



ELEKTRO-MEGANE MAG 900 KG TREKKEN,
HYBRIDE AUSTRAL 1500 KG

1 SPECIALE RENAULT-EDITIE

Auto Week

VOL VAN AUTO'S

VAN TOP TOT TEEN EEN ECHTE RENAULT



EERSTE RIJTEST

RENAULT AUSTRAL

• PRIMA ONDERSTEL • HYBRIDE AANDRIJFLIJN DUIDELIJK VERBETERD

GOED IDEE, GOED UITGEVOERD

RENAULT MEGANE E-TECH ELECTRIC



• RIJDT ECHT LEUK • MOOI INTERIEUR

EERSTE RIJTEST



Succesnummer
bijgewerkt

Eerste rijtest
Renault Clio



 **HERWERS**
RENAULT
herwers.nl/renault

verkoop, nieuw, service & onderhoud
Doetinchem, Edisonstraat 79, T. (0314) 32 72 02
Zevenaar, Kelvinstraat 2, T. (0316) 52 35 23

onderhoud, reparatie & service
Aalten, De Driehoek 1, T. (0543) 47 24 43
Hengelo, Kruisbergseweg 8, T. (0575) 46 22 44
Nede, Haaksbergseweg 102, T. (0545) 28 00 00



► Het herziene Renault-wybertje prijkt pontificaal op de markante neuspartij van de elektrische Megane E-Tech.



Jan Lemkes Renault

EV MET 'N MAATJE MINDER

Hoewel de naam iets anders suggereert, is de Megane E-Tech (voortaan zonder accentje) voor Renault wat de ID.3 voor Volkswagen is. Een ware EV-pionier dus, op een nieuw platform en met opvallend compacte buitenmaten.

Met onder meer de Fluence ZE, Twizy en natuurlijk Zoe noemt Renault zich niet onterecht een EV-pionier. Toch is de Megane E-Tech Electric een belangrijke mijlpaal. De auto verheft zich nadrukkelijk boven het stads-spul van weleer en is een serieuze gezins-EV zoals ook auto's als de ID.3, de Hyundai Kona en de Kia Niro dat zijn. We noemen bewust die modellen en niet de ID.4, Ioniq 5 en EV6, want Renault zet een opvallend compact model neer. Met 4,21 meter is hij zelfs nog iets korter dan die ID.3 en tevens korter dan de reguliere Mégane (nog met accentje op de 'e'). Voor de duidelijkheid: met die Mégane heeft de E-tech Electric buiten de naam nog maar weinig van doen.

LICHT

Des te opvallender is dat de E-Tech een voorwielaandrijver is, want dat zien we niet zo vaak bij een auto die vanaf de grond als EV is ontworpen. Renault stelt echter dat

deze opstelling belangrijke voordelen heeft. Zo zou het bijdragen aan een lager gewicht, omdat vrijwel alle techniek in de neus van de auto kan worden gehouden. Dat lijkt gelukt, want met 1.640 kg is de E-Tech aan de lichte kant voor een EV. Dat heeft allerlei voordelen, bijvoorbeeld op het gebied van energieverbruik en rijgedrag. Het eerste kunnen we pas later proberen, maar voor wat betreft het rijden is het goed merkbaar dat de Megane relatief licht is. Hij voelt compact, wendbaar en vrij lichtvoetig aan en onderscheidt zich daarmee duidelijk van veel andere EV's. De directe besturing deelt hij dan weer wel met veel soortgenoten, maar die past mooi in het wendbare plaatje. Ook over het veercomfort hebben we geen klagen. Drempels werkt hij keurig weg, op een stevige maar toch prettige manier. In de stad is het rond-uit fijn dat de draaicirkel vrij klein is. Toch wordt onderweg wel duidelijk waarom de concurrentie vaak voor achterwielaandrij-



De Renault Megane E-Tech Electric wint een test tegen de Volkswagen ID.3 en MG 4. Bekijk hem hier.



► Het interieur van de Megane E-Tech Electric oogt modern, maar zeker niet zo minimalistisch als bij sommige concurrenten.



► De Megane E-Tech is een voorwielaandrijver, een zeldzaamheid bij een auto die louter als EV is ontworpen. Vrijwel alle techniek huist in de neus.

