# Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

*Depuis 10 ans déjà, Renault Sport fait évoluer sa Mégane pour se maintenir en tête de la catégorie des compactes sportives. Il est grand temps que nous prenions le volant de la dernière mouture de la Mégane RS avec ses 275 CV, surtout qu'elle a récupéré sa couronne du record de la Nordschleife chez les tractions… 5, 4, 3, 2, 1… GO !*

- 4 cylindres essence, turbo, 1'998 $cm^3$
- 275 CV à 5'500 t/min
- 360 Nm de 3'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 255 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'451 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'299 x 1'848 x 1'439
- Conso. mesurée : 11.5 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 174 g/km (E)
- dès CHF 42'900.-, mod. essayé: CHF 48'950.-

---

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany et Stéphane Viglino

C’est avec une once de circonspection que je prends le volant de cette Mégane RS Trophy, surpris des chronos affichés par les différents constructeurs lors de l’établissement des records – plus marketing que réellement sportifs – autour de la Boucle Nord du Nürburgring. Et c’est sans concessions que je vais tester la dernière-née de l’officine Renault Sport ; un essai basé sur la conduite sportive sur route et circuit !

Pour la première fois, la marque au losange propose sa Mégane RS dans deux versions principales : la Trophy-R et la Trophy 275.

La première, la plus radicale, est la mouture exacte qui a permis à Renault de se rapproprier la couronne de la traction la plus rapide autour de la Nordschleife. En couvrant les 22 km et des poussières du tracé en 7m54’’34, la Trophy-R a amélioré le précédent record de la Seat Leon Cupra 280, dont nous vous proposerons un essai complet prochainement, de plus de 4 secondes. Pour ce faire, la compacte a eu droit à un régime spécial : allégement de 101 kg, suspensions Ohlins de la gamme Road & Track, ligne d’échappement Akrapovic, pneus semi-slick Michelin, suppression des places arrière, etc.

La Trophy 275 est la version classique de la Mégane RS à laquelle il est possible d’ajouter certaines options de la Trophy-R selon ses goûts et son porte-monnaie. Pour notre essai, nous avons hérité de la Trophy 275 Air14. Késako ? Il s’agit en fait d’une série spéciale de la Mégane RS Trophy 275 à laquelle Renault Suisse a ajouté l’échappement Akrapovic, des jantes Speedline Turini 19 pouces et diverses décorations. Limitée à 50 exemplaires disponibles uniquement en Suisse, cette série spéciale a été développée à l’occasion du meeting aérien Air14 qui s’est déroulé à Payerne l’été dernier.

### *A l’extérieur*

La Mégane RS arbore la nouvelle identité du modèle inaugurée à l’automne 2013. Le capot intègre un losange agrandi tandis que les nouveaux phares se distinguent par des paupières noir brillant agrémentées d’une virgule blanche.

Comme les autres modèles RS, le bouclier intègre la traditionnelle lame type F1. Proposée en 3 teintes, noir, blanc et gris avec des jantes de 19 pouces peintes en rouge vif. Elles répondent à la lame avant ainsi qu'aux décorations latérales autocollantes encadrant les petits stickers Air14 sur les ailes arrière.

Le petit autocollant Akrapovic sur la sortie d'échappement carbone, donnera le sourire à tous passionnés de sportives d'aujourd'hui et les rendra impatients d'entendre cette trompette.

### *A l'intérieur*

L'habitacle de cette version exclusive de la Mégane Trophy a donc droit à un traitement sportif. Les magnifiques sièges baquet Recaro sont revêtus de cuir et d'alcantara. Malgré leur look radical, ils se révèlent confortables dans une utilisation quotidienne tout en restant dignes des meilleurs sièges de sport en conduite dynamique.

L'alcantara est omniprésent, que ce soit sur les sièges arrière et surtout sur le volant, le soufflet du levier de vitesse et du frein à main. Les panneaux de portes ont droit également à un revêtement cuir imitation carbone du plus bel effet.

L'habitabilité est correcte pour un coupé compact avec un accès aux places arrière aisé et un espace à disposition suffisant pour transporter deux adultes. Mais il ne faudra pas qu'il soit atteint de claustrophobie car les minuscules custodes et lunette arrière rendent ce lieu peu agréable et rendent l'ambiance étouffante. Et si le pilote décide de se prendre pour Jean Ragnotti je vous souhaite bon courage, car il n'y a aucun moyen de se tenir sauf de s'accrocher au dossier des sièges baquets… Expérience vécue !

