

**Auto & Motor**  
**TECHNIEK**

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

Vlotte verschijning, praktisch in gebruik

# Ook motorisch een genoeg

De onlangs geïntroduceerde Estate in de nieuwe Mégane-reeks, ziet er zonder meer goed uit. Hij oogt nu zelfs een tikje sportief. AMT testte het model met de nieuwe 1.4 liter turbobenzinmotor. Klein van inhoud, maar groots in prestaties. Een ware traktatie!

De nieuwe Mégane is een sportieve en moderne auto. Renault bouwt in de Spaanse stad Palencia drie carrosserievarianten van de Mégane: een hatchback, coupé en Estate. Volgend jaar komt de Mégane cabriolet.

De Estate verloor helaas zijn mooie naam Grand Tour. Estate klinkt wat anoniem. Het model zelf is dat allerminst, we vinden de Estate de meest geslaagde representant van de Mégane-serie. En ook de meest bruikbare, dankzij de grote achterklep en de prima laadruimte. De Estate-prijslijst telt maar liefst negentien modellen, beginnend bij iets onder de twintig en doorlopend tot even onder de dertig mille. Behalve bij de goedkoopste versies, zijn er steeds drie uitvoeringniveau's met de bekende namen Expression, Dynamique en Privilège. De basisauto met 1.6 16V 100 motor heet Authentique. De geteste TCe 130 is voorzien van een splinternieuwe 1.4 liter turbomotor. Deze kost vanaf € 22.400,-. Onze Dynamique kwam op € 23.400,-. Met extra's zoals Pack Introduction, Pack Business, 17" lichtmetalen wielen, een duurdere bekleding en nog wat kleinigheden, kwam het totaal op € 27.046,-.

De Mégane valt in het segment van de Opel Astra Stationwagon, de Ford Focus Wagon en de Peugeot 308 SW om er enkele te noemen.

## Kleintje met pit

Renault introduceerde de TCe-motor eerder al in de nieuwe Scénic, maar het is de eerste keer dat we 'm als 1.4 TCe rijden. De TCe-motor ontstond uit een samenwerking tussen moederbedrijf Renault en de Japanse dochter Nissan. Er

is ook nog een 1.2, 1.8 en 2.0 TCe. De 1.2 TCe is bij ons nog niet in de Mégane beschikbaar. De 1.4 TCe vervangt de atmosferische 81 kW sterke 1.6. Hij heeft vier kleppen per cilinder en twee bovenliggende nokkenassen. De inlaatnokkenas is continu variabel waardoor de motor over een zeer breed toereengebied veel vermogen kan leveren. Als vermogen geeft Renault 96 kW op, het maximum koppel bedraagt 190 Nm bij 2250 t/min. Rianten waarden die ook goed bij een grotere motor zouden passen. De 1.4 TCe is een kanjer van een motor, soepel en goed aan het gas hangend. Het is wél aan te raden om 'm boven de 2500 t/min te houden, want pas dan gaat 'ie enthousiast aan de slag. Je kunt geweldig vlot met de Mégane 1.4 TCe doorrijden en met iets geduld haal je dan mogelijk ook het verbruik van 6,5 liter op 100 km dat de fabriek opgeeft. Wij kregen dat overigens niet voor elkaar. Bij 100 km/h draait de motor slechts 2700 t/min en bij 120 km/h nog maar 3250 t/min.

De 1.4 TCe komt in combinatie met een strak en kort, maar soms wel wat hakerig schakelende zesbak.

## Degelijk afgewerkt

De Dynamique en Privilège hebben een 'Hands-free Card', waardoor je met de bekende sleutelkaart op zak het portier opent zonder dit van het slot te hoeven halen. Na de rit, loop je met de kaart op zak van de auto weg, die zodra je enkele meters verwijderd bent met een duidelijk hoorbare klik automatisch op slot gaat. Daar moet je dan wél op vertrouwen!



Speelse achterlichten en een achterklep die opent tot aan de bumper. Een sportieve verschijning, opvallend is het kleine derde zijruitje.



De bagageruimte meet met al het meubilair in gebruik al 524 liter, met alles plat wordt dat een respectabele 1600 liter!

De stoelen voorin hebben een prima vorm. De voorstoel is met een hendel gemakkelijk in hoogte verstelbaar en de stuurkolom kan kantelen en schuiven. De Mégane is behoorlijk ruim, ook achterin valt het mee. Je zit goed achter het dikke driespaaks stuurwiel met daarachter een opvallend instrumentarium. In het midden bevindt zich een groot, rond oog met daarin een digitale snelheidsmeter. Even wennen, maar de afleesbaarheid is goed. Ook de brandstofmeter en de temperatuurmeter



Aan de voorkant onmiskenbaar een echte Renault. De karakteristieke koplampen doen de Mégane Estate goed.

