Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

Lancée pour la première fois en 1995, la Renault Mégane nous revient, plus chic et technologique que jamais, dans une 4ème édition baptisée Nouvelle Mégane. Wheels And You a pris les commandes de la GT, une version arborant fièrement le blason de Renault Sport.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1’618 cm^3
- 205 ch à 6’000 t/min
- 280 Nm à 2’400 t/min
- Boîte de vitesses double-embrayage, 7 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.1 sec.
- Poids : 1’467 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’359 x 1’814 x 1’447
- Conso. mesurée : 7.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 134 g/km (E)
- dès CHF 31’500.-, mod. essayé: CHF 38’180.-

Texte et photos : François Cuany

Pour le lancement de Nouvelle Mégane, l'usine de Palancia s'est vue remaniée pour nous offrir la meilleure qualité possible. Cela ne passe pas inaperçu, je trouve que cette quatrième du nom a évolué et innové dans ce segment extrêmement prisé des consommateurs.

Que ce soit technologiquement, esthétiquement ou même au niveau dynamique, le cahier des charges a été poussé au plus haut standing du label Renault. Etant attaché à la marque, je me réjouis de tester ce nouveau modèle GT, avec de très bonnes perspectives pour une future version RS dans la même lignée.



A l'extérieur

Un coup de crayon spécifique GT habille cette Mégane pour nous offrir une face avant massive et agressive en vue de renforcer la sportivité de cette mouture. Elle occupe pleinement le rétroviseur des autos qui la précèdent et impressionne !

On retrouve donc une grosse calandre noire avec le traditionnel losange chromé, des entrées d'air de chaque côté du pare-chocs, ainsi qu'un joli design type « lame » dans sa partie inférieur. Le losange renferme en son cœur, de manière totalement invisible, la caméra du système d'aide à la conduite. Du coup, pas de boitier disgracieux, un bon point !

C'est en Bleu Iron, couleur spécifique de la GT, que j'ai eu la chance de recevoir sur ce modèle d'essai, une magnifique teinte très profonde. Sublimée par le gris Dark Metal des écopes et rétroviseurs, elle nous plonge dans une ambiance très Grand Tourisme. Une très belle signature lumineuse en forme de C enveloppe les projecteurs Full LED gérés automatiquement par la technologie LED Pure Vision.

Si cet avant est pour moi une réussite, l'arrière me laisse perplexe. La nouvelle signature LED traversante, allumée même en pleine journée, est sensée apporter

d’un fin coup de pinceau un effet 3D sur toute la largeur de la voiture. Pour ma part, je trouve ça quelque peu disgracieux. Un becquet couleur carrosserie très bien intégré vient compléter cette partie arrière, de même qu’un joli diffuseur gris incluant les deux sorties d’échappement.

De par ses lignes tendues, son orientation vers l’avant ainsi que les vides de roues diminués, cette auto paraît résolument plus raffinée et sportive que la précédente Mégane GT. D’une manière générale je l’aime beaucoup et je me réjouis vraiment de voir comment, sur une version RS, sera exacerbée l’agressivité de la proue et de quelle manière évoluera cet arrière étrange.



A l’intérieur

Ayant roulé plus de 30’000 km au volant d’une Mégane 3 RS, je me sens immédiatement à l’aise à bord de cette GT et, même si je retrouve quelques repères familiers, je ne peux que constater les progrès et l’évolution de la Nouvelle Mégane.

Un très bel écran tactile de 8.7’’ vertical donne accès au R-Link 2.0. Très simple et intuitif, il intègre toutes les fonctions des voitures les plus prestigieuses. D’un simple balayage sur l’écran, les menus défilent et les pages se succèdent comme sur un smartphone.

L’atmosphère à bord change selon les modes de conduite ou nos choix dans les menus de réglage d’ambiance. Des filets de LED sont joliment intégrés dans les portières ainsi que dans la console centrale. Cocooning garanti ! Même l’affichage du centre du compteur peut être personnalisé, passant d’un aspect plutôt « écolo » jusqu’à un type très course qui donne un petit air de F1 au tableau de bord.