Le volume du coffre est surprenant avec 344 litres et 33 litres supplémentaires intelligemment placés sous le tapis de coffre vers l'emplacement de la roue de secours. La forme de l'ouverture du coffre, malgré le fait qu'il ne semble pas être très large permet tout de même de charger des objets encombrants. Sacré bon point que ce coffre pour un coupé de cette catégorie !

### *Sous le capot*

On retrouve le bon vieux bloc en fonte F4RT quatre cylindres de 1’998 cm3 turbo. Sa turbine soufflant à 1,5 bar permet d’atteindre 275 CV à 5’500 t/min et un couple de 360 Nm de 3’000 t/min à 5’000 t/min. Une augmentation de 10 ch par rapport à la version RS normale grâce à une cartographie retravaillée principalement dans les hauts régimes.

A noter que par rapport à la première version de Mégane RS sortie il y a 10 ans, c’est tout de même 50 ch supplémentaires extraits du même bloc. Grâce à sa ligne d’échappement en titane et ses clapets actifs que l’on doit au chef d’orchestre slovène Akrapovic, nous avons droit à une sonorité typée rallye avec de multiples explosions lors des levers de gaz et un souffle soutenu lors des grosses accélérations. Un son racing mais qui reste raisonnable pour la santé de notre ouïe et les sonomètres de la maréchaussée.

Notre modèle d’essai étant faiblement kilométré, moins de 3’000 km au compteur, son moteur n’affichait pas la vivacité à laquelle on pouvait s’attendre. A la fin de l’essai, les performances s’étaient déjà améliorées mais les 10 chevaux supplémentaires annoncés par rapport à la RS restaient peu perceptibles dans le cadre d’une utilisation sur route ouverte. Le couple est bien présent avec un moteur reprenant aisément sur l’ensemble de la plage d’utilisation.

Côté consommation, les valeurs du constructeur sont assez proches de la réalité avec une consommation mixte annoncée à 7,5 litres au 100 km et proche des 10 litres en ville. Lors de mon essai m’ayant vu parcourir le centre-ville de Genève, le Jura vaudois et quelques tours de piste sur le circuit du Laquais avec divers trajets autoroutiers, j’étais très agréablement surpris d’arrêter ma valeur de consommation totale à 11,5 litres !

### *Au volant*

La position de conduite, bien qu’élevée, et le maintien offert par les baquets sont corrects. Une pression sur le bouton start/stop et l’Akrapovic émet ses premiers râles. Un son discret tant que le bouton RS n’est pas activé, mais une fois le mode Sport enclenché, les clapets s’ouvrent pour le plus grand plaisir de nos oreilles. Chaque levé de pied sera ponctué d’une salve de petites explosions et en accélération, chaque remise de gaz lors des changements de vitesses sera signée par un petit coup de fusil digne des meilleurs produits « rallye » de chez Renault

Sport.

Le maniement de la boîte à vitesses est un régal grâce à son débattement court, précis et rapide. Une vraie merveille qui nous pousse à changer de rapport juste pour le plaisir de faire péter l'Akra ! Le freinage Brembo est puissant avec ses étriers 4 pistons et ses disques de 340mm. Mais lors de fortes sollicitations la pédale perd un peu de son mordant tout en répondant toujours présente. A noter, que des disques de plus gros diamètre montés sur bol, disponibles en option, permettront de remédier à cette faiblesse dans le cadre d'une utilisation intensive.

Et 275 chevaux sur les roues avant, c'est comment ? Les ingénieurs de Renault Sport ont réussi un coup de maître avec un train avant rivé au sol grâce à son système monté sur pivots et un train arrière joueur permettant de placer l'auto à sa convenance. Notre version Air14 étant, elle, équipée des pneus de route conventionnels, soit les Bridgestone RE050A, qu'est-ce que ça doit être avec les gommes semi-slick de chez Michelin disponibles en option ! Honnêtement, il est très difficile, voir impossible de prendre en défaut ce train avant sur route ouverte et sèche. Sur circuit, les légères pertes d'adhérence du train avant seront vite rattrapées grâce au performant différentiel à glissement limité (35%) équipant de série la Mégane RS Trophy.

