

Renault Mégane 1.6 Flex Fuel

I den långa raden av bilar som både försöker vara sportiga och praktiska, är Mégane Sport Tourer ett intressant val. Den är sprungen ur Golfklassen, men är i kombiutförande förlängd så att den får innerutrymmen nära nog i klass med Volvos stora kombibilar. Vi testar i etanolversion.



Flex Fuel är i grunden en bensinmotor som gjorts om för etanoldrift. Den är alltså inte optimerad för ökad effekt eller minimerad förbrukning. Inte heller har den något av den senaste tidens bränslebesparande utrustning, som start-stopp-teknik, variabla kamaxlar eller individuellt styrda cylindrar. En växlingsindikator är enda hjälpmidlet för att hålla nere förbrukningen.

Lågt växlad

Mégane är visserligen sexväxlad, men sjätte växeln fungerar redan från 50 km/h och i motorvägsfart försöker jag flera gånger växla upp från sexan, i tron att jag kör på fyrans växel. Sammantaget ger det en förbrukning långt över miljöbilsdefinitionen om det inte vore för att den kan framföras på E85. Under testet klarar vi oss på cirka 0,75 liter milen, vilket är bra för en etanolbil och bättre än deklarerat. Flex Fuel har motorblocksvärmare som standard, vilket minskar förbrukning och utsläpp om den används rätt. Mégane är en Eco2, vilket betyder att den är tillverkad i en miljöcertifierad fabrik, använder minst 5 % återvunnen plast och till minst 95 % kan återvinnas.

Hög säkerhet

Renault fokuserar mycket på säkerhet, med flest modeller som fått toppbetyg i Euro-NCAP av alla märken. Mégane är inget undantag, med högsta betyg och en mycket lång säkerhetsutrustningslista som standard. Bromsarna är låsningsfria, med elektronisk bromskraftfördelning och panikbromsassistans, därtill avancerat antisladdsystem. Sidokrockgardiner hela vägen och sidokrockkuddar fram kompletteras med dubbla bältessträckare och belastningsbegränsare fram

och nackskydd med pisksnärtskydd på alla platser. Det är mycket lätt att fästa en bilbarnstol i baksätet och passagerarkrockkudden stängs av med ett enkelt vred. Bältespåminnare för alla platser är standard. Den aktiva säkerheten förbättras av att vindrutetorkarna har automatisk köranpassning och regnsensor, utom för den enklaste versionen. Däremot är bi-Xenonstrålkastare med kurvlyjus ett ganska dyrt tillval.

Som förare sitter man bra, med en ratt som kan justeras i alla ledder och en utmärkt stol. I baksätet gynnas man av att kombiversionen har längre hjulbas och totallängd än övriga Mégane-versioner, med extra knäutrymme som följd. Däremot är takhöjden dålig ut mot sidorna, där karossformen stjäl många centimeter i huvudhöjd. De högt uppdragna sidorutorna ger dålig runtomsikt från förarplatsen och gör det mörkt i baksätet. Sikten bakåt är usel, vilket gör parkeringsradarn till ett smart tillval även om ljudsignalerna är irriterande höga och gälla.

Stort men inte plant

Bagageutrymmet har låg inlastningshöjd, men luckan är smal och utrymmet ganska oregelbundet, särskilt med nedfällt baksäte då det inte blir plant. 524 liter ryms med baksätet uppe, 1600 liter om det fälls ner. Det hade blivit mer om inte Renault fallit för trenden med sluttande taklinje, men det är ändå i samma härad som konkurrenterna, och med högre maxlast. Om man inte insisterar på reservhjulet (extrautrustning), tillkommer ett väl skyddat utrymme under lastgolvet. Renault Scenic är den kanske mest praktiska modellen av alla, men systemmodellen Mégane har inte fått mycket av det. Förvaringsfacken är få och små, bagagerummet har bara två grova krokar och det fällbara baksätet har ingen genomlastningslucka. Dock går främre passagerarstolen att fälla, vilket ger ett 255 cm långt lastutrymme. I lastutrymmet finns också ett tolvvoltsuttag.

Ingen sport

”Sport Tourer” är taget ur luften, bilen är snarare vilsam än sportig. Det gäller både fjädringen, som är behagligt mjuk, och den elektriska servostyrningen som sparar bränsle jämfört med oljedriven servo, men minimerar intrycken från vägen. Bilen går mycket tyst utom vid kraftig gas, eller på dåliga vägar där en del buller letar sig in.