EERSTE INDRUK

- + Rijdt echt leuk
- + Mooi interieur
- Niet zo ruim achterin
- Aandrijfreacties in het stuur

ving kiest, want de aandrijfkrachten zijn duidelijk voelbaar in het stuur. Zelfs in rechte lijn hebben de voorwielen vaak moeite om vat te houden op het klamme asfalt, dus met wat beleid optrekken is aan te raden. We rijden dan ook met de topversie. Die is met 218 pk voor EV-begrippen niet uitzonderlijk krachtig, maar natuurlijk wel meer dan vlot genoeg. Daarom komt er een ook variant met 130 pk. Het accu-pakket bevat in beginsel 40 kWh, maar komt in de snellere versie tot 60 kWh en is dan goed voor 470 WLTP-kilometers. De mate van energie-recuperatie bij het afremmen kan eenvoudig 'on the go' worden afgesteld met flippers achter het stuur, maar helemaal tot stilstand komt de auto

daarmee niet. Laden kan - typisch Renault - aan de 3-fasenpaal met maximaal 22 kW en aan de snellader komt de Fransman tot 130 kW. Het zijn allemaal keurige waarden, niet grensverleggend maar ook zeker niet te min. Dat de enige elektromotor voorin zit, betekent ook dat er achterin meer ruimte is voor bagage. Met 440 liter is de licht cross-over-achtige E-Tech hier duidelijk ruimer dan veel andere C-segmenters. Er is bovendien een apart vak voor bijvoorbeeld de laadkabel, maar geen tweede bagageruimte in de neus. Wel mag de Megane E-Tech 900 kilogram trekken. Op de achterbank is het allemaal wat minder riant. Voorin zitten we dan weer uitstekend. Tussen de stoelen staat een

handige middenconsole met armsteun, beker- en telefoonhouders, want de 'auto-maatpook' zit aan de stuurkolom. Daar is hij wel één van de drie hendels, want Renault monteert er ook een voor de ruitenwissers en een derde exemplaar voor de audiobediening. Renault houdt vast aan fysieke knoppen voor onder meer de klimaatregeling en (het uitschakelen van) de rijstrookassistent en dat is erg prettig. Het wisselen van rijmodus is eveneens zo gepiept, dankzij een grote ronde knop op het stuur. Renault installeert voortaan Android Automotive en dat pakt goed uit, want de boel ziet er gelikt uit, reageert snel en is natuurlijk ook voorzien van Google Maps-navigatie. Heel prettig is het feit dat het beeldscherm achter het stuur altijd het accupercantage én het voorspelde rijbereik toont.

GEZELLIGHEID

Als geheel oogt het interieur modern, maar niet op de minimalistische manier die we van de Volkswagen-producten en Tesla kennen. Daar waar veel concurrenten hun EV-platform met een (grotere) SUV lanceren, probeert Renault het met een maatje minder. Leuk idee, goed uitgevoerd. **M**

TECHNISCHE GEGEVENS

Renault Megane E-Tech EV60	
Afmetingen (l x b x h)	4,21 x 1,78 x 1,50 m
Aandrijffijf	elektrisch
Aantal elektromotoren	1
Max. vermogen elektromotor	160 kW/218 pk
Max. koppel elektromotor	300 Nm
Topsnelheid	160 km/h
0-100 km/h	7,4 s
Accu-capaciteit	60 kWh
Laadmogelijkheden	22 kW AC / 130 kW DC
Prijs	v.a. € 38.370

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



NU UIT EIGEN STAL

Roy Kleijwegt Renault



Het Alpine-logo op een brave SUV, dat is even wennen.

Met de Kadjar had Renault al een SUV in de middenklasse. Alleen was het niet veel meer dan een Nissan met andere logo's en een andere neus. Nu volgt de Austral de Kadjar op en dat is van top tot teen een echte Renault.