Toutefois, la direction électronique plutôt floue lors de ma prise en main, ne m'a pas mis immédiatement en confiance et il m'a fallu limer le bitume pour commencer à oser me rapprocher des limites et prendre du plaisir au volant. Une fois le mode d'emploi assimilé, il faut bien avouer que cette auto, malgré un moteur encore un peu vert et un poids relativement élevé (1'450 kg), est très performante et procure de belles sensations tout en restant roulable au quotidien avec un confort, certes typé sport, mais honnête.

### *Sur la piste*

Autant sur la route j'étais quelque peu déçu des performances de cette Mégane et de sa direction plutôt floue, j'ai finalement été totalement bluffé et subjugué par ses performances et ses qualités de sportives lors des quelques tours de circuit effectués sur le tracé vallonné du Laquais.

En effet, dès le premier tour, je trouvais une confiance en cette Mégane que je n'avais pas encore connue depuis le début de mon essai et je me sentais très à l'aise pour mettre du gaz. Le moteur, une fois bien haut dans les tours marche de mieux en mieux et même si la sensation au volant n'est pas exceptionnelle. Il suffit de regarder dans le rétroviseur pour constater que les japonaises 4×4 turbo boostées restent bien derrière dans la ligne droite…

Le premier gros freinage arrive et l'arrière dandine fortement permettant de bien se placer au point de corde, mais c'est qu'il faut sacrément la tenir la Mégane. Le train avant se place parfaitement, terminé ce flou que je ressentais en conduite normale, et l'autoblocant à 35% effectue un travail exemplaire permettant de nous extraire des courbes comme une balle avec un patinage minimum. Pour une voiture de série et uniquement équipée du châssis « Cup », même pas des fameux amortisseurs Öhlins ou des pneus semi-slicks, les réglages des trains roulants permettent de se faire plaisir sur piste avec une voiture prenant peu de roulis, stable dans les appuis et agile dans les parties techniques.

Et il ne faut pas oublier que de série, Renault nous propose son RS Monitor permettant de se croire en week-end de course grâce à ses divers outils de télémétrie embarqués et accessibles en live. Il est même possible de télécharger les cartes des différents circuits pour améliorer ses chronos si vous avez les connaissances suffisantes pour analyser les différents graphiques

***Verdict***

Renault Sport a flairé le bon filon avec sa Mégane RS. Et je dois dire que plus le temps passe, plus les versions deviennent performantes. La Air14 joue uniquement sur l'aspect esthétique et l'exclusivité avec sa plaquette numérotée par rapport à la Trophy 275.

Bien sûr, tout ce sport a un prix. En débutant à CHF 44'500.- pour la Air14 (près de 49'000.- pour notre modèle d'essai), cette Renault commence à devenir chère, mais le passionné voulant posséder une voiture lui permettant d'aller tous les jours au job et s'éclater sur circuit le week-end, a peut-être trouvé un des meilleurs compromis actuellement disponible sur le marché avec une fiabilité au rendez-vous.

J’émets toutefois un petit doute sur le tarif et le niveau de sportivité des options disponibles sur la Trophy. En effet, le prix de CHF 3’200.- pour le montage des amortisseurs Öhlins réglable 1 voie de la gamme Road&Track, donc nous parlons bien d’amortisseurs de route, pas de compétition, me semble fort élevé pour une suspension qui devrait vite être limitée lors d’une utilisation en circuit… Sans parler des CHF 2’000.- demandés pour remplacer les pneumatiques Bridgestone de route par les semi-slicks Michelin Pilot Sport Cup 2. Ces dépenses, qui font envie sur le papier et qui permettent de personnaliser sa Trophy, me semblent disproportionnées et je ne suis pas certain que j’aurais investi dans ces éléments dont tout le monde cause depuis la sortie de ces fameuses RS 275 Trophy sauf dans un objectif de collection. Mais pour le collector, il faudra plutôt acquérir la rarissime Trophy-R produite à seulement 250 exemplaires dans le monde, qui est la copie conforme de la détentrice du record de la Nordschleife.

A noter encore que la gamme Mégane RS se décline en plusieurs versions avec différents tarifs de base. Cela débute avec la Mégane RS 265 à CHF 35’200.-, puis la RS 275 Trophy à CHF 42’900.-, ensuite la RS 275 Trophy Air14 (50 exemplaires en Suisse uniquement) à CHF 44’500.- et finalement la RS 275 Trophy-R (250 exemplaires au monde) à CHF 51’900.-. De quoi ravir toutes les bourses.

