



Mégane Grand Tour 1.5 dCi Dynamique Luxe - 105 cv

Toujours le même plaisir de s'installer au volant d'une Renault ! C'est la deuxième année consécutive, d'après les chiffres de la Fébiac, que Renault-Belgique place la Mégane (Grandtour et Scénic) aux deux premières places du palmarès —top 20— des modèles destinés aux voitures de sociétés. Deux versions diesel : la première, c'est le 1.9 dCi et la deuxième, le 1.5 dCi. Les ingénieurs français ont su trouver les compromis de confort au quotidien. D'une part, il y a les structures qui font de la Mégane Grandtour une voiture homogène et sécurisante. D'autre part, les aides à la conduite facilitent les manœuvres et tendent à rendre les trajets plus sereins. Quand de plus, comme le constate l'ADEME dans son palmarès de moindres consommations, et donc d'émissions de CO₂, les Renault sont parmi les voitures utilisant au mieux le carburant, il y a bénéfice pour tout le monde.

En ce qui concerne les aides à la conduite, commençons par la carte « mains libres ». Quand vous disposez de cet accessoire, vous le calez dans la pochette cachée de votre sac à mains, dans votre portefeuille. Vous en aurez seulement besoin lorsque vous confierez votre voiture à l'un de vos enfants, de vos amis ou à votre garagiste chéri pour l'entretien annuel ! En vous approchant de la voiture, la carte se fait repérer par le système et lorsque l'un des passagers passe sa main derrière la poignée de porte, il agit sur un capteur qui libère le verrouillage centralisé. En sortant, le dernier pousse sur le petit bouton métallique situé sur sa poignée ou au milieu du logo du coffre pour sécuriser la voiture.

D'aucun trouvera que les boutons de la carte sont difficilement repérables... Il n'en sera nullement fait usage en temps normal. Inutile

aussi de la glisser dans la fente pour faire démarrer le moteur. Une simple pression sur le bouton situé sur la console et la cavalerie se manifeste. Pour couper le renâchement des chevaux, même topo : une pichenette sur le bouton et les box des écuries se referment sur les canassons. À elle seule, la carte mains libres apporte une tranquillité d'esprit qui coûte, au fil des jours, 700 €, soit environ un demi € par jour. Cela, c'est la facette observable de la carte. Elle mémorise aujourd'hui toutes les données personnelles du propriétaire et identifie le véhicule. Prochainement, l'historique des entretiens et des réparations sera repris.

L'aide au stationnement est constitué de quatre capteurs sur le pare-chocs arrière. Quand l'un de ceux-ci détecte un obstacle, une série de bips se fait entendre dans l'habitacle. En fonction de la distance, de l'objet, les bips seront plus ou moins rapprochés pour se fondre en un long signal lorsque la voiture se trouve à une trentaine de centimètres. Pour se garer, lors des marches arrière en ville, c'est le pied ! Si d'aventure un piéton passe derrière vous, vous en prenez auditivement conscience même s'il se trouve dans l'un des angles morts visuels.

Les ampoules au Xénon génèrent la lumière par un arc électrique. L'éclairement est nettement supérieur à celui d'une lampe halogène traditionnelle tout en consommant moins d'énergie. Les phares bi-Xénon assurent, avec la même ampoule, les deux fonctions, codes et grands phares, grâce à un volet qui modifie la direction du faisceau. Ces phares ont pour objectif de permettre à l'automobiliste de mieux percevoir les dangers de la route. Les phares qui s'allument d'eux-mêmes quand la luminosité ambiante faiblit décharge le

conducteur d'une tâche annexe pour lui permettre de se focaliser sur sa conduite. Il en est de même pour le détecteur de pluie et le contrôle de la pression des pneus.

Le régulateur de vitesse reste, pour moi, une des aides les plus efficaces. Il permet, lors de trajets dans une circulation fluide, de maintenir une vitesse constante source de consommations comptées. Et aussi, d'être dégagé de contrôler constamment le tableau de bord pour éviter les effets des radars omniprésents. Qui n'a jamais accéléré subrepticement dans un flot réduit de véhicules ? Ce système se coupe en débrayant, en freinant ou en appuyant sur le rupteur au volant. Monsieur Draa, le conducteur de la VelSatis folle de l'A71 en octobre 2004, a été débouté, en juin 2005, dans son action contre Renault. En outre, dans la Mégane, le limiteur de vitesse permet de rester sous une vitesse donnée, par exemple cinquante kilomètres à l'heure dans les agglomérations. Un durcissement progressif de la pédale des gaz vous avertit de l'atteinte de la zone interdite. Évidemment, si pour une raison de sécurité vous deviez dépasser momentanément la limite de vitesse, il reste possible d'écraser la pédale des gaz pour vous sortir de la situation passagère.

La Mégane testée disposait encore de l'ordinateur de bord. Cet accessoire a déjà été commenté dans d'autres tests du site. Un des avantages qu'il présente est de donner la consommation instantanée et de conscientiser les consommations. En conduite majoritairement citadine, le 1500 diesel a exigé 5.2 litres aux cent. Enfin, Renault propose une extension de deux ans de sa garantie originelle de 2ans pour 840 euro, soit environ un euro par jour.

Break familial compact

Prix du modèle testé : **25.850** euro
Autonomie : **60** litres = **1.150** km
Émission de CO₂ : **140** gr/km
Couple maxi : **204** Nm à **1.400** tr/min
Puissance maxi à : **4.000** tr/min
Poids : **1.350** kg Cx : **0.33** SCx : **0,707**

