

Premier contact - Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Sous sa nouvelle robe Jaune Sirius ou Orange Tonic, la Mégane 4 R.S. cache de nombreux atouts made in Renault Sport. Quatre roues directrices 4Control, châssis Sport ou châssis Cup, boîte EDC ou - cris de joie multiples - transmission manuelle à 6 vitesses ! Mais cela sera-t-il suffisant face à une concurrence féroce, qu'elle soit nommée R, RS, Type R, GTi ou même N, qui a fait tomber successivement les records ? Suivez-nous sur les routes andalouses et sur le circuit de Jerez pour un premier round.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'798 cm³
- 280 ch à 6'000 t/min
- 390 Nm à 2'400 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 255 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 1'407 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'372 x 1'874 x 1'445
- Conso. mixte : 7.1 l/100 km
- Emissions CO₂ : 161 g/km
- dès CHF 37'900.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

La génération précédente de Mégane R.S. a régné sur la catégorie des compactes sportives. Alors que la concurrence s'afférait à passer son capot devant la berline de Dieppe, Renault a sorti la Mégane quatrième du nom avant de dévoiler la tant attendue version Renault Sport au Salon de Francfort 2017.

On note sur le segment une course à l'armement : châssis affuté, moteur toujours plus puissant et même la fuite de sérieux concurrents vers une autre catégorie avec une transmission intégrale. Renault assume une force tranquille, avec 280 ch, cinq de plus qu'une Trophy de 3ème génération phase 2, mais surtout le choix de deux châssis et une boîte mécanique classique en plus de la très en vogue boîte à double embrayage.

J'ai essayé plusieurs concurrentes directes, mais j'étais surtout propriétaire d'une Mégane 3 R.S. Ne soyez alors pas surpris de trouver quelques comparaisons, ou des avis manquant d'impartialité lorsque mon cœur s'exprime.



