Michel van Breugel
18 februari 2009

© Rijtesten.nl

Vaarwel derriÃ¨re

Het eerste model MÃ©gane zal niet bij veel mensen zijn blijven hangen. De driedeursvariant werd gezien als een redelijk sportieve Renault, de vijfdeurs bleef daar echter wat bij achter. Het stoffige karakter van dit model werd snel vergeten toen de MÃ©gane II in 2002 op de markt kwam. Deze middenklasser kwam vooral in opspraak door zijn opmerkelijk â€œderriÃ¨reâ€•. Of je vervloekte het model, of je vond hem schitterend. Door deze tweestrijd kon Renault niet genoeg rijders strikken voor de MÃ©gane waardoor de Fransen met de MÃ©gane III op veilig hebben gespeeld betreft het design van hun middenklasser.

Ondanks de toenemende populariteit van kleine auto's zullen middenklassers voor gezinnen en leaserijders de meest interessante autoâ€™s blijven. Het duo Golf en Astra zijn hier natuurlijk peilers, maar ook Renault heeft zich met de MÃ©gane hier in zijn

bestaansjaren fraai tussen weten te wurmen. Renault start de modelreeks met de vijfdeurs hatchback, binnenkort volgt de driedeurs CoupÃ© en half dit jaar de ScÃ©nic. Wij reden een week met eerstgenoemde voorzien van de vooralsnog krachtigste diesel in het vooronder.

Familiegezicht

Optisch is de MÃ©gane behoorlijk gewijzigd in vergelijking met het model dat wordt opgevolgd. Dit model zal naar verwachting dan ook meer aansluiten bij de algehele smaak van de consument. De vorige MÃ©gane was voor menigeen behoorlijk wennen. Renault heeft er wederom voor gekozen om de vijfdeurs hatchback en ander exterieur mee te geven dan de, meer op sportiviteit gerichte, driedeurs CoupÃ©. Vooral de voorzijde van de gereden carrosserievariant heeft veel overeenkomsten met de nieuwe Laguna. Dat is juist de bedoeling: Renault wil Ã©Ã©n familiegezicht aan de

buitenwereld tonen. Dit wordt door de ontwerpers ook meegenomen in de aankomende facelift van de Clio.

Juist de voorzijde kenmerkt deze nieuwe MÃ©gane zo. De Fransoos heeft ver in de schermen doorgetrokken koplampunits en een brede, opvallende, lichtinlaat onderin de bumper. Opvallend vinden wij de nette afwerking van de parkeersensoren. Aan beide zijkanten zijn deze nog minimaal zichtbaar, de twee middelste zitten echter in het zwarte plastic rondom de nummerplaat. Dit vinden we overigens aan de achterzijde ook terug. De flanken kenmerken zich in eerste instantie door de eenvoudige belijning, de deuren lijken nagenoeg vlak te zijn. Opvallend zijn wel de grote plastic stootstrips onderaan de deurpanelen. Niet de fraaiste oplossing. De achterzijde is het meest anonieme gedeelte van de MÃ©gane. De achterlichtunits zijn groot uitgevallen en gaan ver de hoek om. Betreft de uiterlijk kenmerken heeft onze PrivilÃ¨ge xenonverlichting mee gekregen, parkeersensoren een groot panoramadak en 17-inch lichtmetaal.

Rijkelijk uitgerust

De wijzigingen in het interieur zijn eveneens goed zichtbaar. Ook hier is er met een schuin oog naar grotere broer Laguna gekeken. Het materiaalgebruik valt positief op door de kwaliteit die het uitstraalt en de manier waarop het is gemonteerd. Renault legt de lat voor de MÃ©gane binnenin duidelijk hoger. De gereden PrivilÃ¨ge is rijkelijk uitgerust met zaken die direct in het zicht springen zoals lederen bekleding, elektrisch verstelbare voorstoelen en een navigatiesysteem. De kleurstelling is door het zwarte leder wat somber, de hoogglans strook geeft hier nog iets verlichting. Deze horizontale strook kan echter ook in bijvoorbeeld aluminiumkleur of met een houtaccent geleverd worden, al naar gelang de wens. Het instellen van de stoelen gaat gemakkelijk, echter is het zitvlak niet optimaal verstelbaar. Alleen de achterkant is in hoogte verstelbaar, de voorzijde niet. Een sportieve zit is hierdoor nauwelijks mogelijk, waar de stoelen overigens ook niet voor bedoeld lijken. Eenmaal plaatsgenomen op het zwarte leer is

het zicht rondom voldoende, maar naar achteren houd het niet over. Gelukkig is ons testexemplaar voorzien van parkeersensoren, aan de achterzijde bijna een must op de MÃ©gane.

