



Verkoopknallerrr

Zo af en toe komt er zo'n auto voorbij die dwars door alle verkoopstatistieken heen knalt. Het merk dat het bewuste model voert, is dan het gelukkigste van allemaal en momenteel valt die eer Renault ten deel. De Mégane werd in de eerste vier maanden van dit jaar al net zoveel verkocht als het hele vorige kalenderjaar en de Franse fabriek draaide op een gegeven moment zelfs 80% van zijn productie voor de Nederlandse markt. Er is maar één reden waarom de Mégane gelijkwaardige concurrentie achter zich laat: het bijtellingsstelsel in Nederland.



Melkkoe

De automobilist wordt op alle mogelijke manieren uitgemolken door de overheid. Het vreemd georganiseerde bijtellingsstelsel is daar Ã©Ã©n manier van. Renault heeft alleen het voordeel dat ze de MÃ©gane onder een vastgestelde grens hebben zitten qua uitstoot, waar je met slechts twee grammetjes meer CO2 na 1 juli zomaar van 14% naar 20% bijtelling zou schieten. De leaserijder is daar - in onze ogen geheel terecht - toch gevoelig voor en kiest dus massaal voor de MÃ©gane Estate. Zelfs vanuit hogere klassen stappen mensen 'terug' naar een MÃ©gane om vervolgens het resterende budget aan uitrusting te besteden. Het is dus niet voor niets dat de Renaults die je momenteel op de snelweg om de oren vliegen vooral bomvol uitgeruste Boses of sportief uitgevoerde GT-Lines zijn. Onze testauto was een Bose uitgevoerd in een kastanjebruine (Marron GlacÃ©) metallic lak.



Goed gekleed

Aan de buitenzijde is de Bose-uitvoering te herkennen de zeventienduims zwarte wielen en zwarte spiegelkappen. Persoonlijk vonden we dat zwart niet zo goed matchen met de diepbruine lakkleur, maar op een contrasterende kleur oogt het wat ons betreft juist erg stoer. De LED-dagrijverlichting springt onderin de koplampen erg in het oog. Wanneer voor een GT-Line gekozen wordt, verandert het front vrij ingrijpend en verhuist de dagrijverlichting naar beneden, naast de mistlampen. Onder de kentekenplaat zit dan een prominentere luchtinlaat en zowel zilver- als donkerkleurige delen in bumper, koplampen en spiegels maken het plaatje compleet. In beide uitvoeringen verandert de MÃ©gane van een potentieel anonieme C-segmenter naar een zelfverzekerd plaatje, waar je zeker mee voor de dag kan komen.



Bomvol

Ook in het interieur laten beide uitvoeringen hun sporen na. De Bose doet dat uiteraard met een puike geluidsinstallatie, maar vooral de tweekleurige leren stoelen laten een sterke indruk achter. Het donkere leer op de flanken wordt vergezeld door lichte alcantara inlegstukken. Daarbij is de bestuurdersstoel compleet elektrisch verstelbaar naar vrijwel elke gewenste positie. De GT-line zet de zijdelingse steun van de stoelen nog net wat aan, zodat er met recht gesproken kan worden over sportstoelen. De ruimte op de achterbank is in zijn klasse heel redelijk te noemen, al kent de hoofdruimte wel zijn grens, zeker bij aanwezigheid van een panoramadak gaat een lang persoon dat merken. Ook de kofferruimte voldoet aan de verwachtingen, ondanks dat hij optisch door de schuine C-stijl wat kleiner lijkt dan die van de concurrentie.