Leentjebuurt spelen bij een andere fabrikant komt vaker voor in de autoindustrie. Renault doet het ook: zo was de eerste Koleos een Koreaanse Samsung en de Kadjar was een Nissan Qashqai. Je kon het zien aan knoppen en interieur, die niet in lijn waren met de andere Renaults van dat moment. De gloednieuwe Austral is de opvolger van de Kadjar en moet het opnemen tegen hardlopers als de Peugeot 3008, Kia Sportage en Toyota RAV4. Hij staat op het platform van de nieuwe Nissan Qashqai, maar oogt hypermodern en gaat mee in de nieuwe Nouvelle Vague-designtaal van Renault die we eerder al hebben gezien op de volledig elektrische Renault Megane E-Tech. Design was al niet het zwakste punt van Renault de afgelopen jaren en ook de Austral ziet er best modern uit. Het is een druk geheel, maar de auto klopt wat ons betreft beter

RUIMTE

Al is de wielbasis gelijk aan die van de Qashqai, de buitenmaten zijn iets groter. Dit komt logischerwijs ten goede aan de binnenruimte. Zo heb je 500 liter bagageruimte, maar met als optie leverbare verschuifbare achterbank kun je dit oprekken tot 575 liter. Bij de hybride versie heb je overigens iets minder bagageruimte door de 12-volt accu die naar achteren is gezet. Achterin zit je als volwassene meer dan uitstekend, met afdoende hoofdruimte en prima beenruimte. In de breedte voelt het eveneens goed. Voorin is het ook ruim, al zou de zitting wat langer mogen zijn. Ook hier wordt de lijn van de Megane E-Tech doorgetrokken. Je ziet het duidelijke tft-scherm voor je neus en het grote, verticale touchscreent met het nieuwe multimedia-systeem met Google-software. Dit systeem werkt vrij vlot en soepel, waarmee het een enorme verbetering is ten opzichte van zijn voorganger in de Talisman en Arkana. Binnen zien afwerking en materialen er erg goed uit, waarbij de kanttekening dat we enkel hebben kunnen rijden met de dikke Esprit Alpine-uitvoering. Dat betekent niet

dat de nieuwe Qashqai. Schuin van achteren zit er een vleugje Range Rover Evoque in, helemaal als je hem in two-tone kleurovervoering bestelt.

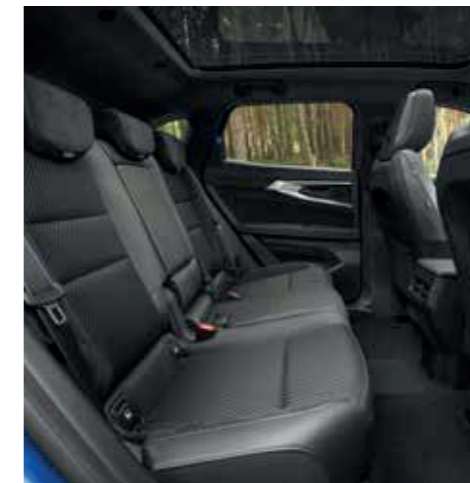
dat de auto ook de sportiviteit van een A110 heeft. Het gaat enkel om uitstraling: dus dikke wielen, een net iets andere bumper en leuke interieurdetails. In Nederland is de Austral leverbaar met twee verschillende aandrijflijnen. Nog zonder stekker, al volgt later vermoedelijk een PHEV. Voor nu is er een mild-hybrid met een gloednieuwe 1.2 driecilinder turbomotor met 130 pk en 48 volt ondersteuning, en een full-hybrid met 200 pk. Wij reden met die laatste. Die kent een gelijke set-up als de Clio en Arkana Hybrid, alleen heeft hij dezelfde nieuwe 1.2 turbomotor in plaats van de atmosferische 1.6, en een grotere accu.

TWEE ELEKTROMOTOREN

Daarbij zijn er weer twee elektromotoren. Een kleintje dient als starter maar vooral als generator, waarmee de 1.2-motor stroom opwekt voor de grote elektromotor. Mocht je op hogere snelheid meer vermogen vragen dan de grote elektromotor kan leveren, dan wordt de motorkracht ook direct naar de wielen gestuurd. Een viertrapsautomaat met rechte vertandingen voor de benzine-motor en een tweetraps variant voor de grote elektromotor leveren samen, door software gestuurd, de ideale combinatie van verzetten en motorkrachten om alles zo efficiënt mogelijk naar de wielen te krijgen. Omdat je met 200 pk veel vermogen hebt,

Goede matrix-ledverlichting kan om tegenliggers heen schijnen.

Geen extreem vernieuwend systeem, maar veel beter dan wat Renault voorheen had.



Veel ruimte achterin voor hoofd en benen.