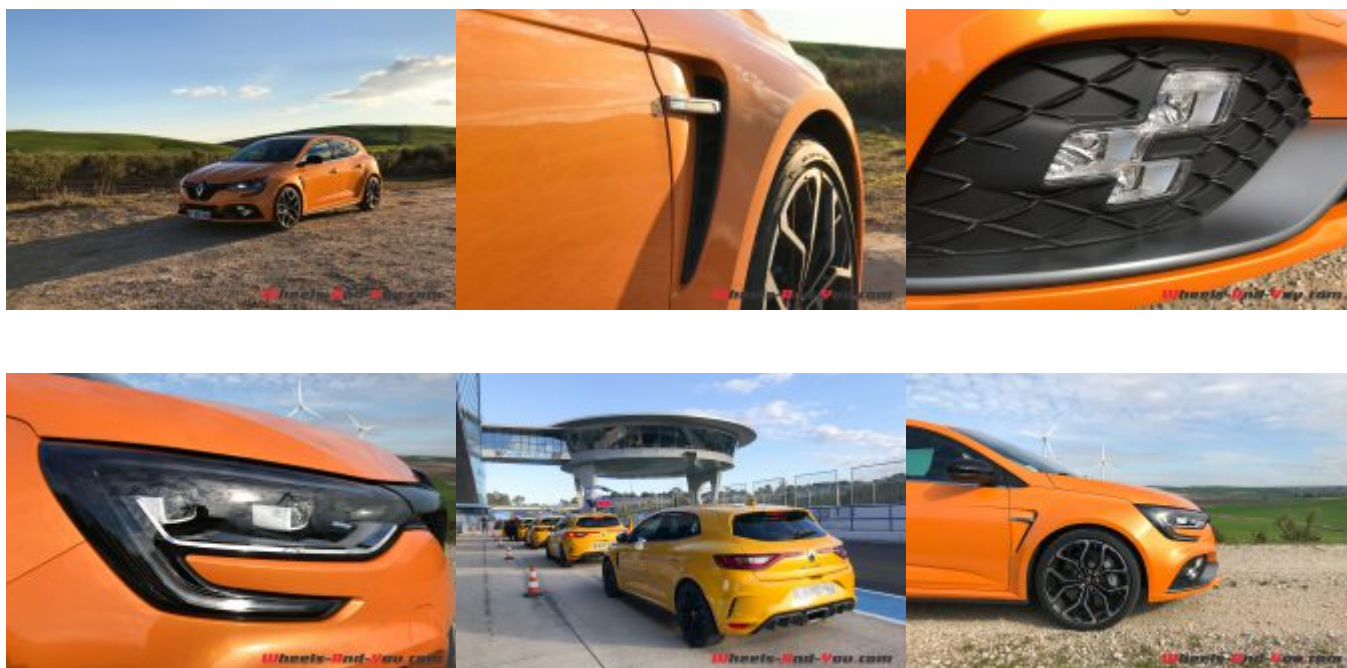
Esthétique

C'est quoi ces 2 portes de trop ? N'y allons pas par quatre chemins, j'étais largement séduit par l'allure de coupé des Mégane R.S. Mais ce retour aux 4 portes rappelle immédiatement la première génération constituée d'une gamme quasi complète. Avec deux carrosseries à choix et même un moteur diesel, la palette était large à l'époque.

La nouvelle dieppoise reprend ce qui fait le succès des berlines sportives : voies élargies, ailes bodybuildées, grosses ouvertures dans la calandre, diffuseur proéminent. Les couleurs vives choisies pour ce modèle y sont aussi pour quelque

chose. L'ensemble possède une identité forte et dégage une présence impressionnante sur la route. Sur la face avant, la lame argentée mais surtout les feux en boomerang surplombant les projecteurs R.S. Vision signature de la gamme semblent se ruer dans le rétroviseur de ceux qui la précèdent.

A l'arrière, le petit hayon laisse la place à l'énorme diffuseur intégrant un échappement central et, sur le bouclier arrière, deux extracteurs d'air accrochent immédiatement le regard. En haut, un discret béquet vient dynamiser le profil d'une sportive qui, à mon grand désarroi, reste une berline.



A l'intérieur, peu de détails distinguent la R.S. des autres Mégane. Des inserts à l'apparence carbone dans la planche de bord et dans les contre-portes, des surpiqûres et un intérieur garni de cuir Alcantara en option. Sur le volant, il y en a en haut et en bas, mais pas là où on pose instinctivement les mains. Un volant tout Alcantara, bien que plus fragile, aurait été encore plus agréable en main que ce cuir micro-perforé. Mon regard est accroché par les plastiques inférieurs, durs et brillants. Leur aspect me donne une impression de qualité inférieure comparé à une version 3, surtout que les surfaces sont importantes.

Je dois quand même avouer que cette nouvelle Mégane a quelque chose qui me plaît beaucoup : un faux air de Clio R.S. 16. Ce projet mort-né promettait une distribution de baffes dans le segment et incarnait ce que Renault pouvait faire de plus méchant pour la route, à l'image de la R26.R et de la Trophy R. Au lieu d'une réalisation de série, les deux prototypes produits ont rejoint le musée et la

nouvelle Alpine A110 a pris ses aises sur la ligne de production. Difficile d'en vouloir à la petite berlinette de nouvelle génération, pour la peine elle partage son moteur avec cette nouvelle Mégane R.S.



Sous le capot

Il est où mon 2 litres turbo ? Comme évoqué, c'est le nouveau moteur 1.8 de l'alliance qui propulse Mégane R.S. tout comme l'Alpine A110. Porté à 280 chevaux avec une double arrivée d'air et une nouvelle culasse à refroidissement optimisé inspiré de la F1, le moulin sort 28 ch de plus que dans l'A110. Et d'ici septembre, on nous promet même 300 ch dans une future version Trophy.

Dans le comportement il n'y a rien à reprocher à ce moteur, si ce n'est qu'il s'essouffle après 6'000 t/min. Il me manque seulement le caractère un peu rugueux du F4RT 1'998 cm³ connu jusqu'à présent. Son bruit à pleine charge avait quelque chose de satisfaisant que je ne retrouve malheureusement pas ici.

Depuis la Clio R.S. qui n'avait que l'EDC, je n'ai cessé de prier que la boîte mécanique reste proposée. J'ai été exaucé. Non-seulement il y a deux châssis, mais aussi deux transmissions au catalogue. Conjointement à la boîte double embrayage spécifiquement programmée, une boîte mécanique classique à 6 vitesses est toujours proposée au client. Ajoutez à cela un châssis Sport qui se destine à une utilisation plus agréable au quotidien et un châssis Cup 10% plus ferme et qui s'adresse à un public averti.

