



Martijn Verhoef
29 april 2016

Franse gangmaker

Ga er als producent van een C-segment auto maar aan staan: een auto ontwikkelen die de nekken van medeweggebruikers doet omdraaien en er voor zorgt dat mensen elkaar aanstoten of zelfs foto's maken. Renault doet dat gewoon en zorgt voor de tweede keer dat een spraakmakende auto in dit segment zijn opwachting maakt. Waar de MÃ©gane het in 2003 vooral van zijn derriÃ¨re moest hebben, weet zijn geestelijk opvolger anno 2016 te verbluffen met een kenmerkend design dat geheel in lijn is met het familiegezicht en toch zijn eigen karakter behoudt. Over smaak valt niet te twisten, maar dat de nieuwste generatie zelfverzekerd de strijd aan gaat met de concurrerende compacte middenklassers, moge overduidelijk zijn.



Snelle jongen

De auto is nog betrekkelijk weinig te zien op de weg, wat ook zijn invloed heeft op de aandacht die je onderweg krijgt met de M@gane. Maar zeker in het GT-jasje zal de Fransoos ook over een jaar nog voldoende onderscheidend zijn. Het Blue Iron en de 18 inch Magny Cours wielen maken het plaatje compleet. Ook in het donker haal je een M@gane er zo uit, want met de doorlopende achterlichten en de LED Pure Vision koplampen met C-vormige dagrijverlichting lijkt de auto in de verste verte niet op Ă©n van de vele concurrenten. Op de achterklep en de flanken van de GT prijkt trots het Renault Sport embleem. Dit geeft aan dat de sportieve afdeling van het merk zich met de auto bemoeit heeft. De achterbumper met diffusor-look en de lage voorkant met sportieve grille laten er geen verwarring over bestaan: je hebt met een snelle jongen te maken. Een misser wat betreft het design is de ouderwetse spriet op het dak. Niet meer van deze tijd en de antenne doet afbreuk aan het ontwerp.Â



Speakersound

In een GT hoor je sportief, maar toch enigszins comfortabel te reizen. De sportstoelen van de M@gane dragen in ieder geval bij aan dat gevoel en weten de bestuurder en rijder prima te omsluiten. De hoge wangen houden je prima op je plek wanneer er door bochten wordt gejaagd. Maar wanneer je een arm te rusten wilt leggen op de middensteun, kom je al snel tegen de rand van de zetel aan. Hierdoor ga je automatisch een wat gekke houding aannemen. Buiten de stoelen en de sportieve ogende sierlijst op het dashboard, wijkt het interieur van de M@gane niet veel af ten opzichte van zijn minder sportieve broertjes. Een extra laagje leder of alcantara boven de tellers en op de middenconsole zou niet misstaan en zou voor n@t dat beetje extra onderscheiding zorgen. Daarnaast stellen de gebruikte materialen onderop het dashboard teleur en is het kunststof op de deurpanelen net iets te hard. De sfeerverlichting maakt dan weer veel goed. Wanneer je de bediening van de multimedia eenmaal onder de knie hebt, blijkt dit systeem erg fijn te werken.

Speciaal voor de GT is er de R.S. Drive-knop, waarmee je heel makkelijk schakelt

tussen een comfortabele of een sportieve rijstijl. Bovendien kun je middels het R.S. Drive-menu het geluid van de motor via de speakers laten versterken. Hoewel dit een beetje kunstmatig klinkt, draagt het wel bij aan de snelheidssensatie. De schakelflippers achter het stuur vind je ook alleen in de MÃ©gane GT en zorgen voor nog meer rijbeleving.Â

Hoewel de sportstoelen meer ruimte in beslag nemen dan de zetels die in de gewone MÃ©ganes zijn te vinden, is de auto zeker niet krap te noemen. Met vier volwassenen houd je het wel even uit en ook qua bagageruimte is het niet behelpen geblazen. Enige nadeel is de wat hoge tildrempel. Dit merk je vooral wanneer je zware spullen in de kofferbak wilt plaatsen.Â



Unique selling point

Tijdens het rijden ontdek je het unieke karakter van de MÃ©gane GT. Met de motor uit de Clio R.S. heeft de auto al een goede troef in handen, maar de GT biedt meer dan dat. Voor het eerst is op een MÃ©gane, 4Control leverbaar. Dit systeem zorgt ervoor dat de

achterwielen bij lage snelheden tegengesteld aan de voorwielen sturen, waardoor bijvoorbeeld een rotonde vloeiender genomen kan worden. Bij hoge snelheid (vanaf 80 km/h) sturen de achterwielen in dezelfde richting als de voorwielen, waardoor de auto echt door bochten snijdt.

