



Renault Megane II Enfant terrible

De Renault Megane heeft een facelift ondergaan. Tenminste, dat zegt Renault. Het verschil tussen de nieuwe "Megane Phase II" en de vorige versie is op het eerste gezicht niet duidelijk. Nog steeds wordt de Megane gekenmerkt door de eigzinnige vormgeving. Nog steeds is de Megane vooruitstrevend in uitrusting en veiligheid. Het grootste verschil is dat het grote publiek de auto inmiddels weet te waarderen. Of is er toch meer nieuws te melden?

Pas met een exemplaar van de vorige generatie naast de testauto, worden de verschillen duidelijk. De koplampen van beide auto's lopen over in de grille, maar bij de vernieuwde Megane zijn de koplampen en grille scherper getekend. Bovendien zijn de nieuwe koplampen voorzien van een "elliptische module", waardoor ze er interessanter uitzien. De mistlampen zijn iets verder naar buiten geplaatst, wat de auto breder maakt.

Aan de achterzijde is het verschil nog kleiner. Het doorschijnende deel van de achterlichten is nu niet staand, maar liggend uitgevoerd waarmee de auto wederom breder lijkt. De achterkant blijft als vanouds lekker eigenwijs met een achterraut die tegen de rijrichting in lijkt te zijn geplaatst. Renault wist zich daarmee bij introductie van de Megane in 2002 te onderscheiden en die durf is inmiddels meer dan beloond met uitstekende verkoopcijfers.



Interieur

Dat succes is mede te danken aan het royale uitrustingsniveau. De Megane biedt veel luxe per euro.

Bovendien bedient de auto zich vanaf het eerste begin van moderne technieken als sleutelvrije toegang. De sleutel is vervangen door een kaart. Voor wie de kaart draagt, ontgrendelen de portieren bij de geringste aanraking. De testauto is een "Privilège"-uitvoering en dat betekent xenon koplampen met lichtsensor, een regensensor, een boordcomputer en een uitgebreid audiosysteem. Deze laatste is voorzien van een 6-CD wisselaar in het dashboard (speelt geen mp3) én een enkele CD-lader (speelt wel mp3). Op de gecombineerde cruise-control en snelheidsbegrenzer na, laten alle functies zich logisch en eenvoudig bedienen.

Mede daarom voelt menigeen zich snel thuis in de Megane. Het interieur van het testexemplaar is bijzonder uitnodigend dankzij een combinatie van stof en leder in crème-tinten. De vormgeving van het interieur is even radicaal als dat van het exterieur, wat het eigenwijze Megane-gevoel versterkt. De voorstoelen zijn groot en de hoofdsteunen kunnen zo ver worden versteld dat ze zelfs een giraffe optimale veiligheid garanderen.

De ruimte op de achterbank valt tegen. Veel andere auto's hebben omwille van een gestroomlijnd uiterlijk een aflopende daklijn en bieden daarom weinig hoofdruimte achterin. De Megane heeft juist een hoge staande achterraut, maar helaas is Renault er niet in geslaagd dit om te zetten naar ruimte achterin. Ook op de achterbank zijn de hoofdsteunen voldoende verstelbaar om zelfs de langste passagiers alle veiligheid te bieden; of ze achterin passen of niet, de veiligheid is gegarandeerd. Renault is niet voor niets topscorer in de Euro-NCAP crashtests.



Wegligging

Hoofdsteunen, airbags en kreukelzones zijn mooi, het voorkomen van een ongeluk is nog beter. Daarom heeft de Megane een formidabele wegligging. De stuurbevestiging

is erg prominent aanwezig waardoor de bestuurder net iets te weinig gevoel heeft met de voorwielen. Desondanks steekt het weggedrag van de Megane met kop en schouders boven het gemiddelde uit.

Bovendien is Renault er in geslaagd die goede wegligging te combineren met voldoende comfort. Op slecht wegdek blijft de auto comfortabel, zonder zweverig te worden. Bij snel bochtenwerk is de Megane lang neutraal en kan gemakkelijk worden voorspeld waar de grens ligt zonder er ooit overheen te gaan. Het geeft niet alleen heel veel rijplezier, maar maakt deze Renault vooral heel veilig. Een uitwijkmanoeuvre op hoge snelheid betekent met de Megane geen enkele reis naar de greppel.



Motoren

Het aanbod van benzinemotoren is gelijk gebleven, de dieselmotoren zijn vernieuwd. Geheel nieuw zijn een 1.5 en 2.0 liter diesel. Vooral deze laatste levert uitstekende prestaties, maar het prijskaartje ervan is al even gepeperd als de krachtbron zelf. De bestaande 1.9 liter dCi is daarom de populairste keuze. Deze is gemoderniseerd en levert nu 130

pk (was 120 pk). De 1.9 dCi is de enige van de dieselmotoren met roetfilter.

Na een druk op de startknop loopt de vernieuwde zelfontbrander meteen rustig. De Megane diesel is zeker niet geruisloos, maar het geluidsniveau is heel acceptabel voor een auto in deze prijsklasse. Zowel de koppeling als het rempedaal vragen enige gewenning. Beide hebben nauwelijks enige speling en de geringste aanraking heeft effect. Begint een proefrit niet met een bokkensprong, dan is het risico groot dat het eerste verkeerslicht een ongeplande noodstop ontlokt. Eenmaal gewend aan de koppeling en rem, maakt het alerte gedrag het dagelijks leven met de Megane aangenamer.



In de stad valt op dat de 1.9 dCi ongeacht het toerental altijd veel vermogen beschikbaar heeft. Passeren op provinciale wegen gaat dankzij de enorme reserve met groot gemak, terugschakelen is niet nodig. Op de snelweg kan razendsnel worden ingevoegd zonder het uiterste te vragen. Dankzij de 6e versnelling, is de Megane aangenaam rustig op de lange afstand. Zelfs wie strikt genomen geen diesel nodig heeft, laat zich gemakkelijk verleiden door deze heerlijke 1.9 dCi!

Dat laatste is tekenend voor de Megane. Rationeel gezien is bijvoorbeeld een Volkswagen Golf een degelijker en economisch verstandigere auto. De Ford Focus is moderner en biedt zo mogelijk een nog beter weggedrag. Maar Renault speelt met de tegendraadse Megane meer in op het gevoel. De Megane is minder steriel en berekenend. De Renault is karaktervol en rebels en wint op die manier het hart van de bestuurder. Immers, alleen wie anders durft te zijn kan voor echte vooruitgang zorgen.



Conclusie

De Renault Megane heeft een minimale facelift ondergaan. Het uiterlijk is iets scherper en iets gespierder geworden, maar de verschillen met de eerste generatie zijn gering. Het echte nieuws is onder de motorkap te vinden met nieuwe en vernieuwde dieselmotoren.

Ondanks de geringe wijzigingen kan de Renault Megane de concurrentie nog steeds goed aan. De Megane heeft een uitstekende wegligging, een moderne uitrusting en nog altijd een geweldig eigenzinnig karakter. ■



Technische fiche

Renault Megane II 1.9 dCi 130 Privilège Luxe

Afmetingen

Lengte	421 cm
Breedte	175 cm
Hoogte	146 cm
Wielbasis	263 cm
Gewicht	1225 kg
Sleepvermogen	650 kg
Sleepvermogen geremd	1300 kg
Tankinhoud	60 l
Kofferinhoud	330/1190 l

Motor en prestaties

Cilinderinhoud	1870 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	130 pk @ 4000 tpm
Koppel	300 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	7,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	148 gr. / km



Prijs

Prijs	22.900 €
Basisprijs	15.250 €