motorkap een 1.5 dCi met 110 pk. Toentertijd was deze combinatie goed voor slechts 14% bijtelling en door de grote binnenruimte en goede prijsstelling werd het de best verkopende auto in zijn segment. Renault levert in de nieuwe MÃ©gane drie benzinemotoren met 100, 130 of 205 pk en twee diesels met 110 of 130 pk. Met laatstgenoemde waren wij onderweg. Als topdiesel voldoet hij volledig. Met 320 Nm koppel - al beschikbaar bij 1.750 tpm - heeft hij ruim voldoende kracht om de ruim 1.300 kilogram zware MÃ©gane vooruit te brengen. Zijn maximale vermogen van 130 pk wordt geleverd bij 4.000 toeren per

Renault MÃ©gane Estate 1.6 dCi 130 GT-Line

minuut en tezamen spurt de auto in 10.6 seconden naar de '100' en is de top behaald bij 199 km/u. Dit doet hij - als het gaat om rijbewijsvriendelijke snelheden - in alle rust en zelfs accelereren gaat niet gepaard met een hoop nagelend geluid. Dit komt niet alleen op het conto van een goede geluidsisolatie, maar ook de loop van de motor is erg rustig. Volgens de fabrieksopgave moet een gemiddeld verbruik van slechts 4 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Zoals vaak is dit in de praktijk ruim niet haalbaar, maar bij de MÃ©gane ligt dit wat anders. Het testgemiddelde komt uit op een zeer goede 5,8 l / 100 km, maar in de cyclus werden relatief veel stadskilometers gemaakt. Op snelwegritten stond regelmatig een waarde lager dan de fabrieksopgave op het scherm. Voor de gemiddelde, verbruikbewuste zakelijke rijder moet een lager verbruik dan ook zeker mogelijk zijn. Daarbij valt op dat de motor erg soepel reageert op het rechter pedaal, bovengemiddeld goed meekomt met het Nederlandse verkeer en schakellui - zet hem in z'n 6 bij '70' en hij trekt door zonder moeite - te rijden is. Daardoor is het voor de wat minder eisende chauffeur goed om ook 's met de iets zwakkere - en vooral goedkopere - dieselversie te gaan rijden.



Puik in orde

Het unieke systeem dat Renault biedt, is het 4Control vierwielbesturingsysteem. We kennen het al van de Mégane GT en de Talisman. Helaas kun je dit fijne systeem niet bestellen als je kiest voor een dieselmotor. Toch rijdt de auto buiten dat strak en boven verwachting, waarbij de mix tussen comfort en sportiviteit perfect is. Op lange ritten stap je uitgerust en zonder pijntjes uit, maar neem je bochten alsof je met een sportwagen rijdt, dan stelt de auto zeker niet teleur. Het onderstel kan veel aan en de grens van onderstuur ligt verrassend ver. Het bochtengedrag is wel minder dan bij de versie met vierwielbesturing, maar in zijn klasse overtuigt de auto zeker. Zelfs in snel genomen bochten blijft de auto vlak en lijken de voorwielen verre van grip te verliezen. Daarbij is het gevoel in het stuurwiel prettig direct, maar zeker niet nerveus. Ook is het remvermogen puik in orde.



Na 1-1-2017 wordt het beter

Bijtelling is tot 1 januari van het komende jaar nog een belangrijk item als het gaat om zakelijk in te zetten auto's. Vanaf de eerste dag van 2017 zal voor alle brandstofmotoren 22% bijgeteld moeten worden, dus maakt het niet meer uit hoeveel de auto uitstoot. Dat is gunstig voor de MÃ©gane, hoewel hij in deze trim 21% bijtelling geniet. Toch zijn de komende jaren rooskleurig voor Renault, als de consument kijkt naar het totaalpakket van de MÃ©gane Estate. Voor een totaalbedrag van 35.518 euro heb je bijna niks te wensen over. Enkel een glazen schuifdak en iets grotere wielen zouden nog op ons verlanglijstje staan, maar dat is uiteraard smaakgebonden. Ten opzichte van de concurrentie doet hij het voor de komende tijd bijzonder goed. Of men biedt minder uitrusting, of de motor in het vooronder geeft minder vermogen. Als de zakelijke rijder ook de komende tijd enkel blijft kiezen voor de Duitse twee - Golf en Astra - dan krijgt de Fransman het moeilijk, maar kijken ze net als in het verleden naar de hoeveelheid waar voor het geld, dan wordt de MÃ©gane Estate wederom een succes.

Plus

- + Krachtige, zuinige motorisering
- + Veel binnenruimte
- + Zeer fraai ontwerp

Min

- Wat kleine wielen onder de GT-Line
- Materiaalgebruik in het interieur niet overal goed
- Multimediasysteem werkt complex