Les sièges semi baquet en cuir/alcantara brodés du pictogramme Renault Sport sont très enveloppants, efficaces et du plus bel effet. Cependant ils pourront poser problème aux carrures modestes, tant les flancs remontent haut.

La finition de l'habitacle est bien plus soignée que sur la précédente version, des surpiqûres en passant par les commandes et les baguettes, tout est là pour nous rappeler la teinte Bleu Iron et l'esprit GT. L'afficheur tête haute intégré dans la casquette des compteurs est à signaler, tant il s'avère pratique à l'usage, mais il n'est pas exclu que les petits gabarits préfèrent le désactiver s'il dérange leur champ de vision.

L'insonorisation et le soin apporté à la suppression des « bruits d'usage » sont vraiment très convaincants et confirment l'impression d'un véhicule cossu et bien assemblé. Hormis sur quelques parties basses, tout est constitué de plastique injecté de mousse donnant un effet souple au toucher. On est donc bien loin de l'époque des colibris qui chantent dans le tableau de bord, ce qui nous laisse profiter du pack de sonorisation Bose et de la clarté de ses performances.

Le design général de cet habitacle me plaît : du confort à l'avant, de la place pour les passagers arrière et un coffre de bonne taille (434 litres). J'apprécie l'ambiance chic mais osée dans le look avec ses inserts bleus vifs. Ca change du tout noir de bien des marques actuelles.





Sous le capot

Une seule motorisation est proposée sur ce modèle : le TCe 205 1.6l muni d'une boîte à double embrayage EDC 7 rapports. Développant 205 ch à 6'000 t/min et un couple maxi de 280 Nm dès 2'400 t/min, ce moteur s'avère performant et utilisable sur toutes ses plages de régime, même si une petite poignée de chevaux supplémentaire n'aurait pas été superflue. La boîte EDC s'avère bien plus évoluée

que celle essayée sur la première génération de Clio 4 RS. Les passages de rapports sont rapides et francs en mode sport, alors qu'ils deviennent très doux en mode confort.

La grande nouveauté, une première même pour le segment, c'est l'arrivée du 4Control. Apparu pour la première fois chez Renault sur la Laguna GT, puis récemment sur la Talisman (dont nous vous proposerons prochainement l'essai complet en version Grandtour) et le Nouvel Espace, ce système à roues arrière directrices a donc été intégré par les ingénieurs de la marque au losange pour apporter maniabilité, sécurité, performance et confort à cette Nouvelle Mégane.

Dans la technique, en dessous de 60 km/h (80 km/h en mode sport) les roues arrière pivotent à l'inverse des roues avant de manière à augmenter la maniabilité, comme si l'empatement était plus court. En revanche, au-dessus de cette vitesse, les roues arrière suivent les roues avant pour augmenter l'aplomb en courbe en simulant un empattement plus long et plus stable. Tout ceci permet une diminution de 35% (40% en mode sport) de l'angle à donner au volant par rapport à une voiture traditionnelle.



Au volant

Dès l'ouverture de la porte une petite scène d'accueil audio-visuelle se met en route. C'est gadget, mais moi j'aime bien ! Installé dans les semis-baquet, je trouve rapidement une position de conduite idéale.

Immédiatement après avoir parcouru les premiers kilomètres, l'efficacité du 4Control est flagrante ! La voiture travaille vraiment pour offrir un maximum de maniabilité, tant en milieu urbain qu'en conduite sportive. La direction est précise et ferme. Je reconnais même le « toucher de volant » déjà ressenti sur la Mégane 3 RS. On s'habitue vite à cette technologie, à tel point que lorsque je reprends ma

voiture, j'ai l'impression qu'elle ne tourne pas assez.

A l'enclenchement du mode "Sport", la boîte devient réellement plus rapide et l'empreinte sonore du moteur plus audible. Sur des tracés sinueux, les passages en courbe sont rapides et extrêmement simples à négocier grâce à la stabilité apportée par les roues arrière directrices.

