Pawel Piotrowski
30 juni 2014

Doorzetter

Jarenlang kon je er niet omheen; in de compacte middenklasse domineerde de Renault MÃ©gane maand na maand de nationale verkoopstatistieken. De Estate, welteverstaan. Als gevolg van de bijtellingsgekte stonden de andere carrosserievarianten altijd in de schaduw van de verkooptopper. De excentrieke coupÃ© of klassieke hatchback zie je dan ook bijna nooit. Maar na zes productiejaren beleven juist deze zakelijk verguisde modellen een opmerkelijke doorstart. Een vernuftige benzinemotor zet de MÃ©gane Phase III weer terug op de particuliere kaart.

Alweer de derde smoel

Inmiddels is de Renault MÃ©gane in de herfst van zijn levenscyclus beland. Dat is zeker niet spoorloos aan het populaire model voorbij gegaan, maar een tweede facelift heeft de uiterste houdbaarheidsdatum weer een tikkeltje uitgesteld. De Phase III draagt het door Laurens van den Acker ontworpen familiegezicht met een harmonieuzer vormgegeven bumper en prominent gepositioneerd merklogo. Ook de koplampen zijn vlotter van snit en van opvallende projectielenzen voorzien, maar de xenonoptie is gek genoeg komen te vervallen. Terwijl andere concurrenten inmiddels full LED verlichting aanbieden moet je het in de Renault met halogeenpitjes stellen. De rest van de carrosserie is ongewijzigd en begint met name aan de achterzijde wat gedateerd te raken. Juist hier hadden nieuwe lampenclusters de boel flink kunnen opfrissen. Bij onze sportief aangeklede GT Line in expressieve Blue Malte kleurstelling valt het nog wel mee, maar bij een anoniemer uitgevoerd exemplaar zal de saaiheid snel toeslaan.

Modern R-link systeem

De grootste achterstand ten opzichte van nieuwere concurrenten verwacht je eigenlijk in het interieur aan te treffen. Maar dat valt alleszins mee. Renault heeft de MÃ©gane aardig up-to-date weten te houden door consequent nieuwe multimediasystemen in te bouwen. Het oorspronkelijke Carminat systeem is in de loop der jaren door TomTom software vervangen. Tegenwoordig wordt R-Link ingebouwd. Dat werkt smetteloos samen met moderne smartphones, heeft een internettoegang en maakt gebruik van Real Time Traffic Information in plaats van het verouderde TMC. Het werkt dan ook bijna perfect, ware het niet dat het aanraakscherm te ver van de bestuurder zit en de bediening via de joystick niet intuÃ¨tief verloopt. Ergerlijk is ook de matige kwaliteit van het standaard audiosysteem. Daar zou zich Dacia zelfs voor schamen. De enige uitweg is het aankruisen van Bose, maar dat kost op de GT Line een fikse 1.090 euro.

Denk er wel goed over na voordat je de leuk uitziende GT Line bestelt. Met name de sportief geprofileerde stoelen zijn door de smalle rugleuning niet ieders ding. Indien je een wat breder postuur hebt kun je beter voor het standaardmeubilair kiezen. Dan

ontvallen wel de rode interieurdetails, racy pedalen en analoge snelheidsmeter. Maar dat zijn toch geen essentiÃ«le zaken. Persoonlijk zou ik liever meer opbergvakken en een ergonomisch geplaatste bekerhouder zien. En wat meer ruimte op de achterbank zou ook geen overbodige luxe zijn. Voor de rest valt er weinig aan te merken op het warm ogende interieur. De gebruikte materialen zijn misschien niet de mooiste meer, maar de afwerking is solide.

