



TCS Test de voiture **Renault Megane GT TCE 205 EDC**

Une direction à **4 roues affûtées**

Non contente de partager moult composants avec ses pairs Espace et Talisman, la Renault Megane se dévergonde en adoptant un châssis à 4 roues directrices sur la version GT. Ou comment transcender une sage compacte.



4 cylindres 1,6 l turbo essence, 205 ch 8,7 l/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie E
Autonomie: 574 km Poids: 1505 kg (modèle testé) 7,2 s de 0 à 100 km/h 31 500 fr.

Avril 2016

TECHNIQUE

- +** Comportement enjoué
- Apport système à 4 roues directrices
- Moteur tonique/harmonie boîte
- Généreux équipement de série
- Habitabilité/confort places avant
- Rapport prix-prestations performances

- Consommation d'usine très optimiste
- Fermeté d'amortissement
- Motricité sur revêtement humide
- Modularité du coffre
- Accès au poste de pilotage entravé par les renflements du siège sport
- Commande du système multimédia

Soyons clairs: la Renault Megane de quatrième génération se veut avant tout une compacte proposant de multiples commodités. Une voiture prévenante qui décèle l'arrivée de son conducteur, auquel elle s'empresse d'adresser une œillade en déployant sa signature lumineuse agui-cheuse constituée de LED avant en C et de feux arrière parcourant la poupe. C'est la touche stylée associée au côté pratique de cette compacte a priori plutôt sage. Et puis, il y a le grain de folie ou d'ingéniosité, c'est selon, constitué par le système à 4 roues directrices dotant de série la version GT. Histoire d'annoncer la couleur, cette dernière se pare de



Le look GT Cette version diffère des Megane standard par divers attributs sportifs, telle la calandre alvéolée.



Sport en bleu Ambiance sobre et sportive relevée de touches bleutées. Et le grand écran tactile.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Renault Megane GT Tce 205 EDC: 5 portes, 5 places; 31 500 fr. (véhicule testé: 35 650 fr.)
 Gamme: Tce 100, 100 ch (19 900 fr.) à GT Tce 205, 205 ch, (31 500 fr.)
 Options: peinture métallisée bleu iron (900 fr.), écran tablette + navigateur (1500 fr.), régulateur adaptatif (650 fr.), sièges sport cuir/alcantara (1200 fr.)
 Garantie: 3 ans d'usine, 3 ans d'assistance (si services effectués); garantie antirouille: 12 ans (sous conditions)
 Importateur: Renault Suisse SA, 8902 Urdorf, www.renault.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur: 4 cylindres, 1,6 l turbo essence, 205 ch; boîte 7 vitesses à double embrayage, traction avant, 4 roues directrices. Poids: 1505 kg (véhicule testé), total admissible 1924 kg, charge tractable 1650 kg

larges entrées d'air et d'un diffuseur arrière. Démarche similaire dans l'habitacle décoré d'inserts bleutés et, en option, de sièges baquets alcantara suggestifs. Apparemment, il devrait se passer quelque chose.

Agilité et stabilité à revendre

Et de fait, aux premiers tours de roues, on est emballé par le comportement atypique de cette voiture se réclamant pourtant davantage de la GT que de la GTI. Jusqu'à 60 km/h (80 en mode Sport), les roues arrière tournent de manière infime dans le sens opposé à celui des roues avant. D'où un gain d'agilité. Au-delà de cette vitesse, les 4 roues virent dans le même sens afin de privilégier, cette fois-ci, la stabilité. Dans la pratique, la Mégane GT propose un



TECHNIQUE

récit d'agilité en s'inscrivant de manière hyper précise dans les enfilades. Et à vive allure, elle affiche un comportement neutre peu commun sur une simple traction avant. A tel point qu'on se croirait aux commandes d'une intégrale, tant le train arrière est bien posé. Le mode Sport en remet une couche en conférant encore davantage de réactivité à la direction. Autant dire que l'on «sent» au mieux la chaussée.

Le bloc 1,6 l de 205 ch n'est pas en reste. Ce groupe downsizé, pourtant docile en conduite usuelle, s'encanaille lui aussi à la moindre sollicitation un peu appuyée des gaz. Secondé par une boîte à double embrayage spontanée, il propulse la Megane jusque vers 6200 tr/min avant de passer promptement au rapport suivant. Ça booste bien, même si les lois de passage ne sont pas toujours calibrées de manière optimale. Dans ces conditions, la fonction launch control (départ arrêté) apparaît d'autant plus gadget qu'elle ne fait que souligner les limites du train avant, lequel se met à cirer violemment. Car, sans briller, la motricité est correcte. Surtout que l'ESP régule le



4 modes Ils modifient la réactivité du moteur et de la direction, mais pas le tarage du châssis.

tout discrètement. Au chapitre consommation, la moyenne de 8,7 l/100 km n'a rien de spectaculaire, mais est acceptable au vu des performances.

