Essai – Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

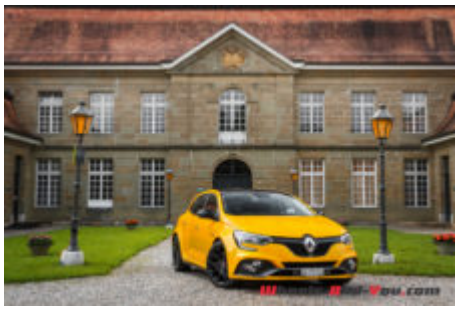
La Renault Mégane en est à sa quatrième génération. Si la première n'a pas laissé de traces indélébiles dans le paysage automobile, dès la deuxième, la marque a gratifié son modèle de plusieurs versions sportives badgées RS, puis R.S. comme Renault Sport. Depuis la fameuse RS R26 F1 Team et surtout la R26.R sortie en 2008, le modèle est devenu une référence, si ce n'est LA référence, parmi les tractions sportives. Aussi est-ce avec une certaine impatience que je prends les commandes de cette Mégane IV dotée du badge sportif Renault.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm^3
- 280 ch à 6'000 t/min
- 390 Nm à 2'400 t/min
- Boîte de vitesses automatique EDC, 6 rap.
- Vitesse maxi : 255 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'430 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'425 x 1'863 x 1'652
- Conso. mesurée : 11.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 158 g/km (G)
- dès CHF 39'600.-, mod. essayé : CHF 49'150.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

La rivalité bat son plein dans la niche des compactes sportives, certaines marques affutant leurs modèles anabolisés au fil des versions, telles les Civic Type R et autres 308 GTi, tandis que d'autres nouvelles venues viennent se confronter au pouvoir en place comme la i30 N. Il va sans dire que, dans ce contexte de rude concurrence, les attentes concernant la nouvelle Mégane R.S. sont importantes et Renault ne peut pas se permettre de décevoir. Cette mouture est équipée d'un système quatre roues directrices, actuellement unique dans ce segment, appelé 4Control, dont je suis curieux de voir quelle plus-value il apporte.







A l'extérieur

Je ne m'en cache pas, je ne suis pas vraiment un fan du design des modèles Mégane. Mais je dois reconnaître qu'au fil des générations, le coup de crayon s'est amélioré et le dernier facelift de la Mégane III R.S. m'avait plutôt séduit. Par ailleurs, je trouve l'identité visuelle actuelle des modèles Renault très réussie et c'est avec plaisir que je constate qu'elle est reprise sur la dernière génération de Mégane.

Je parle notamment de la forme des phares dont les virgules descendantes sur les

côtés (ou signature en forme de C) apportent une touche d'originalité et d'élégance bienvenues. Il en va de même pour les feux arrière qui se prolongent horizontalement vers le logo central de la malle. La calandre est assez banale mais rehaussée avantageusement d'un large losange statutaire, tandis que les bas-côtés du masque sont ornés de triples feux diurnes caractéristiques et là encore très réussis.

De profil, les lignes sont tendues et la silhouette râblée dégage une impression de puissance contenue. De face et de dos, les larges ailes posent la voiture et ne laissent planer aucun doute quant à son positionnement de sportive pur jus. Les jantes aluminium de 19 pouces noires au design Interlagos contrastent agréablement avec le Jaune Sirius de notre modèle de test. Je trouve que cette teinte sied très bien à la voiture, mais ma préférence va à l'Orange Tonic, tout aussi exclusif mais encore plus explosif au regard.

Si certains déplorent l'abandon de l'architecture trois portes, ce n'est pas mon cas. Je trouve que cela ajoute de la polyvalence au modèle sans diminuer son agressivité. Sans conteste pour moi, nous avons sous nos yeux la Mégane R.S. la mieux dessinée. Dommage que les fenêtres latérales soient entourées de chrome, j'aurais opté pour un rappel du noir des jantes.







A l'intérieur

Du volant aux sièges en passant par le tableau de bord, le cockpit de cette Mégane R.S. respire la sportivité. L'ensemble compteurs digital est paramétrable

selon plusieurs vues, plus ou moins réussies. Pour ma part, celle correspondant au mode “Sport” et teintée de rouge remporte mon suffrage : compte-tours central bien visible et vitesse affichée en chiffres. J’exclus la vue du mode “Race”, trop spartiate et présentant une visibilité qui ne me satisfait pas.

La sellerie en alcantara est de très bonne facture et offre une assise à la fois confortable et suffisamment enveloppante pour un gabarit large comme le mien. Je ne sais en revanche pas si le maintien latéral est suffisant pour des silhouettes plus filiformes. Quant au volant, en alcantara également, il est agréable au toucher et sa prise en mains est excellente, tant par son diamètre que par son épaisseur.

