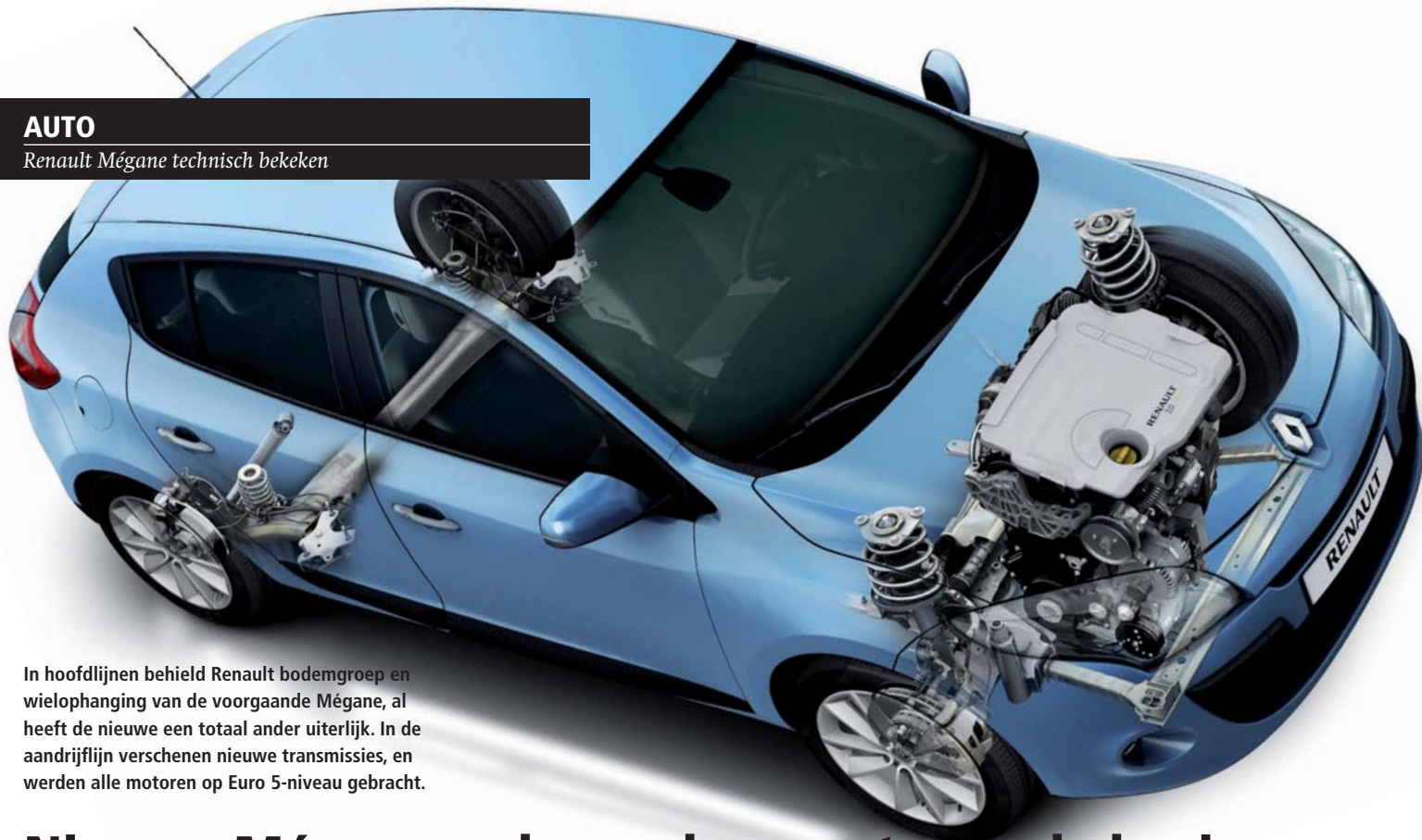


Auto & Motor
TECHNIEK

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional



In hoofdlijnen behield Renault bodemgroep en wielophanging van de voorgaande Mégane, al heeft de nieuwe een totaal ander uiterlijk. In de aandrijflijn verschenen nieuwe transmissies, en werden alle motoren op Euro 5-niveau gebracht.