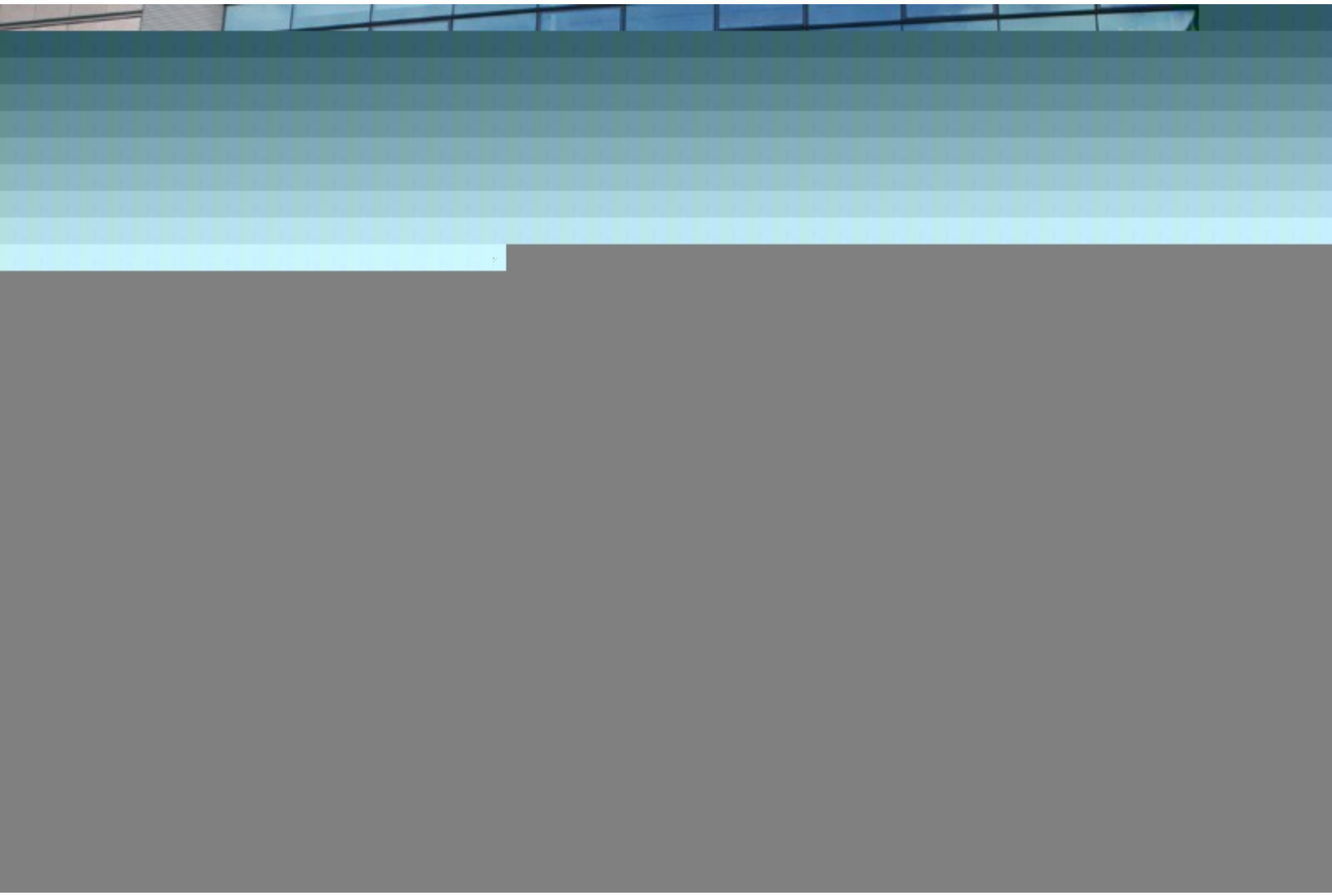
Het navigatiesysteem is te bedienen op de middentunnel achter de versnellingsbak. Het bedienen ervan lijkt afgeleid van het MMI-systeem van Audi of het iDrive systeem van BMW. Met een grote ronde knop is door menu's te bladeren om bij de gewenste activiteiten te komen. De plek van het scherm is prima, maar het grote plastic omhulsel is de enige domper in het interieur. Overzichtelijkheid lijkt het nieuwe toverwoord in de Fransoos, zo is de kilometerteller geheel digitaal en van een fors formaat. Daaronder is direct de temperatuurmeter en brandstofmeter geplaatst. Dit heeft als resultaat dat de klokkenwinkel een opgeruimde indruk maakt. Ook achterin is het zitmeubilair comfortabel uitgevoerd, waarbij de instap naar de achterbank redelijk nauw is door de wat kleine achterportieren. Vooral de beenruimte valt achterin de MÃ©gane behoorlijk tegen. Wanneer de 1.90 meter lange redacteur een fijne afstelling voorin programmeert, kan zijn maat drieenveertig haast niet tussen de achterbank en voorstoel in gemanoeuvreerd worden. De hoofdruimte is, ondanks de vrij lage daklijn, nog ruim voldoende. De bagageruimte meet 372 liter en is uitbreidbaar tot 1190 liter. De tildrempel is helaas wat aan de hoge kant maar het aantal liters is in zijn klasse aan de hoge kant.