Ologiska reglage

Instrumenteringen är halvdigital och slår om så fort man kör en km/h snabbare eller långsammare; det är vilsammare med instrument som bara anger hastigheten i jämna siffror. Som komplement till farthållaren finns en intelligent fartbegränsare som ställs in på den högsta hastighet man vill hålla på tillfället. För att köra snabbare måste man ”trampa igenom” ett motstånd, och då lyser delar av instrumenteringen rött. Vi stängde snart av farthållaren och använde detta istället, vilket tillåter att man släpper på farten i uppförsbackarna och därmed minskar förbrukningen samtidigt som man inte riskerar att köra för fort. Standard på alla versioner utom den billigaste.

Tyvärr är reglagen för farthållaren placerade långt bak mellan stolarna. Också andra spakar och reglage är utspridda utan logik, med stolsvärmen gömd på stolens yttersida, en svårskött och ologisk radio och en inbyggd navigator (standard på dyrare versioner) som kräver mycket tillvänjning. Luftkonditioneringen, standard också för de enklaste modellerna, är i gengäld lättskött och effektiv.

Istället för en nyckel har Mégane ett ”handsfreekort”. Den har fördelen att dörrarna låses automatiskt när man lämnar bilen med kortet i fickan. Nackdelen är att man inte, som på en bil med startnyckel, kan stänga av motorn vid ett rödljus men ändå låta stereo och fläkt vara på.

Dieseln vilsammare

Mégane finns också som miljöbilsklassad diesel. Den är precis lika stark men mer vilsam eftersom maximala vridmomentet kommer redan vid 1750 varv. Med en snittförbrukning på 0,44 liter/mil är dieseln milkostnad lägre, men inte tillräckligt för att tjäna in merkostnaden på 20 000 kr jämfört med denna Flex Fuel.

Från 170 000 kronor för en så pass stor bil är snarast billigt, särskilt sen Renault förstärkte sina garantier. Utrustningen är ganska generös och de dyrare nivåerna ger mycket extra för pengarna. En del tillval, som panoramaglastaket, finns bara för den dyraste versionen, vilket gör att man lätt hamnar på fel sida 200 000 kronor, men det är fortsatt bra i jämförelse med många konkurrenter. Som alla etanolbilar i klassen, är Méganen befriad från fordonsskatt i fem år, tankas med ett skattebefriat drivmedel och har parkeringsförmåner i en lång rad kommuner. Jämfört med Mégane i halvkombiutförande får man mycket mer bil för bara lite mer pengar.

Mattias Goldmann

Vi gillar: Bagageutrymme, maxlast, komfort, pris

Vi ogillar: Brist på praktiska lösningar, dålig sikt, mörk kupé, lågt växlad

Överväg också: Etanoldrivna kombiversioner av VW Golf, Ford Focus och Peugeot 307, dieselversionen av Mégane

Fakta

Fordonsbeteckning: Renault Mégane Sport Tourer 1.6 Eco2 Flex Fuel

Bränsle: Etanol/Bensin

Pris: Authentique 168 900 kr, Expression 177 900 kr, Dynamique 186 900 kr

Miljöpåverkan: 75 g CO₂/km på E85, 160 g CO₂/km på bensin

Bränsleförbrukning: 0,90 l/mil på E85, 0,68 l/mil på bensin (blandad körning).

Säkerhet: Fem stjärnor av fem möjliga vid Euro-NCAPs krocktest.

Motor: Effekt: 110 hk (vid 6 000 r/m), Vridmoment: 151 Nm (vid 4 250 r/m)

Mått: Längd: 456 cm, Bredd: 180 cm, Höjd: 147 cm, Axelavstånd: 270 cm

Vikt: Tjänstevikt: 1 360 kg, Maxlast: 530 kg

Garantier: Nybilsgaranti: 5 år, Personvagnsgaranti: 3 år, Lackgaranti: 3 år, Rostskyddsgaranti: 12 år, Renault Assistans: 3 år

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, Gratis parkering i 30-talet kommuner

Förmånsvärde: 24 240 – 25 260 kr/år brutto (med 20 % rabatt tack vare etanoldrift, vilket gäller åtminstone till och med år 2011)