Nieuwe Mégane gebouwd op vertrouwde basis

Renault gaat voor milieu en kwaliteit

Het was niet zo zeer de tweede generatie Mégane, maar vooral de grotere Laguna die de kwaliteitsreputatie van Renault benadeelde. Toch wilde het merk dat de derde Mégane generatie vooral in kwaliteit zou overtuigen. Daarom is voortgebouwd op de basis van het voorgaande model, met verbeterde kwaliteit waar mogelijk. Wel vernieuwde Renault het motorengamma, meegaand in de trend naar kleiner, zuiniger en schoner.

Maakte Renault zeven jaar geleden in vormgeving een enorme ommezwaai met de Mégane II, vorig jaar zwaaide generatie III bijna helemaal terug. Niet zo'n anonieme grijze muis als de eerste Mégane, maar ook lang niet zo buitenissig als Mégane II. Het enige dat de drie generaties uiterlijk gemeen hebben is de verschillende styling van drie- en vijfdeursversie. Bij de Mégane I nog iets gewaagds, om de driedeurs echt als Coupé te brengen, en de vijfdeurs als gezinsedan. Overigens is de driedeurs-Mégane werkelijk sportiever, met lagere en straffere vering. Inmiddels is ook weer een vierdeurs sedan ont-

huld, al heet die nu Fluence in plaats van Mégane. Technisch gezien is het een Mégane, net als de eerder al vernieuwde Scénic. Verder kwam er de geteste Estate bij, nu alleen nog een nieuwe Coupé/Cabrio.

Niet anders, maar beter

In tegenstelling tot het uiterlijk veranderde Renault onderhuids niet veel. Een 15 mm langere wielbasis ontstaat door aanpassing van het voorste subframe. De bodemgroep is gebleven, met conventionele McPherson-voorvering, en langarmen met torsiebuis ertussen achteraan.

Centraal stond verbetering van de kwaliteitsindruk. Niet alleen mooiere bekleding en meer accessoires om een luxere indruk te wekken, ook aandacht voor kleinere spleetmaten tussen plaatwerkdelen. Die dingen waarmee Japanse fabrikanten én Volkswagen-baas Ferdinand Piëch veel gezinshoofden als trouwe klanten wonnen.

Het zit ook wel in constructieve zaken, zoals het subframe voorin met stijvere bevestiging. Een ongebruikelijke derde steunpunt midden tussen de uiteinden helpt geluid en trilling tegen te gaan. Vooral ook steunt het beter de

AUTO

Renault Mégane technisch bekeken



De TCe 130 turbomotor werd samen met Nissan ontwikkeld, geheel in de trend van downsizing met 1.4 compressormotoren, zoals ook de Volkswagen-groep en Fiat dat doen.

voorwielophanging, om een rustiger en neutra-ler stuurgedrag te krijgen.

Nieuwe transmissies

Als we de aandrijflijn nog even buiten beschouwing laten zocht Renault het bij de Mégane vooral in verbetering van het bekende, en gebruik van bewezen technieken uit de Laguna. Zo is er ook voor de Mégane keyless entry met radiografische 'slotkaart', met de nodige aanvangsproblemen ooit voor de Laguna geïntroduceerd. Nu werkt dat gewoon. Ook is er een elektrische handrem, die automatisch de rem aantrekt als de motor uit gaat, en loskomt bij gasgeven na de start.

Het motor-subframe werd aangepast met 'hoorns', extra steunen pal voor het ankerpunt van de wieldraagarm, waarmee de wielgeleiding verbeterd. Let ook op de nieuwe, in de stuurkolom opgenomen elektrische bekrachtiging.



Foto's/Tekeningen: Renault

In de aandrijflijn komt steeds meer de uitwisseling tussen Renault en Nissan uit de verf. Al vele jaren werkt Nissan met traploze duwbandautomaten, die neemt Renault nu over. Met een groot verschil tussen hoogste en laagste overbrenging, plus traploos variabele regeling laat zich immers extra zuinigheid uit een motor persen.

