Essai – Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Alors que nous testions la Mégane R.S. standard, Renault annonçait l'arrivée prochaine de la version Trophy, une déclinaison encore plus vitaminée de la berline. Depuis lors, elle a débarqué dans le pays, tentant de jouer des coudes avec une concurrence particulièrement féroce dans ce segment dit des « hot hatchback ». En route pour un essai qui promet d'être rempli de sportivité.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm^3
- 300 ch à 6'000 t/min
- 400 Nm à 3'200 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 260 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 1'549 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'372 x 1'847 x 1'445
- Conso. mesurée : 10.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 183 g/km (G)
- dès CHF 42'400.-, mod. essayé : CHF 50'200.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Matthieu Giraudier, Patrick Schneuwly

Plus que d’observer une tradition, le modèle Trophy de cette quatrième génération de Mégane revêt une importance non négligeable : pour la première fois, Renault propose un modèle siglé R.S. atteignant la barre symbolique des 300 chevaux. De quoi s’approcher encore plus numériquement de la plus féroce des concurrences.

Avec cette déclinaison, le constructeur français joue-t-il simplement la carte de la surenchère des chiffres ou va-t-il réussir à marquer durablement les esprits avec un sens affûté de la sportivité ? Mes éléments de réponse dans la suite.

A l’extérieur

En matière d’esthétique, cette itération du modèle R.S. ne se distingue que très peu de la version standard. Parmi les éléments distinctifs, on peut effectivement noter l’inscription « Trophy » apposé sur la lame F1 à l’avant, les étriers rouges Brembo mais surtout les jantes 19 pouces au dessin caractéristique Jerez, chromées noires et liseré rouge. Je trouve que ce dernier élément est une vraie réussite et embellit on ne peut mieux le modèle.

Pour le reste, on retrouve les éléments de la gamme sport de chez Renault avec, par exemple, les écoutilles d’aération derrière les arches de roues avant comme arrière, le large diffuseur arrière ou encore la double sortie d’échappement centrale. D’une manière absolue, le dessin actuel de la firme de Boulogne-

Billancourt me séduit particulièrement, tout spécialement la signature lumineuse diurne si distinctive et, à mon goût, raffinée.

Néanmoins, je trouve l'expression de la sportivité un peu déséquilibrée, selon si on regarde la face antérieure ou postérieure. L'avant me paraît bien sage tandis que l'arrière affirme un caractère prononcé, avec son furieux air de Stormtrooper. Des arêtes plus saillantes, un bouclier plus sculptural auraient sûrement été bienvenus. Une histoire de goût, j'en conviens.

A l'intérieur

On retrouve ici la formule qui réussit à Renault et permet au modèle de se placer dans une tranche de prix compétitive : l'habitacle est un alliage de pièces de qualité et de parties que l'on peut juger plus « cheap ».

Notre modèle d'essai profite de l'option sièges Recaro Alcantara dont la forme et l'assemblage sont des plus réussis, en plus d'offrir un confort correct pour ce type de véhicule et un maintien très bon. Le volant à simple méplat, lui aussi recouvert d'Alcantara, s'avère être un bel ajout.

La console centrale affiche un design efficace et une qualité de finition plus qu'honorable, bien que souffrant dans sa partie inférieure d'un gros défaut. En effet, les ingénieurs de chez Renault ont eu l'idée saugrenue de placer le proéminent levier de frein à main du côté gauche de la console, empiétant sur l'espace de manœuvre du conducteur, dégradant par la même le confort. Un point vraiment dommageable pour l'ensemble. Il demeure cependant que le grand gabarit que je suis s'insère très bien dans cet habitacle sport, ce qui, il faut le dire, n'est pas toujours chose aisée dans d'autres véhicules du segment.

L'écran central R-link est fidèle à lui-même : bien intégré au tableau de bord, embarquant un système efficace et réactif, au système d'exploitation structuré en tuiles. Autre belle qualité de cet intérieur, le cockpit numérique, qui retranscrit toutes les informations essentielles au travers d'un afficheur à la résolution fine. Ce moniteur évolue selon le mode de conduite adopté : si l'organisation en mode confort me paraît un peu brouillonne, j'apprécie particulièrement l'affichage « Sport » et surtout la disposition des informations en mode « Race », qui se contente de l'essentiel et ventile de manière verticale le compte-tour et le compteur vitesse sous forme numérique.