Le revers de ces dispositions d'adepte du slalom spécial, c'est que l'amortissement du châssis sport est ferme, et le fait payer sur les inégalités en évolution urbaine. Sinon, la Megane s'avère agréable sur les longs trajets. On apprécie le maintien et le moelleux des sièges alcantara ainsi que la présentation intérieure. Il faut dire qu'elle hérite de certains plastiques moussés et, surtout, du grand écran 8,7 pouces de ses pairs. On s'habitue rapidement au menu dérivé des tablettes qui gère la quasi-totalité des réglages et du système d'infodivertisse-



5 ambiances lumineuses L'habitacle évolue entre le bleu sportif et le sépia plus posé.

ment. On peut aussi s'amuser à sélectionner l'une des cinq ambiances lumineuses à choix.

On précisera encore que l'espace dévolu aux passagers arrière est simplement convenable, malgré les 6 cm gagnés en longueur. Même constat pour le coffre, conforme aux standards de la catégorie mais à la modularité peu aboutie. La Megane GT brille davantage par son rapport prix-prestations. Excepté le navigateur (300 fr.) et le régulateur de vitesse adaptatif (650 fr.), elle est pourvue de la plupart des commodités. Seuls certains systèmes de sécurité dernier cri font défaut. Cela étant, une voiture de 205 ch avec châssis à 4 roues directrices pour 31 500 fr., il n'y a rien à redire. .



MARC-OLIVIER HERREN

ESSAYEUR

De sage compacte, la Megane se mue en un engin jouissif par le miracle des 4 roues directrices. Comme quoi une technologie simple peut transcender une voiture. Et cela à prix doux.

Pas en reste Diffuseur, double échappement et feux s'étirant sur les flancs.





TCS Test de voiture

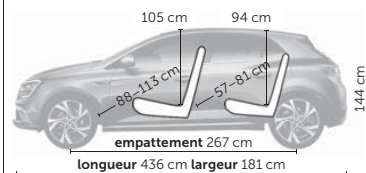
Renault Megane GT TCE 205 EDC



Sièges sport alcantara Une synthèse parfaite de maintien et de confort.



Il y a plus pratique Un seuil élevé et un décrochement important, banquette rabattue.



largeur intérieure: avant 145 cm, arrière 143 cm
coffre: 384-1247 litres
pneus: 225/40R18, min. 225/45R17

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0-100 km/h):	7,2 s
Elasticité:	
60-100 km/h (mode D)	3,8 s
80-120 km/h (mode D)	4,6 s
Diamètre de braquage:	11,4 m
Freinage (100-0 km/h):	36,7 m
Insonorisation:	
60 km/h: 61 dB (A)	
120 km/h: 69 dB (A)	

COÛTS DES SERVICES

Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	0,7	157.-
30 000/24	1,0	244.-
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	17,8	4835.-

¹ matériel inclus

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois
		fixes variables
15 000	66	538.- 291.-
30 000	45	538.- 583.-
Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.		
(OFS, agences Renault: 105 à 184 fr.)		

CONSOMMATION AU BANC D'ESSAI

	urbain	interurbain	mixte
TCS	8,3	5,1	6,3
Usine	7,8	4,9	6,0
Emissions de CO ₂ :			140 g/km
Moyenne suisse de CO ₂ :			139 g/km
EtiquetteEnergie (A-G):			E

CONSOMMATION DU TEST

8,7 l/100 km	autonomie 574 km
réservoir: 50 litres	



La vidéo du test

Tableau comparatif

Sans être une vraie GTI, la Megane GT s'en rapproche, tant son comportement est ludique. Elle en diffère par sa puissance une peu moindre... et son prix.



	Renault Megane GT TCE 205 EDC	VW Golf GTI 2.0 TSI DSG
Prix (fr.)	31 500.-	39 850.-
Cylindrée (cm ³)	1618	1984
Puissance (kW/ch)	151/205	161/220
Couple max. (Nm/min)	280/2400	350/1500
Consommation (l/100 km)	6,3 E ²	6,3 E ²
Volume du coffre min./max. (l)	384/1247 (ISO)	380/1270 (ISO)
Frais kilométrique (Fr./km) ³	0,66	-
Frais d'entretien ⁴	4835.-	-
Test Touring	4/2016	5/2013 ⁵

¹ données de l'importateur ² rendement énergétique donné par l'importateur

³ frais d'entretien par km (15 000 km/an) ⁴ sur 180 000 km (15 000 km/an)

⁵ Golf 2.0 TDI DSG Highline

CRÉDITS: centre de perfectionnement de la conduite TCS Derendingen (SO).

