



Renault Megane Estate

Geen half werk

Autotest | Het lijkt nauwelijks nieuws. De Renault Megane is er nu ook als stationcar. Een andere daklijn, iets meer bagageruimte en klaar. Maar... ruim tachtig procent van alle verkochte Meganes is een stationcar. En, Renault heeft veel meer gedaan dan alleen de daklijn aangepast. Tijd dus voor een kennismaking met de nieuwe Renault Megane Estate!

Het ene versterkt het andere. Omdat de Megane zo populair is als stationcar, kon Renault extra werk maken van de vierde generatie van de Estate. En dat betekent heel wat meer dan een langere daklijn en langere overhang om tot een grotere bagageruimte te komen! Om meer ruimte te kunnen bieden, heeft de Estate een langere wielbasis dan de vijfdeurs Megane.

Dat verschil is vooral achterin te merken. De Estate biedt 4 cm meer beenruimte achterin en daarmee is deze Estate niet alleen geschikt als zakenauto, maar net zozeer als gezinsauto.



Bagageruimte

De bagageruimte meet 521 liter en dat is heel gemiddeld voor een auto van deze omvang. Met zowel een hendel in de bagageruimte als via de gebruikelijke hendel bovenop de rugleuning kan de achterbank worden opgeklapt. Dan neemt de ruimte toe tot 1.500 liter, waarmee de Megane Estate gemiddeld scoort.

Heel slim: onder de laadvloer is een bergruimte te vinden voor de rolhoes, zodat deze niet gaat zwerven.

Ook handig is, dat de laadvloer in hoogte is te verstellen. In de lage stand is de laadvloer verre van vlak, maar is de laadruimte maximaal. In de hoge stand neemt de beschikbare ruimte iets af, maar is de laadvloer vlak.



Voor het vervoer van lange stukken bagage kan de bijrijdersstoel worden opgeklapt, waarna 2.7 meter laadruimte ontstaat. Ook handig: Renault levert een weg te draaien trekhaak, zodat deze de auto niet ontsiert wanneer geen aanhanger wordt getrokken.

Uitrusting

Voorin is de Megane Estate gelijk aan de vijfdeurs varianten. Dat wil zeggen: volop ruimte, een keurige afwerking en een groots gevoel dat doet denken aan een auto uit een hoger segment. En dat gevoel is terecht, want de Megane (Estate) deelt veel onderdelen met grotere modellen van Renault. En omdat op de modellen uit het hogere segment logischerwijs niet mocht worden bezuinigd, tilt dit de Megane als vanzelf mee omhoog.



Dat blijkt ook uit de uitrusting, want de Megane biedt alles wat mag worden verwacht in dit segment en meer. "Meer" zit zowel in functionaliteit alsook in verfijning. Zo is de testauto voorzien van een groot staand beeldscherm dat zich laat bedienen als een tablet. Wanneer gebruik wordt gemaakt van het navigatiesysteem is dit echt een voordeel. Immers, het doet er niet toe wat zich naast de auto bevindt, maar hoe de nog te volgen route verloopt!

Middels "Multi Sense" (beschikbaar vanaf het Bose-uitrustingsniveau) kan het karakter van de Megane worden aangepast. Dat gaat bij de Megane heel wat verder dan gebruikelijk, want ook de ambiance in het interieur wordt hiermee bepaald. Zo kan worden gekozen voor alles van warme sfeerverlichting en eenvoudige klokken tot agressief rode verlichting en sportieve meters. Daarnaast worden de besturing en de reactie op het gaspedaal aangepast.



Benzine: TCe 130

Wanneer wordt gekozen voor een benzinemotor (TCe 130 in geval van de testrit), dan genereert het audiosysteem extra motorgeluid voor een nog spannender effect. Het goede nieuws is dat niet merkbaar is dat het uit de luidsprekers komt en dus heel echt klinkt. Het slechte nieuws is dat deze rauwe brom doet denken aan een driecilinder-motor en dat kan nooit de bedoeling zijn geweest van de technici bij Renault!

Op het kunstmatige geluid in de sportstand na, weet de TCe 130 juist te overtuigen met rust en veelzijdigheid. De motor is levendig wanneer daar om gevraagd wordt en juist comfortabel wanneer kalm wordt gereden. Wel valt op dat voor vlotte tussensprints op de snelweg moet worden teruggeschakeld van de zesde naar de vijfde versnelling. Dit zou kunnen wijzen op een extreme overbrenging voor zuinig rijden, maar met een testverbruik van 7.2 liter per 100 km is de TCe 130 niet bijzonder zuinig.



Diesel: dCi 130

Met een dieselmotor in het vooronder weet de Megane Estate in alle opzichten beter te overtuigen. De 1.6 liter viercilinder turbomotor levert over een enorm toerenbereik een fors koppel (320 Nm) en presteert daarom met groot gemak. Dit geeft meer rust, meer comfort en zelfs een grootser gevoel dan met de Megane met benzinemotor.

Bovendien: met de dCi 130 kon het opgegeven fabrieksverbruik van 4.0 liter per 100 km goed worden gerealiseerd. Zelfs op een veeleisend parcours met hoogteverschillen en veel stadsverkeer noteerde de boordcomputer een keurige 4.8 liter per 100 km.



Weggedrag

De keuze voor een benzine- of een dieselmotor is niet alleen van invloed op de prestaties en het verbruik. De dieselmotor is beduidend zwaarder en dit extra

gewicht op de voorwielen doet de Megane Estate goed. De Megane Estate diesel voelt groot, stabiel en vertrouwenwekkend.

Van de langere wielbasis is in de praktijk weinig merkbaar, maar in theorie draagt ook dat bij aan het nog grootsere gevoel van de Megane Estate.

Conclusie

De Megane IV is nu ook leverbaar als Estate en Renault heeft geen half werk geleverd! Naast de gebruikelijke hogere daklijn en langere overhang, heeft de Estate namelijk ook een langere wielbasis. En dat maakt het verschil! De langere wielbasis zorgt voor meer beenruimte achterin en daarmee is de Estate een betere zakenauto en een betere gezinsauto dan de Megane hatchback.

Daarbij deelt de Estate, net als de Megane vijfdeurs, de techniek van de grotere modellen van Renault. Daarmee voelt de Megane ook grootser en hoogwaardiger dan andere auto's in dit segment. Dat geldt voor de uitrusting, de afwerking en natuurlijk ook voor de rijeigenschappen. ■



Specificaties

Renault Megane Estate dCi 130 Bose

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 181 x 150 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.469 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.850 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	521 l
Bandenmaat	205/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	199 km/u
Verbruik gemiddeld	4 l / 100 km
Verbruik stad	4,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	103 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.190,-
Prijs instapmodel	€ 21.290,-