Comparativement aux précédentes générations de Mégane, je peux noter que Renault a fait un effort certain pour améliorer les plastiques habillant le bas de l'habitacle. Si, dans l'absolu, la qualité n'est pas incroyable, ils sont tout de même parfaitement acceptables, surtout quand on se souvient que le prix d'accès de ce modèle est de CHF 42'400.-.

Sous le capot

Dans les entrailles, les ajouts propres au modèle Trophy sont nombreux et de qualité. Le premier d’entre eux est naturellement le châssis Cup, équipé de série, lequel intègre des amortisseurs plus fermes de 25% et des ressorts plus fermes de 30%. Il embarque par ailleurs des barres antiroulis plus raides de 10%. La transmission est équipée aussi de série d’un différentiel à glissement limité mécanique TORSEN, tandis que le système d’échappement est lui doté d’un système à double soupapes. Lorsque les soupapes sont fermées, le chemin emprunté par les gaz d’échappement affaiblit la sonorité, rendant plus vivable la voiture lors d’une utilisation quotidienne. Mais une fois les soupapes ouvertes,

l’échappement est plus direct, offrant un son rauque et profond accompagné de claquements secs. Parmi les autres éléments techniques qui se différencient sur ce modèle, on peut noter les pneumatiques Bridgestone Potenza S001, livrés de manière standard. Les freins sont aussi améliorés avec une composition bi matière accompagnés de pistons Brembo.

Tout comme le modèle R.S. standard, la Trophy est équipée du système 4Control. Au cas où vous ne le sauriez pas, ce système rend les quatre roues directrices. A faible vitesse, le braquage des roues arrière est inverse à celui des roues avant, pour raccourcir l’empattement du véhicule et le rendre plus réactif, plus nerveux et plus incisif dans les prises courbe. A grande vitesse, le braquage des roues arrière est similaire à celui des roues avant, pour allonger l’empattement et rendre le comportement du véhicule plus fin et plus stable en courbe.

Ce qui vous intéresse le plus, c’est naturellement le moteur : le 1.8 litre se voit boosté à 300 ch, soit un gain de 20 équidés comparativement à la R.S. normale, pour un couple qui varie entre 400 et 420 Nm, selon si le modèle choisi est couplé respectivement avec une boîte manuelle 6 rapports ou avec la boîte automatique EDC 6 vitesses. Le gain ici oscille entre 10 et 30 unités, toujours en comparaison avec la R.S. essayée l’année dernière.

En matière de consommation, le constructeur annonce une gourmandise de 7.7 l/100km. En ce qui me concerne, avec 850 kilomètres parcourus, je constate une consommation de 10.4 l/100km, sur des cycles mixtes. Le chiffre est tout de même à pondérer, puisque l’essai n’est pas exempt de trajets parcourus avec une vélocité certaine, à la conduite axée sport. Dans une utilisation normale, l’ordinateur de bord rapporte un chiffre de 8.4 l/100km.

Au volant

Le segment des compactes survitaminées a toujours eu une place particulière dans mon cœur. Plus « épicées » que leurs consœurs destinées aux familles et aux conducteurs sages, elles sont dans l'ensemble un bon compromis entre voiture outrageusement sportive et véhicule vivable quotidiennement. C'est donc avec une joie certaine que j'entame l'essai de cette Trophy qui se targue pour la première fois d'afficher 300 équidés au compteur.

La mise en route de la voiture offre la première surprise : si le démarrage n'est pas tonitruant, le son émis par l'échappement est rauque, dense, agréable à l'oreille. Dès les premiers kilomètres, les caractéristiques dynamiques comme le comportement routier émergent immédiatement : la direction est communicative et précise, l'ensemble est ferme et se laisse guider par le bout du nez. Ombre au tableau que je note sans délai, le guidage de la boîte : il n'est pas fin, parfois flou, souvent dur, voire accrocheur. Pas de quoi être rédhibitoire, mais les plus sensibles pourraient y voir là un élément gênant.