Opzwepend turbofluiten

Ook onder de kap heeft Renault de MÃ©gane verrassend modern weten te houden. De oorspronkelijk gebruikte atmosferische benzinemotoren hebben al lang plaats gemaakt voor geblazen blokken. Reeds in 2012 introduceerde Renault een 1.4 TCe met 130pk en 190Nm. Met de tweede facelift is dat blok alweer vervangen door een nog kleinere downsize motor. De nieuwe 1.2 TCe hoest eveneens 130pk op, maar levert met 205Nm iets meer koppel. Dat zijn weliswaar geen wereldschokkende cijfers, maar de wijze waarop de kleine viercilinder het vermogen vrijgeeft is voorbeeldig. Al vanaf lage toerentallen levert het blok voldoende power om vlot en soepel te rijden. Echt

pieken doet de motor niet, vermogen en koppel worden veel meer over een brede powerband uitgesmeerd. En dat is prettig rijden. Doordat er altijd voldoende koppel aanwezig is hoef je niet continu heen en weer te schakelen om het vermogen op te zoeken. Daarbij is het blok ook nog eens prettig stil en trillingsarm. Het enige dat je hoort is een opzwepende turbofluit en de wastegate bij het lossen van het gaspedaal. Alsof je in een flink getunede Subaru Impreza zit. Het enige dat een beetje tegenvalt is het brandstofverbruik. Het beste wat ik met de MÃ©gane kon noteren is een gemiddelde van 6,6 liter per honderd kilometer. Dat klinkt niet slecht, maar staat ver af van het door Renault opgegeven wonderverbruik.

Meer dan sportieve looks

Een aangename verrassing is dat de GT Line zich niet enkel tot sportieve looks beperkt, maar ook over een sportchassis beschikt dat lichtjes op dat van de RS gebaseerd is. Daar profiteert met name het wegcontact van. Waar een doorsnee MÃ©gane onmiskenbaar op comfort getrimd is, bewandelt de GT Line een tussenweg die een aangename mix van comfort en dynamiek is. Het onderstel is te zacht noch te hard. De

besturing is aan de lichte kant, maar voelt niet kunstmatig of gemaakt aan. Met deze ingrediÃ«nten is de GT Line nog lang geen circuitbeest, maar het algehele rijgedrag voelt door de goed gekozen setting vertrouwenwekkend en rustgevend aan. Hier kunnen bepaalde concurrenten nog een voorbeeld aan nemen. Enig minpunt is de matige geluidsisolatie die veel wind- en bandengeruis tot het interieur door laat dringen. Wellicht dat het met een kleinere inchmaat en smallere banden minder erg is, maar er zijn tegenwoordig veel compacte middenklassers op de markt die dat een stuk beter onder de knie hebben.

Leeftijd zegt niet alles

Wanneer je puur afgaat op de leeftijd van de MÃ©gane zou je 'm snel kunnen laten staan. Maar leeftijd zegt niet alles. Het is Renault gelukt om de MÃ©gane behoorlijk up-to-date te houden. Zo is de connectiviteit van het R-Link systeem voorbeeldig en de moderne TCe motor een genot om mee te rijden. Het nieuwe neusje van de Phase III oogt lekker fris, maar de rest van de carrosserie kan de leeftijd nauwelijks verbloemen. Dat merk je ook aan de gebrekkige geluidsisolatie, de net toereikende interieurruimte

en het gebrek aan slimme interieurdetails. Een topscorer is de MÃ©gane al een tijdje niet meer, maar de algemene indruk is meer dan okÃ©. Renault schijnt dat door te hebben en lokt de particuliere koper met een andere gave; een sympathiek laag prijskaartje met een interessante standaarduitrusting. Voor een bedrag van 24.490 euro heb je al een lekker dik aangeklede TCe 130 Bose voor de deur staan. En daar kun je werkelijk geen buil aan vallen.

Plus

+ Fijne en soepele TCe motor
+ Voorbeeldige connectiviteit R-Link
+ Sympathiek geprijsd en goed uitgerust

Min

- Weinig opbergvakken in het interieur
- Interieurruimte niet denderend
- Xenonverlichting niet meer verkrijgbaar