Renault deed erg z'n best op de afwerking, het aluminium op het dashboard staat goed in dit interieur.



Even wennen die analoge en digitale aanwijzing. Vooral het digitale oog dat de snelheid aangeeft is een bijzonderheid.

Heldere bediening van airco, audio en navigatie op de middenconsole. De druk- en draaiknop van de navi zit nét achter de pook.

De achterbank biedt voldoende ruimte aan twee volwassenen of drie kinderen. Hij is heel gemakkelijk omklapbaar.



hebben er een plekje. Links daarvan zit de duidelijk afleesbare analoge toerenteller die ook een schakelindicatie omvat.

De bediening van de audio bevindt zich op een kleine, achter het stuurwiel verborgen console. Je dient vóór de rit de bediening ervan te oefenen, omdat je tijdens het rijden het ding niet kunt zien. De knopjes op het stuur zijn voor de cruise control, de aan/uitschakelaar daarvan zit op de console. Zowel de boordcomputer als de navigatie laten zich op de tast bedienen, gebruik

van de handleiding is niet nodig. Het grote navigatiescherm bovenop het dashboard is helder en duidelijk zichtbaar.

De Mégane heeft een uiterst eenvoudig in twee ongelijke delen omklapbare achterbank, die voor een laadruimte van 1600 liter zorgt. Verder is de auto voorzien van diverse handige opbergplekken die los van de diepe bak tussen de voorstoelen en het dashboardkastje, ook nog bergvakken in de vloer, een apart bergvak onder de kofferbodem en vier ruime portier-

bakken plus twee stoeltassen omvatten. Handig is de Aux-aansluiting en uiteraard is de auto in de Dynamique-uitvoering voorzien van automatische airco en elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter. Navigatie is een optie. Qua veiligheid heeft de auto windowbags plus zij-airbags en anti-whiplash hoofdsteunen.

De Mégane is erg netjes afgewerkt met gebruik van strakke materialen als aluminium. Eén opmerking betreft de rechter hoofdsteen die bij een iets naar achteren geschoven stoel lelijk in

# Elke 30.000 km een beurt

Prettig voor de gebruiker, maar minder aangenaam voor de werkplaats, is het geringe onderhoud dat de nieuwe Mégane-serie nodig heeft. Elke 30.000 km of eens in de twee jaar wordt de Mégane in

de werkplaats verwacht voor een beurt. Dan krijgt de motor verse olie en een schoon interieurfilter. De bestuurder wordt door de boordcomputer op naderend onderhoud ge-



De boordcomputer maakt de bestuurder attent op naderend onderhoud.



De TCe 130 is een 1.4 liter turbomotor met 130 pk die de Mégane uitbundige prestaties geeft.

De vervangingsintervallen van de diverse slijtgedelen verschillen per motortype. Zo zijn de bougies van de 1.6 16V en TCe 180 na 60.000 km aan vernieuwing toe en bij de TCe 130 en 2.0 16V pas na 120.000 km. Het luchtfilter van de 1.6 16V, de TCe 130 en de dCi 90 mag elke 90.000 km worden gewisseld, bij de andere motortypen bij 60.000 km. De 1.6 16V (100 en 110 pk), TCe 180 en

alle dieselmotoren hebben een distributieriem. Bij de genoemde benzine-modellen moet deze elke 120.000 km compleet met rollen worden vervangen, bij de diesels elke 160.000 km. De TCe 130 en 2.0 16V zijn uitgerust met een onderhoudsvrije distributieketting. Kleppenstellen is bij geen van de motoren nodig. Alle transmissies zijn voor het leven gesmeerd.