Stil, vlot en zuinig

Op dit moment zijn er zes motoriseringen leverbaar voor de MÃ©gane hatchback, drie benzinemotoren en drie diesels. De diesels hebben een vermogen van 90, 110 of 130pk. De door ons gereden 1.9 dCi met 130pk zal in de leasemarkt een veel gevraagd model worden welke als Expression, Dynamique of als PrivilÃ¨ge besteld kan worden. Deze turbodiesel genereert een koppel van 300 Nm bij 1750 tpm. Op papier levert dit een topsnelheid van boven de 200 km/h op en een acceleratie van 0-100 km/h in 9,5 seconden. In praktijk levert de diesel onder de 1700 toeren erg weinig kracht. Er lijkt dan bijna geen leven in de brouwerij te zijn. Daarboven komt bij vol gas de turbo er vrij hardhandig in. Van een turbogat kunnen we hier wellicht spreken, het is overigens niet storend als hier rekening mee gehouden wordt. Dieselmotoren maken kunnen ze in Frankrijk wel. De dCi-motoren staan te boek als stille, vlotte maar toch zuinige krachtbronnen. Zo ook deze 130 pk dCi. Tijdens het rijden is het nagenoeg niet

waarneembaar dat je met een diesel op pad bent. Pas bij felle acceleraties is het kenmerkende genagel uit het vooronder goed hoorbaar. Met tussensprints weet de diesel wel raad, hierin is de MÃ©gane lekker vlot. De kunstmatig aanvoelende versnellingsbak is eigenlijk de enige die het feestje wat tempert. Het gevoel tussen de versnellingen lijkt ver te zoeken, het bijbehorende klik-klak geluid bevredigt het oor hierbij ook niet. Positief aan de bak is echter wel de trefzekerheid waarmee door de versnellingen wordt gegaan. Het koppelingspedaal speelt hier prima op in, het aangrijpingspunt ligt ver onderin en de kracht van de diesel is direct waarneembaar in het pedaal.

De vorige MÃ©gane stond niet bepaald te boek als een bochtenridder. De elektronisch aanvoelende stuurinstallatie was een bekende klacht van veel gebruikers. Renault heeft dit onder handen genomen in de MÃ©gane III maar helemaal verlost van het euvel is de Fransman nog niet. Het stuurwiel voelt nog steeds niet aan als Ã©Ã©n geheel met de voorwielen. De communicatie is verbeterd maar gevoel zit er grotendeels niet in. Het gaat daarvoor tÃ© onnatuurlijk. De balans van het onderstel is prima in orde. Bij hogere bochtsnelheden glijdt de voortrein geleidelijk rechtdoor, iets wat gemakkelijk op te vangen is. Comfort staat nog steeds bovenaan bij de middenklasser van Renault, als stug zal de auto niet snel betiteld worden. Dit is vooral bij verkeersdrempels goed waarneembaar, met een behoorlijk snelheid laat de Fransoos hier nog gemakkelijk over rijden. Er is overigens wel voor gekozen de vijfdeurs hatchback meer op comfort te laten richten dan de driedeurs variant. Zoals gezegd zijn de prestaties prima waarbij het verbruik binnen de perken blijft. Voor het geleverde vermogen is 15 kilometer per liter diesel acceptabel.



Sterke introductie

Feitelijk kunnen we niet meer om de nieuwe Renault MÃ©gane heen. Hij heeft zich gewoon gevestigd tussen de Duitse verkooptoppers Golf en Astra. Ook landgenoot 308 weet aardig van de toren te blazen. In het leasesegment zullen vooral de 110 pk sterke en de gereden 130 pk sterke diesel veelgevraagde modellen worden. De 90 pk sterke dCi, welke overigens met A-label wordt verkocht, lijkt ons iets onderbemeten voor de bijna 1300 kilo wegende Fransman. De minpunten van het vorige model zijn bij de MÃ©gane III wel minder storend, maar niet verdwenen. Het veelbesproken exterieur is meer een familiegezicht geworden en in het elektrisch aanvoelende stuurgevoel is iets meer gevoel gekomen. Daarnaast is de MÃ©gane leverbaar met de fijne dCi-diesels waarmee het Franse merk absoluut gaat scoren in het leasesegment.

De vanafprijs van de vijfdeurs MÃ©gane III ligt in lijn van de concurrentie, â‚¬ 19.700.

Hiervoor wordt de auto afgeleverd als 1.6 16V met het basisniveau Authentique. De driedeurs coupÃ© zal voor circa â‚¬ 500 meer op de markt gebracht worden. Dieselen kan vanaf â‚¬ 27.750 voor de genoemde dCi 90 pk. De gereden dCi 130 pk heeft naast de al niet misselijke opties van de PrivilÃ¨ge onder andere een navigatiesysteem wat de aanschafprijs boven de â‚¬ 36.000 brengt. Een fors bedrag voor een middenklasser, maar dan zit hij wel goed in de spullen in heeft hij een fijne diesel onder de motorkap.

Fotografie: Christian Wesselius

Plus

+ Zit kwalitatief goed in elkaar
+ Dieselmotor is opvallend stil
+ Vlot en toch zuinig

Min

- Versnellingsbak voelt kunstmatig aan
- Beenruimte achterin valt tegen
- Weinig gevoel in besturing