



MEGANE Coupé-Cabriolet 2.0 dCi Dynamique bvm6 - 150cv

Coupé Cabriolet

Prix du modèle testé :	34.470 euros
Autonomie :	60 litres = 1.030 km
Émission de CO ₂ du test :	154 gr/km
Couple maxi :	340 Nm à 2.000 tr/min
Puissance maxi à :	4.000 tr/min
Poids :	1.570 kg
Puissance/Poids :	95.54 kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO ₂ :	151 gr/km
CO :	0,255 gr/km
NO _x :	0,187 gr/km
HC + NO _x :	0,216 gr/km
Particules :	0,018 gr/km



La Mégane est certes le cheval de bataille de la firme au losange. Depuis son arrivée sur le marché dans sa robe dérivée de la Vel Satis, elle se conjugue en plus d'une centaine de modèles avec les cinq finitions Authentique, Expression, Dynamique, Privilège et Sport, la dizaine de moteurs essence et diesel, comptant entre cent et cent septante-cinq (cent soixante-quinze) chevaux, associés aux boîtes de vitesse manuelles et automatiques à quatre, cinq ou six rapports et toutes les options agrémentant la route de l'utilisateur.

Nous avons reçu la carte mains libres de la Mégane CC juste avant le coup de froid de la fin du mois de mars 2007 et avons pu bénéficier pendant quelques heures de la conduite décapotée... Froidement, évidemment ! Cette configuration a le mérite de faciliter les déplacements calmes et sereins et de prendre plaisir à admirer aussi les paysages. La protection contre les turbulences offerte par le pare-brise qui revient loin en arrière, les fenêtres latérales remontées, apporte le confort auquel nous nous sommes habitués avec l'évolution constante des voitures. Dont en particulier, la carte mains libres qui se range une fois pour toutes dans le portefeuille, le sac à main ou la poche du veston !

Les ingénieurs ont dû composer avec des critères variés comme l'élégance de la ligne du coupé, la facilité d'entreposage de la structure faitière qui fera réagir les opposants au tout électrique, la rigidité de l'armature et le volume de coffre suffisant pour une escapade décapotée. Composé en deux parties, le toit vitré donne,



fermé, une impression d'espace et de lumière dans le cockpit. Les renforts pour garantir la robustesse de la carrosserie n'empêchent cependant pas les tressaillements et les grincements lorsque l'habitacle est ouvert. La manœuvre d'ouverture ou de fermeture se réalise à l'arrêt en une dizaine de secondes.

La version testée, Dynamique emmenée par le dCi de deux litres comprenait le régulateur-limiteur de vitesse, les projecteurs au xénon à hauteur adaptative, la surveillance de pression des pneus, la peinture métallisée et le système radio Cabasse couplé au Carminat. Celui-ci utilise encore les CD associés à chaque pays et mérite, au moment de l'achat, de négocier la livraison de la collection de disques pour vos futurs voyages !

Le moteur de cent cinquante chevaux accouplé à une boîte manuelle de six vitesses confère un couple appréciable, suffisant pour entamer confortablement les dépassements tout en se montrant étonnamment frugal. Malgré une conduite plus dynamique qu'à l'habitude, une météo grincheuse et glacée ainsi que de courtes évasions sur les routes tortueuses du Jura, la consommation est restée loin sous les six litres au cent. L'étagement idéal de la boîte combiné à la conception rigoureuse de l'alimentation des cylindres compense sans difficulté la prise de poids respectable qui conduit la Mégane au-delà des quinze quintaux.

Avec ses quatre sièges, le coupé accueillera quatre tout petits gabarits. Ceux assis à l'arrière n'apprécieront



cependant pas le confort spartiate proposé. Quand des malabars de dix-neuf décimètres s'installent à l'avant, l'espace pour les genoux est réduit à néant au second rang. Malgré l'importante place préservée pour le rangement du toit, le volume du coffre reste confortable pour l'usage habituel des célibataires ou des couples sans enfants. À l'avant, on retrouvera le confort légendaire des Renault.