PRIJZEN

Austral mild hybrid 130 Equilibre	€ 37.330
Austral mild hybrid 130 Techno	€ 39.830
Austral hybrid 200 Techno	€ 43.830
Austral hybrid 200 Techno Esprit Alpine	€ 45.830
Austral hybrid 200 Iconic	€ 47.330
Austral hybrid 200 Iconic Esprit Alpine	€ 48.330



Renault zet een nieuwe stap met deze cockpit.

EERSTE INDRUK

- + Prima onderstel
- + Hybride aandrijflijn duidelijk verbeterd
- Alpine-uitvoering voelt geforceerd
- Bij pushen soms te weinig controle over vermogen

bieden de motoren je bijna altijd een golf van koppel. Pas als je echt alle kracht gaat vragen bij extreem sportief rijden, merk je dat het geheel soms even moet nadenken. Of dat de motor raar lang hoog in de toeren blijft als je van je gas gaat, zodat je niet de remwerking hebt die je verwacht. Daarmee heb je dus niet volledige controle over wat er gebeurt. Dit is een hard nadeel, hoewel we ons afvragen of een koper in dit segment zijn auto zo zal uitknijpen.

GOED COMFORT

Het onderstel van de Austral biedt een comfortabele rijervaring, maar dan een met goede wegligging. Geholpen door vierwielsturing op onze testauto reageert de koets uitstekend op insturen. En het geheel blijft mooi vlak in bochten. Het bewijst maar weer eens dat comfort niet altijd gelijk hoeft te staan aan een weke wegligging. Voeren we het tempo op, dan kunnen we best hard gaan voordat de Renault over zijn voorwielen gaat wegglijden; de achterkant doet geen rare dingen en dat wil je ook niet in deze klasse. De besturing is licht en direct genoeg, maar verwacht niet al te veel gevoel of echte dynamiek. Het geheel is een brave *middle of the road*. Maar dan wel zonder de ergernissen van, opnieuw, de Talisman waarvan de vierwielsturing zorgde voor een onevenwichtig geheel. Dat is andermaal een voorbeeld van een minpunt dat Renault heeft kunnen afstrepent. **W**

TECHNISCHE GEGEVENS

	Austral Mild Hybrid 130	Austral Hybrid 200
Afmetingen (l x b x h)	4,51 x 1,84 x 1,62 m	4,51 x 1,84 x 1,62 m
Aandrijflijn	benzine, mild-hybrid	benzine, hybride
Verbrandingsmotor	3-cil. in lijn, turbo	3-cil. in lijn, turbo
Cilinderinhoud	1.199 cc	1.199 cc
Max. vermogen verbrandingsmotor	96 kW/130 pk bij 4.500 tpm	96 kW/130 pk bij 4.500 tpm
Max. koppel	230 Nm	205 Nm
Max vermogen elektromotoren	nvt	50 kW
Max systeemvermogen	nvt	147 kW/ 200 pk
Uitstoot CO2 WLTP	118 g/km	104 g/km
Aandrijving	voor	voor
Verbruik	5,2 l/100km (l:19,2)	4,6 l/100km (l:21,7)
0-100 km/h	10,8 s	8,4 s
Top snelheid	175 km/h	175 km/h

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



STILLETJES FIJNGESLEPEN

Het nieuws zit bij de gefacilite Renault Clío vooral aan de buitenkant, maar we maken desondanks gretig van de gelegenheid gebruik om met de compacte Fransman op pad te gaan. Zijn hybride aandrijflijn blijkt in de loop der jaren geruisloos fijngeslepen.

Jan Lemkes Renault

Bij zijn aantreden in 2019 was de huidige, vijfde generatie van de Renault Clío op designvlak vrij braaf. Anders gezegd: hij leek veel op zijn voorganger, maar dan vermengd met wat elementen van de destijds nog erg jonge Mégane en Talisman. Dat is niet erg, want evengoed ziet de Clío er tot op heden fris uit. Toch vindt Renault het tijd voor een update; het merk voorziet de Clío van een front dat hem nu wél tot een echte designpionier maakt. De strakkere voorbumper met grote, min of meer verticale dagrijverlichting is een belangrijk ingrediënt van het nieuwe familiegezicht, dat hier voor het eerst op een productiemodel verschijnt. Ook de grotere grille hoort daarbij, evenals het nieuwe merkembleem.

