AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 20 maart 2010
www.autozine.nl

Renault Megane RS

Razend Snel

Rij-impressie | Bijna alle automerken hebben wel een extra snelle versie van een bestaand model in het assortiment. Dankzij een bijzondere aankleding ziet zo'n uitvoering er spannender uit. Een extra sterke motor en een aangepast onderstel zorgen er voor dat de hooggespannen verwachtingen daadwerkelijk in prestaties om kunnen worden gezet. Maar Renault belooft dat de snelste Mégane verder gaat dan dat. Autozine nam de "Mégane RS" mee naar het circuit om uit te zoeken hoe ver.

De letters "RS" staan voor "Renault Sport" en wijzen op de sportiefste uitvoering van een model bij Renault. Neem plaats in de Mégane RS en het is direct duidelijk wat het merk bedoelt als het zegt "verder te gaan dan de anderen". Dit is geen gezinsauto waar dankzij aanpassingen een spannendere gezinsauto van is gemaakt. De Mégane RS is van binnen zo rigoureus aangepast dat het een sportwagen is geworden die toevallig enige gelijkenissen vertoont met de Mégane.

De testauto is dan ook de meest extreme versie, met alle leverbare opties. Dat betekent onder andere diepe, keiharde Recaro kuipstoelen met stiksels in dezelfde gele kleur als de rest van de auto. Ook de veiligheidsgordels en de toerenteller zijn in fel geel uitgevoerd.

Toch is het vooral de diepe zit die er voor zorgt dat de Mégane RS als een echte sportwagen voelt. Bovendien heeft de Mégane eenzelfde luxeprobleem als veel

sportwagens: het zicht naar achteren is minimaal. Achteruit inparkeren is met deze auto een grotere uitdaging dan een snelle ronde op het circuit afleggen. In tegenstelling tot "echte" sportwagens heeft de Mégane een daadwerkelijk bruikbare achterbank en een ruime kofferbak.

Heel bijzonder is de "RS monitor". Hiermee kan de bestuurder c.q. coureur zelf rondetijden klokken of de sprint van 0 naar 100 km/u timen. Heel leuk is de G-kracht meter, die zowel langs- als dwarsversnellingen meet. Ook kan de racecomputer tonen hoeveel paardenkrachten / Newtonmeters de motor levert, hoe ver het gaspedaal is ingedrukt en zelfs hoe warm de lucht bij de inlaat van de motor is. Het meest zinvol is het geluidssignaal dat aangeeft wat het beste moment is om te schakelen om maximaal te presteren.

Prestaties

De prestaties komen van een 2.0 liter viercilinder turbomotor, die buiten de auto zo indrukwekkend klinkt dat het wel een gesmoorde zescilinder lijkt! De Mégane RS is goed voor 250 pk / 340 Nm en zeker gezien de aanschafprijs is dat een fors vermogen. Een Golf GTi moet het met veertig paarden minder doen, maar is wel significant zuiniger. De iconische Ford Focus RS is veel sterker (305 pk), maar kost twintigduizend euro meer.

Aanvankelijk kost het enige moeite om alle paardenkrachten van de Renault-motor te temmen. De versnellingshendel heeft een zeer korte slag en wie niet zorgvuldig schakelt, kiest gemakkelijk de achteruit in plaats van de eerste versnelling. Het koppelingspedaal grijpt zeer direct aan, ook dat vraagt enige gewenning.

De motor bouwt het vermogen geleidelijk op, daarom zal de Mégane de bestuurder nooit verrassen met een plotselinge krachtsexplosie. Dit sterke punt is tegelijkertijd een zwak punt, want de RS mist hierdoor de agressie die een auto als deze spannend maakt.

Op de openbare weg is bovendien goed merkbaar dat dit een opgevoerde motor is die sterk afhankelijk is van de turbo. Bij een laag toerental loopt de motor minder prettig; dit is een echte sportwagen die gemaakt is voor het circuit en niet voor de dagelijkse woon-werk file. Mede dankzij de prima gekozen versnellingsbakverhoudingen ("close ratio"") is de Mégane RS op het circuit gemakkelijk op toeren te houden. Bijvoorbeeld na hard remmen voor een bocht, bouwt de auto daarna met een razend tempo weer snelheid op.

In getallen uitgedrukt: de klassieke sprint vanuit

stilstand naar 100 km/u kost 6.1 seconden, terwijl de 400 meter in 14.1 seconden wordt afgelegd. Vijfentwintig seconden na vertrek is de eerste kilometer afgelegd. De topsnelheid is begrensd op 250 km/u.

Weggedrag

Met deze waarden is de Mégane RS gemiddeld snel voor een auto in dit segment. Hét punt waarop deze Renault zich nadrukkelijk onderscheidt is handelbaarheid. De besturing is licht genoeg om de auto in het dagelijks verkeer te kunnen gebruiken, maar zo zwaar (en direct!) dat de RS op het circuit perfect is te plaatsen. De voorwielen kunnen het motorvermogen goed verwerken (de testauto was voorzien van het optionele sperdifferentieel), waardoor de krachten van de aandrijving de besturing niet verstoren.

Het cup-onderstel (10 mm extra verlaagd, 15% minder rolneiging) van de testauto is op de openbare weg net niet te hard, terwijl het de prestaties op het circuit merkbaar verbetert. Bovendien voelt de Mégane RS bijzonder "massief": dit is een auto die op geen enkele manier werkt ("tordeert") in de bocht en mede daarom heel lang neutraal blijft.

Ook de (Brembo) remmen zijn perfect aan te voelen en zelfs vanaf hoge snelheid is de auto tot op de millimeter precies tot stilstand te brengen. Wanneer de bestuurder zichzelf toch een keer overschat, werken de (uitschakelbare) elektronische veiligheidsnetten voorbeeldig.

Het zorgt er allemaal voor dat de Mégane RS direct het vertrouwen van de bestuurder weet te winnen. Ook beginnende coureurs voelen direct aan waartoe de auto in staat is. Zelfs wanneer doelbewust de limiet wordt opgezocht, blijft de auto voorspelbaar reageren. Alhoewel andere sportieve hatchbacks op papier sneller zijn, zal de gemiddelde chauffeur daarom in de praktijk toch het snelste zijn met de Mégane!

Tenslotte benadrukt Renault dat de Mégane RS speciaal is ontwikkeld voor regelmatig gebruik op het circuit. De auto zou daarom ook bij intensief gebruik langer mee gaan. Of dat echt zo is, blijkt pas na enkele jaren en helaas mocht de proefrit niet zo lang duren.

Conclusie

Renault belooft dat de Mégane RS verder gaat dan andere snelle hatchbacks. Een dagje sturen op het circuit bewijst dat dat geen loze belofte is. In tegenstelling tot de concurrentie voelt de Mégane niet als een aangepaste versie van een bestaande gezinsauto, maar juist als een echte sportwagen.

Dat is deels te danken aan de bijzondere aankleding (diepe zit, weinig glas, racecomputer) maar vooral omdat minder concessies zijn gedaan. Waar een keuze moest worden gemaakt, heeft Renault gekozen voor prestaties en niet voor comfort. Het resultaat is dat de Mégane RS niet alleen heel snel is, maar dat dat snelheidspotentieel vooral maximaal is te benutten. ■

Specificaties

Renault Megane RS RS

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	430 x 181 x 144 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.354 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	344/991 l
Bandenmaat	225/40R18

Motor en prestaties

Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	265 pk @ 5500 tpm
Koppel	360 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6 sec.
Topsnelheid	254 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	9,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	174 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 35.490,-
JUSTLEASE.NL	€Â 380,-