Het sturen gaat al vrij direct, maar door het 4Control is het rijden in de MÃ©gane GT simpelweg een bijzondere ervaring. Het overhellen wordt tot een minimum beperkt en zodra je door hebt wat het systeem allemaal kan, durf je elke bocht met een hoger dan gemiddelde snelheid te nemen zonder dat het angstzweet je uitbreekt. Het gedrag in bochten komt niet alleen op het conto van 4Control, want ook het stijve sportchassis doet een duit in het zakje. De MÃ©gane is een feestje om te rijden, zonder dat de auto hardcore aanvoelt. Op de lange baan is de auto comfortabel en zeker niet stug geveerd; er wordt precies genoeg aan je doorgegeven om je betrokken te houden bij het rijden, maar zeker niet meer dan dat. Ook de motor is niet overdreven gejaagd, maar versnelt soepel genoeg om een sportieve indruk achter te laten.



Tikje rauw

De EDC-automaat past bij het karakter van de auto: rijd je rustig, dan schakelt de bak moeiteloos en haast onmerkbaar. Zet je de auto in de sport-stand, dan gaat het schakelen met harde klappen en wordt de motor veel verder in de toeren gejaagd. Hij wordt er wel een beetje rauw door, want in de sport-stand houdt de bak het toerental soms onnodig hoog en bij lage snelheden is de gasrespons onberekenbaar. De bak reageert erg snel op de commando's die je via de stuurflippers doorgeeft, zodat het zelf schakelen bijna verslavend wordt. Dat het beschaafder kan, blijkt uit het feit dat dezelfde motor in de Espace veel verfijnder overkomt.

Toch, bij de GT past dat rauwe wel en hoewel de auto vol met compromissen zit, krijgt het totaalplaatje een ruime voldoende.

Ook op het gebied van efficiÃ«ntie laat de GT zijn bezitter niet in de kou staan.

De fabrieksopgave is met 6,0 liter per 100 kilometer hoopgevend (zelfs lager dan dat van de ruigere Clio R.S.), maar in de praktijk blijkt dat je over heel veel zelfbeheersing moet beschikken om die opgave te halen. Wij beschikten daar niet over tijdens de testperiode. Wanneer je geen rekening houdt met verbruik en de potentie van de MÃ©gane optimaal benut, is een testverbruik van 8,9 liter/100km niet teleurstellend. Wanneer de GT je dagelijkse auto is en je het gooi- en smijtwerk voor het weekend bewaart, is een lager gemiddeld verbruik zeker mogelijk.



Tegenzin

De vanafprijs van 20.290 euro voor een MÃ©gane hatchback is concurrerend te noemen, zeker omdat zaken als cruise control, airco, LED-achterlichten en een radio met DAB+ en Bluetooth standaard zijn.

De GT is aanzienlijk duurder, maar de aanwezigheid van 4Control, de EDC-automaat en het sportchassis maken dit tot de versie die je mÃ©et hebben. Losse opties zoals keyless entry en het head-up display drijven de prijs op tot 35.353 euro. Het gebeurt niet vaak dat we een auto met zoveel tegenzin weer terugbrengen. Hoewel de auto zeker niet perfect is en behoorlijk aan de prijs is als je hem bestelt zoals de onze is uitgevoerd, pakken de door Renault gesloten compromissen bijzonder goed uit voor de GT.

Je vergeeft hem al snel zijn fouten, omdat hij het rijden zo leuk maakt.

Niet overdreven snel, niet spijkerhard en niet voorzien van een brullende motor, maar wel pijlsnel in bochten, gretig op rechte stukken en bijzonder strak vormgegeven.

Kortom, Renault heeft met de nieuwe MÃ©gane, met de GT in het bijzonder, een geduchte tegenstander voor de andere C-segmenters.Â



Plus

- + Bijzonder goed gelukt compromis
- + 4Control voegt echt iets toe
- + Automaat past bij het karakter

Min

- Die antenne...
- Wisselende kwaliteit van kunststoffen in het interieur
- Weinig onderscheiding in het interieur