Comme d'habitude chez Renault, ce n'est pas le moteur qui démarque l'auto de la concurrence, mais bien le châssis. La conception de celui-ci ne déroge pas à la règle : il est excellent. Je relève toutefois un bémol : le trop grand nombre d'aides à la conduite qui tue un peu la conduite elle-même. L'impossibilité de déconnecter l'ESP et les assistances qu'il apporte est agaçante en mode sportif !

Lors de cet essai, un voyage est prévu direction Le Mans pour les 24 heures, 1'500 km aller-retour, de quoi tester le confort de conduite et la vie à bord du véhicule. Le régulateur adaptatif me laisse suivre le flux du trafic sans devoir sans cesse corriger manuellement ma vitesse. Je ne suis pas immédiatement convaincu par ce système, mais une fois sorti de nos « petites » autoroutes et leur trafic dense, je reconnais que c'est un réel plus !

Le confort à bord est irréprochable. Le moteur est silencieux en mode normal ou confort et rien ne vient perturber la quiétude du trajet. Après sept heures de route, on ressort du véhicule sans mal de dos ni courbatures, preuve du bon travail effectué sur l'habitacle. On est bien là dans une GT ! Un véhicule donc très confortable sur de longs itinéraires et suffisamment sportif pour aller taquiner les courbes sur un col de montagne.











Verdict

Avec un budget de CHF 31’500.- en entrée de gamme, et CHF 38’180.- pour notre modèle d’essai, Renault nous offre là un véhicule très convaincant. Le résultat du “downsizing” du moteur nous annonce une consommation mixte de 6.0 l/100km. Lors de l’essai, je suis au-dessus avec une moyenne à 7.2 l/100km. Mais, il faut l’avouer, la conduite générale du test est un peu trop appuyée pour servir de référence dans ce cas.

Une phrase est souvent revenue de la part des autres passionnés d’automobile, aux alentours du circuit du Mans. « Hey regarde ! C’est la Nouvelle Mégane, celle qui a les roues arrière qui tournent ! ». Cette petite anecdote montre qu’elle ne passe pas inaperçue auprès des amateurs : ils la connaissent déjà et l’apprécient ! Bonne réception du public français donc !

Pour ma part, je suis pleinement convaincu par cette GT ! Le châssis est digne tant de la sportivité que de l’esprit de compétition de Renault et le moteur laissera le père de famille s’amuser, pour peu qu’il ait sélectionné le mode “Sport”. La vie à bord est agréable et Renault à vraiment fait un grand pas en avant avec ce nouvel habitacle dont les finitions sont bien meilleures que sur les modèles précédents. Tout est cohérent. Ca présage du très bon pour la future RS.





Prix et options – Renault Mégane GT TCe 205 EDC

Prix de base : CHF 31’500.-

Peinture métallisée Bleu Iron : CHF 900.-

Sellerie sport cuir / Alcantara GT : CHF 1200.-

Jantes aluminium 18“ Magny-Cours : CHF 500.-

PACK NAV 8.7 BOSE : CHF 1’500.-
(R-Link2 avec écran tactile 8.7“, Bose® Soundsystem DAB+, 9 haut-parleurs et un caisson bass-reflex, AUX, SD et 2 USB, Bluetooth®, navigation avec carte Europe, connectivité, Apps R-Link, avertisseur de survitesse avec reconnaissance des panneaux de signalisation)

PACK SAFETY : CHF 650.-
(régulateur de vitesse adaptatif, alerte de distance de sécurité, freinage actif d’urgence)

Affichage tête haute : CHF 400.-

Frein de parking automatique, ambiance lumineuse sur la console centrale : CHF 200.-

Sièges avant chauffants : CHF 300.-

Aide au parking avant et arrière avec caméra de recul : CHF 400.-

Antenne requin : CHF 515.-

Surtapis textile – premium : CHF 115.-

Prix TOTAL : CHF 38’180.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Mégane GT, ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact – Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai – Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai – Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact – Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai – Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence…

Essai – Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai – Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l'espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse









