



Renault Sport

Bij elk automerk dat de letters RS voert, staat dit garant voor vuurwerk, waar de afkorting ook voor staat. Bij Renault is dat niet anders. Met de Twingo RS en Clio RS heeft het Franse merk al twee aantrekkelijke hot hatches in hun klasse neergezet, maar nu is er dan ook het bommetje van de nieuwe Mégane. De droge statistieken zeggen 250 pk, 340 Nm en in 6,1 seconden naar de honderd, dus dat belooft veel goeds.



Cup Chassis

Met de R26.R van de vorige generatie Mégane heeft Renault zich meer dan bewezen op het sportieve vlak, aangezien deze hardcore uitvoering de concurrentie uit de compacte middenklasse de baas was. De winst pakte hij met name in het bochtenwerk en die kennis lijkt goed te zijn overgebracht in het meer gangbare productiemodel van de nieuwe Mégane RS. Het stuurwerk gaat lekker strak, maar – nog belangrijker – gaat ook gepaard met veel gevoel. Zoals het een echte sportieveling betaamt is de koersvastheid daarbij hoog,



slechts bij slecht of nat wegdek komt het moment van onderstuur wat eerder dan gehoopt. Daarbij moet wel vermeld worden dat het optionele Cup Chassis op deze RS was besteld, waardoor een mechanisch sperdifferentieel voor een verlegging van de grenzen zorgt. Een echte aanrader, al betekent het wel dat de auto nog wat stugger wordt. Voor dagelijks gebruik kan dat wellicht wat too much zijn, al heeft dat natuurlijk sterk met persoonlijke voorkeuren te maken.



Renault Sport Monitor

Als krachtbron wordt in de RS een ver doorontwikkelde tweeliter turbomotor gebruikt. De eerder genoemde cijfers verraadden al dat de auto daar rap mee van zijn plek wil, maar het leuke is dat de prestaties door de bestuurder daadwerkelijk gemeten kunnen worden met de Renault Sport Monitor. De diverse meters om je nul-tot-honderd-tijd, opeenvolgende rondetijden of zelfs G-krachten te meten, maken een echte boy-toy van de Mégane. Als in een computerspel wil je steeds je prestaties weer proberen te verbeteren. Het mooie is wel dat je



zonder instructeur kan werken aan je techniek aangezien je bijvoorbeeld direct het effect ziet van efficiënt schakelen en het beperken van wielspin bij de start. Dat zijn namelijk precies de punten waar je het het makkelijkst kan laten liggen, doordat de versnellingspook niet echt 'sportief kort' is en omdat het toch lastig blijft om veel vermogen te doseren bij het wegrijden.

Wetten herschreven

Waar eerder de stelregel gehanteerd kon worden dat meer dan 200 pk in combinatie met enkel voorwielaandrijving onbegonnen werk was, is tegenwoordig al diverse malen bewezen dat dit niet meer zo hoeft te zijn. De Mégane bevestigt dat deze wet herschreven is. Zelfs het vervelende torque steering blijft tot een minimum beperkt. Uiteraard dienen de omstandigheden wel optimaal te zijn om het vermogen volledig te kunnen benutten. Zo niet, dan wordt het wel snel minder. In de paar regenachtige testdagen



moesten we er echt goed om denken dat de grenzen ineens een stuk dichterbij lagen. Het mooie is dat het potentieel van de rappe Fransoos op vrijwel elk moment geraadpleegd kan worden. Enkel in het eerste toereengebied boven het stationaire toerental ligt nog een klein gat in het vermogen dat je echt goed bemerkt, mocht je toch altijd het maximale willen hebben dan ga je weer als de brandweer door enkel een verzetje (of twee) terug te schakelen. Overigens is het grappig om te zien dat de Renault Sport Monitor met zijn schakeladviezen aangeeft dat bijvoorbeeld de vierde versnelling de optimale is op de snelweg. Af en toe is zoiets tengerdaads in groene tijden wel aangenaam.



Bescheiden opzichtig

Renault heeft goed begrepen dat je sportieve uitvoeringen moet voorbehouden aan dito modellen. Een Mégane RS betreft dus altijd een Mégane Coupé, ook al weten ze bij Renault heel goed dat de concurrentie hun GTI, FR, ST of MPS (ook) als meer praktische vijfdeursuitvoeringen in de prijslijsten heeft staan. Uiterlijk gezien wordt een standaard Mégane Coupé aangedikt met andere bumpers, wielkastverbreeders en zijskirts. Er wordt weinig aan de verbeelding overgelaten wat betreft het kunnen van de auto, maar toch is



het niet te opzichtig. De grote zwarte bek en de immense uitlaat vallen in een wat andere categorie, maar ja, je hebt een RS of je hebt hem niet. Van binnen zijn ook diverse wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van het sportieve gevoel. Door de kleine raampartijen – met bijbehorend beperkt zicht naar achteren – komt het echte coupégevoel al naar voren, maar de zwarte hemel versterkt dit nog eens. Ook zien we RS-logo's op een carbonstrip op het dashboard, op de instaplijsten en in de hoofdsteunen van de prettig omklemmende sportstoelen. Met leuke details als een gele toerenteller en het bekende geborduurde streepje om het midden van het stuur aan te duiden, wordt het RS-gevoel compleet. Het blijft wel eeuwig zonde dat het mooie geheel toch hand in hand moet gaan met rammeltjes en kraakjes en dat de afwerking op details ondermaats is.

Prijsknaller

Toch hoeven die kleine missers niet een reden te zijn om de auto over te slaan, want er is nog een punt dat de auto in één klap zeer interessant maakt: de prijs. Met een vanafprijs van 31.390 euro is hij exact 100 euro goedkoper dan een Volkswagen Golf GTI. Nu is dat niet wereldschokkend, maar weet wel dat je die auto zoek rijdt met de Mégane RS. Bij de diverse concurrenten zijn er echt nog wel sterkere modellen in omloop, maar in die gevallen is het prijsverschil direct weer dramatisch te noemen. Mocht je dus een zak euro's stuk willen slaan op een echte hot hatch, dan kan je er niet omheen om een bezoekje aan de Renault-dealer te maken.





Video: Martijn Koevoets

Plus

- + Karaktervol
- + Goede prestaties
- + Aantrekkelijk geprijsd

Min

- Zicht naar achteren
- Afwerking op details ondermaats
- Dagelijkse bruikbaarheid bij Cup Chassis