Leuk weetje: de Clío is voor het eerst leverbaar in een kleur grijs die eerder op de Megane E-Tech verkrijgbaar was. Die kleur heet 'Gris Rafale', en dat wisten we al voor bekend werd dat Renaults nieuwste en grootste SUV Rafale heet. Die Rafale is de eerste auto die helemaal volgens de nieuwe

tekenstijl is ontworpen, nadat de Clío daarop al een beetje vooruitliep. Op de foto's is de sportieve voorbumper van de Techno- en Esprit Alpine-versies te zien. De eenvoudiger Evolution krijgt een wat minder uitgesproken, meer afgeronde voorbumper, zoals zustermodel Mitsubishi Colt die ook heeft. De Esprit Alpine is nieuw en volgt bij de Clío Hybrid de E-Tech Engineered op. Die was op zijn beurt de opvolger van de RS-Line, zoals de sportieve uitvoering van niet-hybride modellen tot op het laatst heette. Ingewikkeld, maar we doen het er maar mee.

STROPERIG

Voor het overige is er niet veel veranderd. We noteren heldere achterlichten en een andere achterbumper, die op alle uitvoeringen hetzelfde is. Het interieur maakt kennis met nieuwe (leervrije) stoffen en materialen, het nieuwe Renault-logo op het stuur en een wat andere uitrusting. Zo is een 7-inch digitaal instrumentarium nu standaard, terwijl Renault tegen meerprijs een 10-inch

exemplaar monteert. Het bestaande infotainment is gewoon overgeheveld, inclusief het scherm dat in de luxe uitvoeringen 9,3 inch meet en verticaal staat. Dat ziet er nog altijd fraai uit, maar op snelheid kan dit systeem zijn rivalen niet meer bijbenen. Reacties zijn vaak stroperig en daarmee laat het Easy Link-systeem zien dat het niet meer de jongste is. De rest van het interieur kan zeker nog even mee. Het is voor een auto in dit segment fraai afgewerkt en met zorg vormgeven, terwijl de zitpositie op de sportieve stoelen van de Esprit Alpine goed voor elkaar is. Ook op de bediening is weinig aan te

merken. Voor de binnentemperatuur zijn er grote, heldere en fraaie knoppen, het scherm achter het stuur laat zich logisch via knoppen op dat stuur bedienen. Voor de automaat, we rijden met de hybride, is er een vrij forse, traditionele pook, zonder de mogelijkheid om zelf te schakelen. De hybride Clío was bij zijn aantreden in 2020 de eerste hybride Renault, maar het E-Tech Hybrid-concept heeft inmiddels navolging gekregen bij andere modellen.

DOORONTWIKKELD

In de Clío werkt de elektronica nog steeds samen met een atmosferische 1.6 die in

feite van Nissan afkomstig is. Het is nog hetzelfde ingewikkelde systeem: een automatische vierbak werkt samen met een elektromotor met twee versnellingen en kan zo tal van verschillende aandrijfcombinaties genereren. Dat leidde in de eerste hybride Clío's tot een orkest van bijgeluiden uit de aandrijflijn, maar nu blijft de auto mooi stil. In de loop der jaren is de aandrijflijn in alle rust verder doorontwikkeld, wat resulteerde in een handjevol extra pk's. Dat zijn er nu in totaal 145 en daarmee is

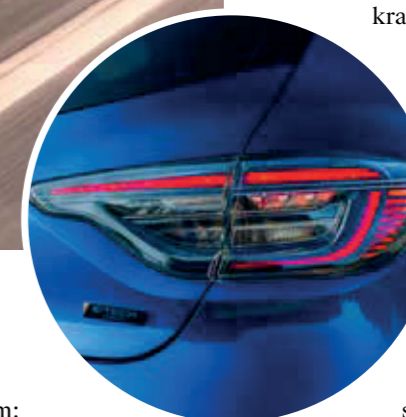
De clío is nu wél een echte designpionier

de Clío zelfs in deze relatief zware (1.238 kg) vorm heel goed bediend. Boven de 100 is de felheid er wel uit, maar versnellen gaat vrijwel altijd soepel en vlot. Prettig. Wie de hybride niet wil, kan nog steeds de TCe 90 bestellen, met een 90 pk sterke turbo-driecilinder en een handgeschakelde zesbak. Dat levert ten minste één groot voordeel op, want de bagageruimte is bij het 'conventionele' benzinemodel maar liefst 90 liter groter dan bij de vrij krappe hybride. Op de achterbank bieden beide varianten nogal weinig ruimte en is het voor volwassenen al snel onprettig krap. Het onderstel is in beide gevallen intact gebleven en rijden doet de Clío dus als vanouds heel plezierig. Hij is niet uitdagend