L’ergonomie des comodos est sans surprise et les palettes de changements de rapports sont, à ma grande satisfaction, solidaires de la colonne de direction. Si leur taille est correcte, j’aurais aimé qu’elles se prolongent un peu plus vers le bas pour idéalement tomber sous les doigts lorsque les mains sont positionnées à 09h15 sur le volant. A 10h10, leur ergonomie est parfaite et leur maniement des plus agréables.

L’écran tactile central en position vertical réunit les fonctions classiques d’infodivertissement, GPS, téléphonie, mais également le R.S. Monitor qui flattera les geeks, mais qui s’avérera également très utile pour les pistards. Sur cet écran, via le Multi-Sense, l’on peut paramétrer le mode de conduite en modes “Comfort”, “Neutral”, “Sport”, “Race” et “Perso”. Une fois les meilleurs réglages trouvés, c’est ce dernier mode que j’utilise de préférence.

La qualité perçue, sans être exceptionnelle, est en hausse. Le plastique souple du tableau de bord est agréable au toucher comme au regard et l’assemblage des éléments n’offre que peu de place à la critique. On reste, certes, en retrait par rapport aux standards de la concurrence allemande, mais les arguments pour l’acquisition d’une Mégane R.S. sont ailleurs. On ne retiendra pas non plus le volume du coffre assez modeste de 294 litres.













Sous le capot

La Mégane R.S. a succombé à la tendance du “downsizing”, le 4 cylindres en ligne turbo animant la bête ne chiffre plus que 1’798 cm^3. Je trouve que cela se ressent à l’utilisation. Avec 280 ch et 390 Nm, cette mécanique ne manque ni de puissance, ni de couple, mais elle pêche par sa linéarité et un certain manque de hargne dans les tours.

En revanche, la boîte EDC à double embrayage ne souffre, elle, d’aucune critique. Tant à la montée de rapports qu’au rétrogradage, elle s’avère d’une grande rapidité si l’on est en mode manuel, tandis qu’en mode automatique, sa gestion

s’adapte parfaitement aux réglages de conduite choisis.

Avec une consommation moyenne établie à 11.40 l/100km entre des variables à 10.43 et 12.39 l/100km au cours du test, notre Mégane boit largement plus que ce qu’annoncent les informations du constructeur, mais au vu de son utilisation en mode “test”, je ne trouve rien de honteux à ces chiffres.







Au volant

Pour un amateur de sportives, prendre les commandes d’une Mégane R.S. est toujours un moment attendu. Je ne fais pas exception à la règle, et c’est avec un grand sourire que j’entame les premiers tours de roues.

La prise en mains est facile, l’auto docile et la confiance immédiate. Dans le trafic, les dimensions contenues et la visibilité périphérique permettent d’évoluer en toute quiétude. En automatique et sur modes “Comfort” et “Neutral”, les vitesses s’égrènent en douceur. Conduite ainsi, la voiture serait reposante, si les suspensions n’étaient pas aussi fermes. En effet, celles-ci ne sont pas adaptives et bien que le châssis “Sport” de notre voiture d’essai ne soit pas le plus extrême proposé par Renault, l’inconfort généré par les reliefs de la route est réel, notamment pour les passagers.

En revanche, ce handicap à faible vitesse s’avère être un atout dès que le rythme augmente. Sur les routes de cols, le comportement de la voiture est d’une stabilité royale, et si le toucher de route manque légèrement de clarté, l’auto est

sur des rails. Toutefois, l'effet du système 4Control est très perceptible et demande un léger temps d'adaptation pour en assimiler les sensations. Cela se fait très naturellement et offre une réelle plus value en conduite sportive.

Pour rappel, les roues arrière braquent jusqu'à 2.7 degrés dans le sens inverse des roues avant jusqu'à 60 km/h (100 km/h en mode "Race") puis jusqu'à 1 degré dans le même sens que les roues directrices. Je le ressens dès le premier rond-point, puis lors de tous les virages et changements de cap. En toutes circonstances, la voiture enroule avec une facilité et un naturel déconcertants, le tout aidé par un train avant efficace permettant un placement de l'auto extrêmement précis. En fait, c'est lorsque l'on reprend les commandes d'une voiture dépourvue du 4Control que l'on en mesure l'efficacité.

Je suis plus réservé quant à la mécanique. Si les défauts de la boîte EDC ont été totalement corrigés au point de rendre celle-ci brillante, je trouve que le comportement moteur est décevant par sa linéarité induisant un réel manque de sensations à l'accélération et en reprises. Je me demande s'il en est de même avec la version équipée de la boîte manuelle, fort heureusement proposée sur cette voiture.

Hors des circuits, les petites routes de campagne ou les cols sont les terrains de jeu de prédilection de notre sportives française. Sa stabilité et sa motricité ne sont jamais prises en défaut. Et le système 4Control apporte un réel surplus d'efficacité sans jamais s'avérer déstabilisant, le tout agrémenté de pétarades très satisfaisantes aux changements de rapports.

