



Renault Mégane CC

Vrijheid, blijheid

Autotest | Het moet een middenklasse gezinsauto worden, dat staat vast. Maar daarbuiten is de keuze geheel aan u. En voor u liever geen onopvallende Duitse of Japanse auto, maar bij voorkeur iets met meer flair en karakter. Sterker nog: de vrijheid van een cabriolet en de elegante lijnen van een coupé lonken. Kortom: u voelt zich aangetrokken tot de Renault Mégane CC. Een verstandige verleiding?

De Renault Mégane CC is een zogenaamde "Coupé Cabriolet". Dat betekent dat de auto niet is voorzien van een stoffen cabriodak, maar van een scharnierende, metalen dakconstructie. Het voordeel van deze constructie is snel duidelijk. Met gesloten dak lijkt de Mégane CC op een coupé en is het comfort vergelijkbaar met dat van andere Méganes.



Met een druk op de knop kan het dak worden geopend (desgewenst rijdend met een snelheid van maximaal 5 km/u). 21 seconden later is de Mégane een volwaardige cabriolet. Daarbij heeft Renault geleerd van een fout uit het verleden: de voorruit loopt niet zo ver boven de hoofden van de bestuurder en bijrijder door, dat het gevoel van vrijheid wordt

ontnomen.

Mede dankzij een standaard "anti-turbulentie-ruit" tussen de achterste hoofdsteunen, is het comfort ook met open dak prima. Ook op de snelweg kan probleemloos een gesprek worden gevoerd zonder de stem te hoeven verheffen. Het "Arkamys" audiosysteem (incl. prima functionerende iPod-interface) is extra krachtig, zodat ook met geopend dak volop van de muziek kan worden genoten. De Mégane CC overtuigt daarom ook als cabriolet.



Gewicht

Maar ... de veelzijdigheid heeft een keerzijde. Terwijl een stoffen dak kan worden opgevouwen tot een compact pakketje, neemt het dak van de Mégane veel

plaats in in de bagageruimte. De kofferruimte moet bovendien even lang zijn als het langste dakdeel en daarom is de Mégane CC van de zijkant gezien wat uit proportie. Vooral met gesloten dak valt op dat de achterklep bijna langer is dan de motorkap.

Bovendien hebben de voorwielen nauwelijks overhang en de achterwielen juist veel. Om ruimte te maken voor het dak is de wielbasis van de Mégane CC korter dan die van de alledaagse Mégane (en korter dan die van de meeste tegenstrevers). De ruimte op de achterbank is daarom uiterst gering. Alleen wanneer de voorstoelen flink vooruit worden gezet, hebben volwassenen achterin voldoende beenruimte.



Weggedrag

Daarbij is het dak merkbaar zwaar. Tijdens het openen en sluiten rust het gewicht van het gehele dak kortstondig op de achteras en leunt de auto voelbaar achterover! Daarbij verraden de rijeigenschappen dat de Mégane CC een zeer zware auto is. De auto stuurt niet zwaar, maar bij een plotselinge stuurbeweging (uitwijkmanoeuvre!) glijdt de Mégane CC gemakkelijk over alle vier de wielen weg.



Veiligheid

Het standaard aanwezige elektronische stabilisatie programma (ESP) vangt dit gelukkig op, waardoor de veiligheid toch is gewaarborgd.

Het extra gewicht wordt mede veroorzaakt door de vele verstevigingsbalken. Bij een traditionele auto maakt het dak een essentieel deel uit van de kooiconstructie. Bij een cabriolet is alle stevigheid onder en in de deuren te vinden. Desondanks tordeert de Mégane CC op slecht wegdek nadrukkelijk.

Prestaties

Ook in de prestaties is merkbaar dat de Mégane CC een "gewichtige" auto is. Eerst is gereden met de 160 pk dieselmotor die de Mégane stationcar tot een uitdagend snelle auto maakt. Dezelfde motor zwoegt en zweet om de Mégane CC aan te drijven. De levendigheid en overmacht van weleer zijn ver te zoeken en de prestaties zijn slechts voldoende. Mede daarom komt de "dCi 160" niet naar Nederland.

De "TCE 130" is juist wel een aanrader. Deze benzinemotor met turbo heeft om te beginnen een verfijndere loop dan de dieselmotor. Daarbij zijn de versnellingsbakverhoudingen zo gekozen dat de motor goed op toeren blijft en altijd prima presteert.

Het nadeel daarvan is dat de auto vermoeiend is op de lange afstand. Ter illustratie: 100 km/u betekent 3.000 toeren per minuut en dat is bovengemiddeld veel voor een auto als deze. Ondanks het feit dat de TCE130 hard moet werken om te presteren, is het door Renault beloofde verbruik van 7.3 liter per 100 km in de praktijk toch goed haalbaar. Dat is mede te danken aan de schakelindicator, die aangeeft wat het beste moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen.



Bovendien is de Mégane CC simpelweg geen uitdagende stuurmansauto (de afstemming van het

onderstel is gelijk aan de Mégane sedan, niet de sportieve Mégane coupé). Deze open Mégane is vooral gemaakt om kalm mee te rijden, zodat maximaal kan worden genoten van de omgeving. Wanneer het weer dat niet toelaat, biedt de Mégane CC dankzij het glazen dak nog steeds een groter gevoel van vrijheid dan menig andere auto.

Conclusie

U zoekt een bijzondere auto, maar tegelijkertijd wel een vertrouwde auto? Dan is een open sportwagen een te radicale keuze. Een bestaande gezinsauto in een bijzondere uitvoering is dan juist wel een optie. De Renault Mégane CC biedt dezelfde techniek en veiligheidsvoorzieningen als iedere andere Mégane, maar niet de ruimte. Met gesloten dak biedt de Mégane CC alle comfort van een coupé. Met een druk op de knop verandert deze Mégane in een prima cabriolet.

Alhoewel Renault daarmee alle beloften waarmaakt, kent deze geavanceerde constructie diverse nadelen. Het belangrijkste daarvan is dat de auto zeer zwaar is geworden en dat vertaalt zich in matige prestaties en een weinig opwindend weggedrag. Dat klinkt echter negatiever dan het is, want dit is een kenmerk van alle coupé cabriolets. De Renault Mégane onderscheidt zich met nog meer nadruk op comfort, uitstekende scores in de botsproeven en natuurlijk met een onmiskenbare Franse flair. ■



Specificaties

Renault Megane CC TCe130 Privilege

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	449 x 181 x 143 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.475 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	211/417 l
Bandenmaat	205/50R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1397 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 5500 tpm
Koppel	190 Nm @ 2250 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	169 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 33.990,-
Prijs instapmodel	€ 33.990,-