**Prix et options – Renault Mégane RS 275 Trophy Air14 (2/50)**

**Prix de base : CHF 44’500.-**

**Pack luxe : CHF 1’500.-**
(Climatisation automatique bi-zone, essuie-glace et activation feux de route automatiques, rétroviseurs à rabattement électrique, carte Renault Keyless-Drive Hands-Free)

**R-Link avec Arkamys : CHF 1’200.-**
(Ecran tactile 7pouces, GPS cartes Europe, plug and radio, CD MP3, AUX, USB, bluetooth, mains libre)

**Rétroviseur intérieur électrochrome et miroirs de courtoisie : CHF 150.-**

**Caméra de recul : CHF 400.-**

**Toit verre fixe : CHF 800.-**

**Vitres surteintés : CHF 400.-**

**Système surveillance de la pression pneumatique : CHF 0.-**

**R.S. Monitor 2.0 : CHF 0.-**

**Prix TOTAL : CHF 48’950.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette version exclusive de la Renault Mégane RS 275 Trophy Air14, ainsi qu’à la filiale de Nyon du groupe RRG Léman pour la logistique.

Merci également au Circuit du Laquais, situé à Champier dans l’Isère (F), plus particulièrement à Eric, son directeur, pour son accueil et la mise à disposition de son site magnifique qui m’a permis de pousser cette Trophy Air14 dans ses derniers retranchements en toute sécurité et d’illustrer cette article.

**A lire aussi**

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 !

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

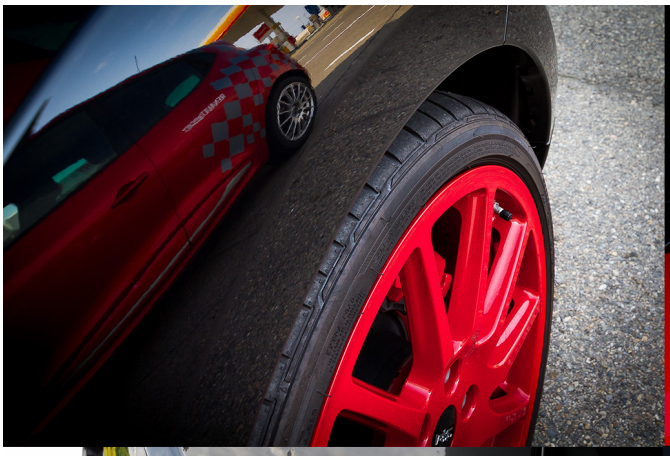
Présentation – Renault Alpine A110-50

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

MEGANE
ZH 200379
W.A.V.



AIR 14
PAYERNE SUISSE

AIR 14
W.A.V.

W.A.Y.

13:14
W.A.Y.

RECARO
W.A.Y.

W.A.Y.

RENAULT
SPORT

x1000
RENAULT SPORT
STOP
km/h
0 km/h

ZH 200 379
W.A.Y.

ZH 200 379
W.A.Y.

MEGANE
ZH·200 379
W.A.Y.

ZH 200 379
W.A.Y.

ZH 200 379
W.A.Y.

ZH 200 379
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

ZH 200379
RENAULT
SPORT
ZH 200 379
RS
W.A.Y.

RENAULT
RENAULT
W.A.Y.

RECARO
W.A.Y.

x1000
km/h
RENAULT SPORT
STOP

R-Link
21°C
13:05
Auxiliaire
En Flechère
En Flechère
Menu

Menu principal
Navigation
Multimédia
Téléphone
Véhicule
Services
Système

W.A.Y.

Diagramme GG
22°C
13:18
Rapport
120
km/h
Sauvegarder

Glissement
22°C
13:18
0
N.m.
Couple
% Glissement

Chronomètre
22°C
13:18
00:00:00'00"
Current
Lap - 1
Lap - 2
Start
Reset

Courbes Moteur
22°C
13:18
Couple
Puissance
RPM
N.m.
hp
6800

RENAULT SPORT
W.A.Y.

AUX
AIR T4
Nº 02/50
W.A.Y.

Carte
W.A.Y.

SOFT
AUTO
FAST
OFF
MAX
AC OFF
OFF
Bluetooth
MP3
W.A.Y.

RENAULT
SPORT
W.A.Y.

W.A.Y.

AKRAPOVIČ

ZH 200 379

ZH 200 379
W.A.Y.