In het zicht heeft de schuingeplaatste achterraut wel een licht nadelig effect, maar

verder is zicht rondom gewoon goed. Het mooie is dat zowel de Bose als GT-Line standaard parkeersensoren voor en achter hebben en zelfs een achteruitrijcamera, dus daarmee wordt het nadeel van de vlakke achterraut opgeheven. Het dashboard is als het weerzien van een oude bekende. Veel elementen zagen we eerder in varianten op deze auto als de Grand Scenic en de Fluence Z.E., al wordt het eigen gezicht bepaald door sierstrips en logo's die per uitrustingsniveau verschillen. Bijzonder detail in onze Bose waren de gele accenten in de toerenteller. Een mooie verwijzing naar de Mégane RS, al is het natuurlijk wel een beetje miezerig dat het gele gebied in het maximale bereik van een dieselmotor zit. De GT-Line kent grijze wijzerplaten met een traditionele naald voor de kilometerteller en dat vinden we toch wel weer prettiger dan onze digitale cijfers.



Meer rijplezier

De voordelen van deze zuinige configuratie in de Mégane waren zo groot, dat hij al veelvuldig voor zijn introductie ongezien besteld werd. Die kopers namen een risicootje op het gebied van rijeigenschappen en comfort, maar toch komen ze niet bedrogen uit. Het blok is voldoende krachtig om prima met de auto overweg te kunnen. Waar de Scenic met dezelfde motorisering ons al positief stemde, biedt deze Mégane nog duidelijk wat meer rijplezier. De ruimtewagen had uiteraard een wat comfortabeler inslag. Ook deze Renault kent zijn comfort, maar verdrinkt daar gelukkig niet in. In de stuurrespons doet de Mégane zelfs een sportieve duit in het zakje. Het motorgeluid blijft over de hele linie mooi op de achtergrond, des te spijtiger dat rijwind en afrogluiden juist weer sterker aanwezig zijn dan verwacht.

Om het geheel extra zuinig te maken kent de Renault lange versnellingen en word je door middel van een (te) klein lampje gemaand om op of terug te schakelen. Vergeleken met soortgelijke systemen bij de concurrentie, komt de melding om het volgende verzet te kiezen relatief laat en dat is niet zonder reden, want onder de 1.500 toeren is de Mégane ronduit futloos. Zodra je verder komt, draait het karakter om als een blad aan de boom en heb je ineens genoeg vermogen voorhanden. Het voordeel is natuurlijk wel dat je bij constant blijvende snelheden juist gebruik kan maken van dit gematigde en tegelijk zuinige toereengebied. Vermoedelijk zal het wel betekenen dat de leaserijder met tankpas liever wat doorrijdt en de winst op het gebied van verbruik laat liggen. Wij kwamen uit op 4,8 liter per 100 kilometer gemiddeld. Niet onaardig, maar toch weer een aardig stukje verwijderd van de opgegeven 3,5 liter.



Succesfactor

Ondanks dat de grote hoeveelheid vroeg verkochte MÃ©ganes je op andere gedachten zouden kunnen brengen, is het niet terecht om het succes van deze Fransos alleen bij de uitstoot te leggen. Wanneer je de auto op de juiste manier rijdt, hoef je namelijk niet in te boeten op rijplezier en gemak. Helaas zijn de beloftes omtrent het verbruik onhaalbaar, maar nog steeds is de auto zeer zuinig te rijden. Het vraagt wel van de bestuurder om hier bewust mee om te gaan en zodra dit kan het zuinige toereengebied te benutten. De twee overdadige uitvoeringen Bose en GT-Line zijn absolute aanraders. Alle denkbare luxe is aanwezig en daarnaast krijgt het uiterlijk net dat beetje pit dat de standaarduitvoering zo hard nodig heeft. En het allermooiste voor Renault en de potentiële kopers is dat het feestje na 1 juli 2012 gewoon door gaat voor de MÃ©gane.

Aanvulling januari 2013

De versie die wij getest hebben heeft per 1 januari zijn 14% bijtelling verloren, maar door enkele lichte aanpassingen heeft Renault de uitstoot nog verder omlaag weten te brengen. Hiermee is de MÃ©gane ook in 2013 nog goed voor 14% bijtelling. (Ondanks dat modeljaar 2012 goed is voor 20%)

Plus

- + Bomvol luxe
- + Stuur strak
- + Fiscaal aantrekkelijk

Min

- Bijgeluiden
- Power onder 1.500 tpm
- Fabrieksopgave onhaalbaar