En revanche, et malgré un moteur assagi et deux portes supplémentaires visant explicitement plus de polyvalence, la Mégane IV R.S. n'est pas l'engin idéal pour des voyages au long cours. La faute à un châssis très rigide et des suspensions fermes qui rendent fatigants, voire pénibles, les longs trajets routiers ou autoroutiers. Cela me fait dire que le châssis Cup, encore plus typé sport, est à réserver aux pistards purs.













Verdict

Au sortir de ce test, je suis enthousiasmé par le comportement dynamique (je n'en attendais pas moins) efficacement soutenu par le fameux 4Control : la Renault Mégane R.S. est, de ce point de vue, l'une des tractions les plus affûtées du moment. Elle devance selon moi la Hyundai i30 N, et fait jeu égal avec la Honda Civic Type R par la précision de son train avant et la devance par son efficacité en virage.

En revanche, je trouve son moteur en retrait par rapport à cette même concurrence. Une version Trophy, pourvue d'un moteur boosté à 300 ch et 420

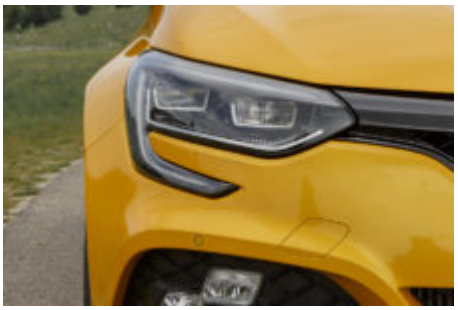
Nm et proposée avec le châssis Cup exclusivement est annoncée. Les performances et les sensations seront très certainement revues à la hausse, nous nous réjouissions de la découvrir prochainement.

En ce qui concerne le tarif, si le premier prix démarre sous la barre des CHF 40’000.-, il faut compter CHF 49’150.- pour un modèle équipé tel que celui de notre essai. Et nous n’arrivons alors plus très loin des prix d’une Focus RS certes dépourvue des 4 roues directrices, mais dotée de 350 ch, d’une transmission sur les quatre roues très sophistiquée et d’une suspension adaptive, quoique très dure également.

Au final, cette Mégane R.S. qui se veut plus sage et plus polyvalente que les générations précédentes demeure redoutable d’efficacité. Avec le 4Control en plus, elle suit la même ligne directrice que ses devancières et s’adresse toujours à des puristes privilégiant le sport au confort, qui ont un dos solide et du plaisir à d’occasionnelles sorties circuit.

Pour ma part, je suis heureux que la production automobile actuelle puisse encore proposer de telles voitures, et comme le groupe Renault annonce un bénéfice record lors d’un premier semestre et confirme ses objectifs pour 2018, il est possible que cela dure encore un petit peu, puisque cela paye.







<u>Prix et options – Renault Mégane IV R.S. EDC</u>

Prix de base : CHF 39’600.-

Pack Easy Parking : CHF 750.-

Pack NAV 8.7 BOSE : CHF 1’500.-

Affichage tête haute : CHF 400.-

Jantes aluminium 19 pouces design Interlagos Full Black : CHF 1’200.-

Sièges avant chauffants : CHF 300.-

R.S. Monitor : CHF 400.-

Volant sport en cuir Alcantara : CHF 400.-

Sellerie sport R.S. en cuir Alcantara : CHF 1’800.-

Peinture Métallisée Spéciale R.S. Jaune Sirius : CHF 1’900.-

Toit ouvrant électrique : CHF 900.-

Prix TOTAL : CHF 49’150.-





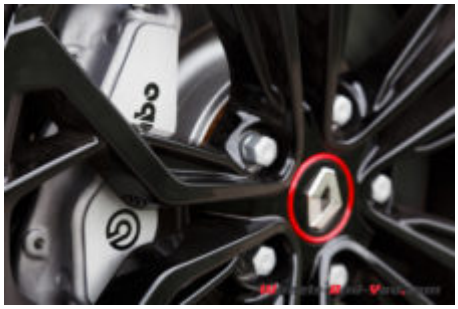


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Mégane IV R.S. EDC, ainsi qu’à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.




R.S.



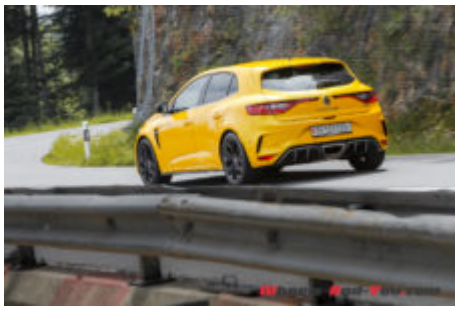









RENAULTSPORT



A lire aussi

Premier contact – Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Loisirs – Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai – Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact – Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact – Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai – Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai – Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact – Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai – Renault Mégane GT : En attendant la RS…

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 !

Nouveauté – Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté – Renault Clio R.S. 18

Nouveauté – Renault Megane IV R.S.

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

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