Si l'objet de ce test n'est pas franchement de conduire en mode « Confort », j'ai tout de même la curiosité de l'essayer. Toute la nervosité de la voiture est déconnectée et elle se transforme en petit bonbon un peu endormi – qui reste néanmoins ferme dans son amortissement. Le mode « Neutre » porte parfaitement son nom : sans être une version anémique de la cartographie moteur, il est assez lisse et se situe parfaitement dans la ligne médiane des performances que peut offrir la voiture.

Il me démange depuis des kilomètres d'engager le mode « Sport ». Alors que la route s'ouvre devant moi, sur simple pression du bouton dédié « R.S. Drive », je bascule dans le pendant nerveux de la Trophy. Le changement de caractère est immédiat : elle réagit à la moindre sollicitation, elle est mordante, affutée, nerveuse et le feeling transmis au volant est simple : manger du bitume, et vite.

J’écrase alors la pédale de droite, passe un rapport, engage un virage avec détermination. La manœuvre se fait comme sur un rail vissé au sol, avec un transfert de masse net, propre et sûr. Les enchaînements de virages se font alors sans que je sente le moindre roulis. Il n’y a bien que les G latéraux qui me rappellent que je passe la corde à vive allure. Dans une bonne lancée, je sollicite encore l’accélérateur puis le relâche. Bigre ! Mais qu’est-ce qu’elle chante ! Le son émis à l’arrière était déjà devenu plus important, plus profond encore qu’en mode « Neutre », mais voilà que les pots lâchent des clapotements appuyés qui s’avèrent être, quand la sollicitation est forte, des mini-détonations ! C’est inutile, donc je suis totalement conquis et mon visage affiche un sourire que je peux allègrement qualifier de niais (mais satisfait).

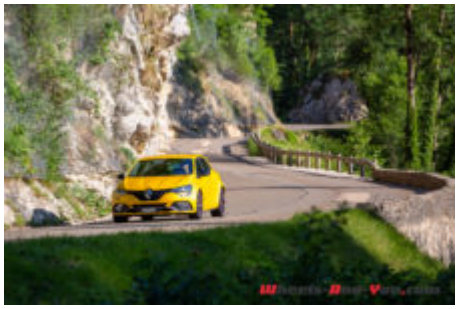
Alors que je m’engage sur un col, je me risque à enclencher le mode « Race ». Ici, la vigilance est de mise : les systèmes électroniques sont désarmés. Il faut donc grimper la montagne et non aux arbres ! La voiture dévoile ici tout son intérêt : on profite du potentiel maximum, la fermeté est totale et surtout le véhicule se montre très communiquant, malgré les Bridgestone Potenza trop peu expressifs à mon goût. Ces pneus ont en effet le défaut, à mon sens, de mal marquer les limites d’adhérence, en ne crissant que très peu.

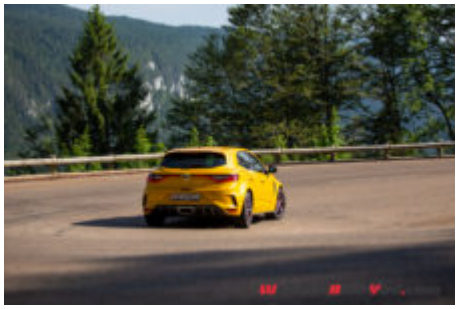
Je me sens en plein contrôle de l’auto dont le comportement est sain, consistant, sûr. La direction y est pour beaucoup, aidée par une précision étonnante et un ratio de braquage extrêmement bien calibré. L’action du système 4Control se fait fortement sentir, aussi bien à basse qu’à haute vitesse. Il faut d’ailleurs bien l’appréhender, tant le feedback est particulier et surtout peu ordinaire, l’arrière pivotant de concert avec l’avant ou glissant avec lui. Il demeure que le plaisir est à son paroxysme.

Je note tout de même qu’en deçà de 2’500 t/min, le moteur a la motivation dans les chaussettes. Passé ce cap, on sent clairement un « kick », le bloc se réveillant enfin. Si certaines voitures sont plus permissives à ce régime, ce n’est pas le cas avec cette Trophy : ce creux coupe clairement un élan.