## Modelserie en prijzen

Renault Mégane Estate 1.6 16V 100: .....	v.a. € 18.900,-
Renault Mégane Estate 1.6 16V 110: .....	v.a. € 21.200,-
Renault Mégane Estate TCe 130: .....	v.a. € 22.400,-
Renault Mégane Estate 2.0 16V 140 CVT: .....	v.a. € 23.900,-
Renault Mégane Estate TCe 180: .....	v.a. € 25.400,-
Renault Mégane Estate dCi 90 FAP: .....	v.a. € 23.400,-
Renault Mégane Estate dCi 110 FAP: .....	v.a. € 24.900,-
Renault Mégane Estate dCi 130 FAP: .....	v.a. € 26.400,-

Remassistent: .....	standaard
ESP stabiliteitsregeling: .....	standaard
Gordijnairbags: .....	standaard
Anti-whiplash hoofdsteunen voor: .....	standaard
Meesturende bi-xenon verlichting: .....	standaard op Privilege
Regensensor: .....	standaard
Elektrische zijruiten voor: .....	standaard
Elektrische zijruiten achter: .....	standaard vanaf Expression
Handbediende airco: .....	standaard
Automatische klimaatregeling: .....	standaard vanaf Dynamique
Audiosysteem: .....	standaard vanaf Expression
Cruise control: .....	standaard vanaf Expression
Parkeersensoren: .....	standaard op Privilege
Handsfree Card: .....	standaard vanaf Dynamique
Lederen bekleding: .....	standaard op Privilege
Lichtmetalen wielen: .....	standaard vanaf Dynamique

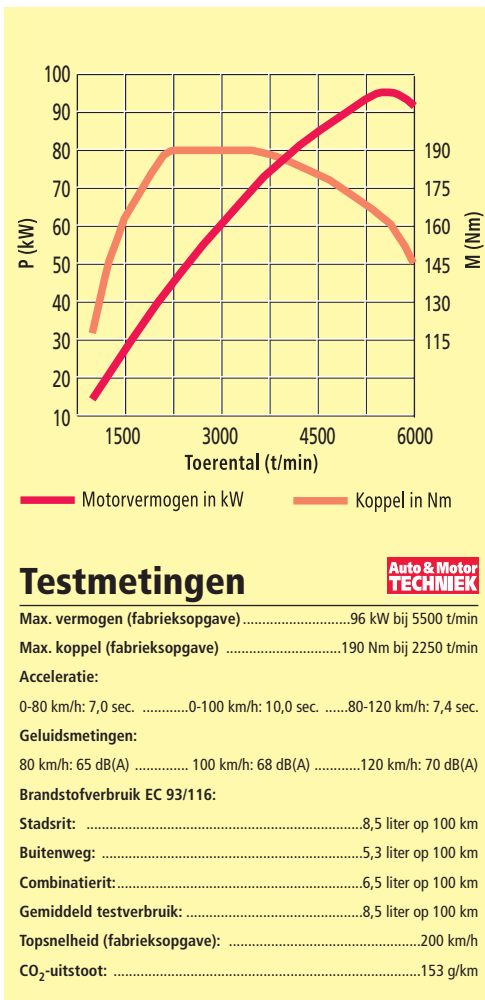
Renault Nederland  
 ☎ (020) 354 93 33  
 www.renault.nl

de weg zit en samen met de B-stijl een veel te grote dode hoek vormt. En nu we toch aan het mopperen zijn: tanken gaat moeizaam en traag en er stroomt regelmatig brandstof uit de opening.

### Geen verende matras

Je kunt voelen dat de Mégane TCe 130 een krachtige turbomotor onder de kap heeft. Want hij is daarmee niet alleen behoorlijk snel, maar ook kun je af en toe last hebben van 'schaatsende' voorwielen wanneer deze door een overvloed aan trekkracht naar grip zoeken. De Mégane heeft voldoende gevoel in het stuur, al is dit model met zijn elektrische stuurbekrachtiging geen topper in communicatie met de bestuurder. Maar de Mégane Estate is geen sportwagen, eerder een praktische, handige familieauto die veilig en comfortabel vervoer biedt. Dat doet hij dan ook absoluut, ook al mag je ondanks z'n Franse afkomst geen verende matras verwachten. Daarvoor zijn vering en demping toch net iets te straf afgesteld. Over het geluidsniveau van de motor en het windgeruis hebben we geen klagen gehad. De Mégane Estate is met z'n TCe-motor in combinatie met deze zesbak, een even goed rijdende als comfortabele en handige, moderne gebruikswagen.

**Dick Schornagel**



Uiteraard verdient de moderne TCe 130 turbobenzinemotor alle lof. Het is een kanjer van een motor met een bescheiden verbruik, ook wanneer het eens hard gaat. Met deze fraaie 1.4 liter motor is downsizen een genoegen!



Alleen wanneer we de rechter voorstoel nadrukkelijk naar voren schoven, hadden we geen last van de dikke hoofdsteun die samen met de B-stijl een gemene dode hoek kan vormen. Bij het tanken was het terugkolken van de benzine uit de vulpijp een constante bron van irritatie.