sportief of bijzonder scherp, maar door zijn directe besturing en stevige onderstel heerlijk wendbaar en lichtvoetig. Gewoon een prima auto, die er door zijn nieuwe neus weer bijdetijds uitziet. De volledige prijslijst is op het moment van schrijven nog niet vrijgegeven, maar we weten inmiddels dat de duurste E-Tech Hybrid met € 30.120 niet duurder is geworden, maar juist zo'n € 750 in prijs is gedaald. Als dat ook voor de overige versies geldt, is dat verrassend goed nieuws in deze dure tijden. **W**



◀ Esprit Alpine is de opvolger van RS Line en E-Tech Engineered.



◀ De achterlichten behielden hun vorm, maar hebben nu een kleurloze afdekking.

TECHNISCHE GEGEVENS

Renault Clío E-Tech Hybrid 145

Afmetingen (l x b x h)	4,05 x 1,99 x 1,44 m
Aandrijflijn	benzine, hybride
Motor	4-cil. in lijn
Cilinderinhoud	1.598 cc
Max. vermogen	107 kW/145 pk bij 3.250 tpm
Max. koppel	148 Nm (benzine) + 205 Nm (elektrisch)
Topsnelheid	174 km/h
0-100 km/h	9,3 s
Verbruik gem.	4,2 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	95 g/km
Prijs (Esprit Alpine)	€ 30.120

Alle gegevens volgens fabriekspopage



▲ Behalve kleuren, materialen en een logo veranderde er niets aan het interieur. Het ziet er fris uit, maar het infotainmentsysteem is ronduit traag.



▲ De bagageruimte van de Hybrid is met 301 liter 90 liter kleiner dan die van de benzineversie.

RENAULT ARKANA SUBTIEL VERNIEUWD

De Renault Arkana is gefacelift. Grondige wijzigingen hoef je niet te verwachten.

RENAULT • De Renault Arkana heeft een nieuwe variant van het Renault-wybertje in zijn neus, op de achterklep en op het stuurwiel. Het kunststof element in de grille waar het logo op is geplakt is anders van vorm en ook de grille zelf heeft een andere invulling. Afhankelijk van de uitvoering is de grille afgewerkt met zwarte, satijnchrome of donkerchromkleurige elementen. De achterlichten hebben op hun beurt een iets 'mistige' beglazing gekregen. Verder wisselt Renault de verchromde afwerking rond onder meer de zijruiten om voor zwarte, satijnchromkleurige of glanzend zwarte afwerking, afhankelijk van de uitvoering.

Over uitvoeringen gesproken: er is een nieuwe Esprit Alpine-versie. Daarnaast is de Arkana er voortaan als Evolution en Techno. Het is dus over en uit voor namen als RS Line, Zen en Intens. Renault levert de vernieuwde Arkana in Nederland alleen met de E-Tech Hybrid 145-aandrijflijn. Die heeft een 94 pk sterke 1.3, een 36 pk sterke elektromotor en een 15 pk krachtige starter-generator. De vanafprijs is € 34.460.



▲ De Esprit Alpine is vanaf nu de sportief aangeklede uitvoering.

◀ Een 10-inch scherm is standaard vanaf de Techno.

(ADVERTENTIE)

RENAULT BEDRIJFSWAGENS direct uit voorraad leverbaar

ready
to go



nu met financiering vanaf 1.9%*

Renault Pro+

renault.nl

*Flex Financial Lease- (FFL) inclusief aanschaf GarantiePlus (verlengde garantie) én Renault Onderhoudscontract (allebei o.b.v. 36 maanden en 100.000 km), looptijd 60 maanden, minimaal 25% aanbetaling, 20% slottermijn en een financiering tegen 1,9% rente. FFL geldt op nieuwe zakelijke Renault-bedrijfswagenorders. geldt niet i.c.m. jaarafspraken. algemene voorwaarden van toepassing, op te vragen via nl-marketing@rcibanque.com. aflopend krediet met vaste debetrentevoet verstrekt door Mobilize Financial Services, handelsnaam van ROI Financial Services B.V., Boeingavenue 275, 1119 PD Schiphol-Rijk (KvK-nummer 30055070, AFM vergunningsnummer 12009781).