Wheels-And-You.com

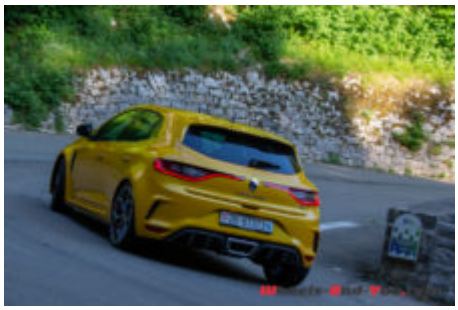
Wheels-And-You.com

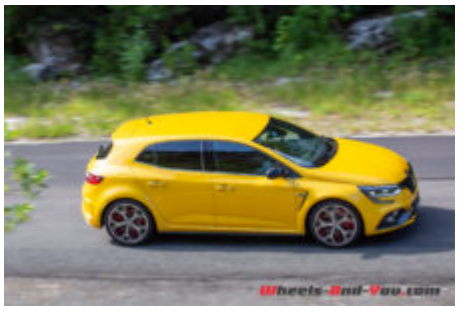




Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com





Verdict

A mes yeux, la Mégane R.S. Trophy apparaît comme un excellent compromis, sans être un consensus mou : le châssis est rigide et fait des merveilles, les suspensions sont bien fermes, le moteur, bien que somnolent en dessous de la barre des 2’500 t/min, offre de solides performances.

Par ailleurs, cette génération monte en gamme, avec un intérieur plus attrayant, moins spartiate. Elle demeure une voiture sportive qu’il faut adorer pour la côtoyer tous les jours. C’est surtout un magnifique outil pour se faire plaisir, abordable, parfait pour les virées sur circuit.

<u>Prix et options – Renault Mégane IV R.S. Trophy TCe 300</u>

Prix de base : CHF 42’400.-

Peinture métallisée spéciale Jaune Sirius : CHF 1’900.-

Pack Easy Parking : CHF 750.-

Pack Nav 8.7 Bose : CHF 950.-

Pack Safety : CHF 700.-

Sellerie cuir/Alcantara Design Recaro : CHF 3’100.-

Volant multifonctions R.S. en cuir Alcantara : CHF 400.-

<u>Prix TOTAL : CHF 50’200.-</u>

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. Trophy, ainsi qu’à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Léman pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Loisirs – GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai – Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l’autonomie étendue

Essai – Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai – Renault Alaskan dCi 190 4×4 : Un air de déjà-vu

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

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 ZOE

Nouveauté – Renault Clio V

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Arkana

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

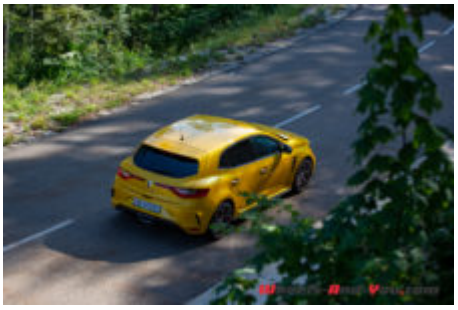
Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

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

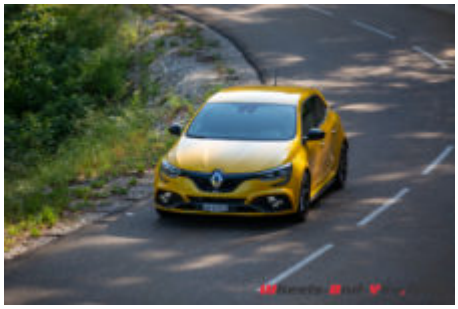
Nouveauté – Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse



Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

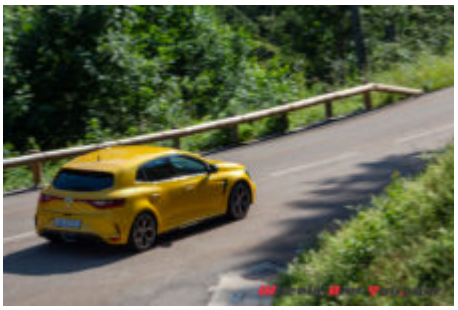


Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com