CARROSSERIE

Le design de la version GT est rehaussé par des éléments sportifs et mis en valeur par une forte signature lumineuse. Espace généreux à l'avant et dans la norme à l'arrière. Idem pour le coffre, au détail près qu'on déplore un seuil de chargement haut et qu'une marche subsiste en mode banquette rabattue.

HABITACLE

La finition GT est garnie de matériaux valorisants. Le système d'infodivertissement concentré sur un écran tactile de style tablette assure un usage intuitif des différentes fonctions. Dommage qu'il n'y ait pas de commande à distance. Bonne lisibilité de l'affichage tête haute (400 fr.).

CONFORT

Hormis un amortissement ferme, la Megane offre un bon niveau de confort. Les sièges sport alcantara (1200 fr.) réservent un maintien parfait et le niveau sonore s'avère modéré.

PRIX-PRESTATIONS

Dès la seconde finition, l'écran tactile 8,7" avec navigateur, la climatisation bizona et les capteurs de parcage arrière sont de série. La version GT ajoute phares LED, accès sans clé, etc. Difficile avec 205 ch et les 4 roues directrices de faire mieux à ce prix. Cote Eurotax moyenne.

COMPORTEMENT

Le guidage sur 4 roues se traduit par une grande agilité à vitesse moyenne et une stabilité accrue en usage autoroutier. Très amusant de mener la GT sur les tracés sinueux. La direction réactive (2,5 tours de volant) participe à la chose et assure un bon ressenti de la chaussée.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Coupleux, le 1,6 turbo fournit d'excellentes accélérations. Hormis un choix de rapports pas toujours judicieux en allure sportive, la boîte à double embrayage travaille bien. Motricité parfaite.

CONSOMMATION

Au quotidien, la consommation dépasse largement la donnée d'usine mais reste passable vu la tonicité de l'engin.

SÉCURITÉ

La dotation est plutôt moyenne. Un accessoire pour les phares LED de série.

avril 2016 | touring 35



Notation

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	36	15
habitabilité (dimensions intérieures)	60	15
modularité et rangements	60	20
qualités pour le transport en général	60	10
visibilité circulaire	60	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	70	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	59%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	60	20
système multimédia	80	20
intérieur	80	10
sensation d'espace	70	10
finition/toucher	80	20
utilisation	60	20
Note	71%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	70	10
bruits intérieurs	60	30
visibilité circulaire	60	10
suspension	60	10
sièges	80	10
équipement de confort de série et équipement effectif	80	10
équipement de confort en option et équipement effectif	80	20
Note	69%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	70	30
prestations de garantie	60	20
coûts des services	60	10
rapport puissance/poids	70	5
maintien de la valeur	60	20
performances	80	10
frais de consommation	60	5
Note	66%	15%

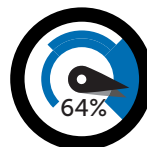
COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	90	15
direction	90	15
plaisir de conduite	90	20
comportement routier	90	50
Note	90%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	80	20
puissance et accélération	90	10
régularité de fonctionnement	80	10
traction	60	15
boîte manuelle / boîte automatique	70	15
étagement de la boîte	70	15
charge tractable	80	15
Note	75%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	50	10
consommation cycle TCS	40	35
consommation données d'usine	60	10
consommation effective	10	35
autonomie	50	10
Note	34%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	60	10
équipement de sécurité en option	50	30
système d'éclairage/feux	80	10
distance de freinage	70	50
Note	66%	15%

Note finale



**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	4 en ligne
cylindrée	1618 ccm
puissance/tours-minute	151 kW/600 tr/min
puissance mesurée	148 kW
couple/tours-minute	280 Nm/2400 tr/min

TRANSMISSION	
système de propulsion	avant
boîte à vitesses	m7a
dimensions pneus de série	225/45 R17
dimensions pneus véhicule de test	225/40 R18

CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	6 l/100 km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	6.3 l/100 km
mixte TCS-P	7 l/100 km
effective	8.7 l/100 km
émissions de CO ₂ usine	134 g/km
autonomie au TCS-P	714 km
volume du réservoir	50 litres

DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	7.1 /7.2 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	3.8 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	4.6 s
freinage à 100 km/h	36.7 m
diamètre de braquage gauche/droite	11.2 /11.4 m
insonorisation à 120 km/h	69 dBA

DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.35 /1.81 /1.43 m
poids à vide usine	1467 kg
poids à vide mesuré	1505 kg
poids total	1924 kg
charge utile effective	419 kg
charge tractable freinée	1650 kg
capacité du coffre minimum	434 litres
capacité du coffre maximum	1247 litres

GARANTIE	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	12 ans

en gras = mesures effectuées par le TCS



la vidéo du test