Als nieuw alternatief komt ernaast een dubbelkoppelingstransmissie aan, ontwikkeld door Getrag, die ook automatisch kan werken. Om te beginnen te koppelen aan de 1.5 dCi 110 diesel, terwijl de cvt-automaat aan de 2.0 benzinemotor komt.

TCe 130 op Nissan-basis

Deels werden de motoren herzien om de nu ingaande Euro 5-uitlaatgasnorm te halen. Helaas wordt niet meteen consequent een aanduiding gehanteerd met motorvermogen in pk, dCi voor diesel en TCe voor benzine. Voordeel van

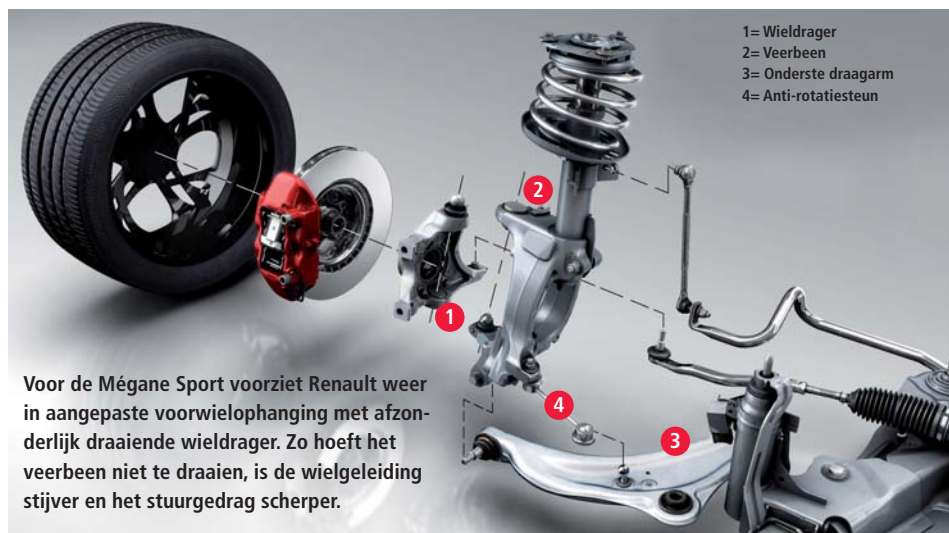


Getrag voorziet Renault van een transmissie met droge dubbele koppeling, die hier is opengewerkt. Middenin de concentrische hoofdasen, erachter de twee uitgaande assen. Boven en onder de elektrisch bediende schakelschijven voor even en on-even versnellingen.

de vermogensaanduiding is dat verschillende motorversies te identificeren zijn. De Mégane kent 1.5, 1.9 en 2.0 diesels, er zijn echter geen drie dieselvesies, maar zeven. Twee 2.0 diesels voor handschakeling (dCi 180) of automatisch (dCi 150), een herziene 1.9 dCi 130, en vier versies van de 1.5 dCi.

Aan de benzinekant hebben we de bekende 1.6 en 2.0, de laatste ook met turbo, en in extra sterke RS-versie. De 1.6 en 103 kW sterke 2.0 krijgen geen TCe-aanduiding, de 116 kW leverende 2.0 turbo wel: TCe 180. Maar de RS turboversie met 184 kW is weer geen 'TCe 250'. Echt nieuw is alleen de TCe 130. Dit 1.4 aggregaat werd ontwikkeld uit de Nissan HR15/16 aggregaten, gebruikt in de Note en Qashqai. De geheel aluminium motor met verstelbare inlaatnokkenas kreeg iets verkleinde inhoud en een turbo. Hij telt als een 'downsize'-aggregaat dat een conventionele 1.8 of 2.0 kan vervangen, met gelijke prestaties bij flink lager verbruik ●

Peter Fokker



Voor de Mégane Sport voorziet Renault weer in aangepaste voorwielophanging met afzonderlijk draaiende wieldrager. Zo hoeft het veerbeen niet te draaien, is de wielgeleiding stijver en het stuurgedrag scherper.