En exclusivité sur le segment, Renault introduit le système 4Control sur une berline sportive. Sous un certain seuil de vitesse, les roues arrière se tournent de 2.7° pour raccourcir le rayon de braquage, augmentant ainsi l'agilité. Au-delà de ce seuil, les roues tournent d'1° dans le même sens que la direction pour élargir la trajectoire et donner meilleure stabilité ressentie en courbe.



Au volant

Pour découvrir la nouvelle venue badgée Renault Sport, le programme nous invite à parcourir les routes andalouses avec un modèle “boite EDC + châssis Sport” et pousser la déclinaison “BVM6 + châssis Cup” à l’approche de ses limites sur le circuit de Jerez. Ce qui veut dire pas de comparaison directe à conditions équivalentes. Sur ces deux versions, le Multi-sense joue un grand rôle. En variant de Neutre à Comfort, Sport et Race, la suspension et la direction se rigidifient très clairement. Le tableau de bord change aussi, de grand tachygraphe bien lisible en confort, puis un compte-tour en neutre et sport, enfin un dashboard un peu façon F1 manquant vraiment de lisibilité en Race.

L’une autant que l’autre sont pourvues de sièges sport s’approchant d’un baquet mais n’égalant pas le feeling des incomparables Recaro Sportster. Ici la garniture est bien plus épaisse, l’assise plus large, seuls les lombaires profitent d’un maintien semblable mais en retrait à cause de l’effet élastique des mousses. Ne me croyez pas déçu par ces sièges, bien au contraire. J’aurais aimé les voir en tissus, mais notez qu’en finition Alcantara ils sont aussi beaux que confortables. La banquette arrière tout Alcantara est en revanche too much à mon goût.

Dès l’allumage, le 4 cylindres gratifie les passagers et les gens à proximité d’un sympathique grondement. Ce bruit est omniprésent dans l’habitacle, un peu grâce à l’échappement et aussi avec l’amplification artificielle via les haut-parleurs. Libre à chacun de désactiver ceci. S’il y a un avantage à choisir la boîte EDC, c’est pour le temps passé à faire pétarder l’échappement aux passages de vitesse. Très amusant, plutôt puéril, mais dernièrement la sonorité a pris beaucoup d’importance dans le choix d’une voiture.

Avec la Clio R.S. Trophy, à l’instar de la toute première, la programmation de l’EDC avait déjà atteint un niveau correct en conduite sportive et sur circuit. Sa nouvelle version fait un nouveau pas en avant, je lui reproche seulement de

parfois rétrograder un rapport de trop pour certaines relances. Passés 6'000 t/min, le moteur perd en vigueur, donc un kick-down proche de cette limite n'apporte que peu.

Une fois en mode Race, à l'exception du système ESC qui se désactive d'office, je me sens immédiatement comme au volant de mon ex Mégane 3 R.S. Seul le châssis Sport, moins raide, propose une différence notable. La direction, rigide et directe, me ravit. Le moteur aussi me satisfait, les 280 chevaux sont là et certainement pas des Shetland. Le couple, le plus important du segment, assure des relances canon, pour autant que l'EDC ne change pas le rapport de trop qui ne sera utilisé que 800 t/min avant le suivant.

Je me posais des questions sur le 4Control sur une auto à vocation sportive. Le premier virage à moins de 60 km/h est perturbant, l'arrière enroule comme si les roues se dérobaient, mais elles se remettent bien vite en ligne pour ressortir sereinement de la courbe. Une fois appréhendé, on augmente volontiers le rythme sur les petites routes. La Mégane est joueuse et transmet ces sensations au conducteur.

Au volant de la version équipée de la boîte EDC, je note que les palettes fixées au tunnel de direction se finissent trop tôt vers le bas. Avec les mains à 9h15, j'ai vite fait de toucher un autre commodo. En courbe, impossible de manquer la palette qui sera toujours au même endroit. En terme de vitesse d'opération, rien à redire, le changement se fait en une poignée de millisecondes et sans coupure, comme le veut une transmission double embrayage.



Mais pour me convaincre, reste la séance d'essai sur le circuit de Jerez avec le châssis Cup et la boîte manuelle. Derrière une Mégane Safety Car impossible à homologuer (si vous saviez le bruit qu'elle fait), on part découvrir la piste à allure modérée. Ce circuit ne freine sérieusement que deux fois : tout de suite après la pitlane en montée avant un droite et une autre fois à l'autre bout où on arrive

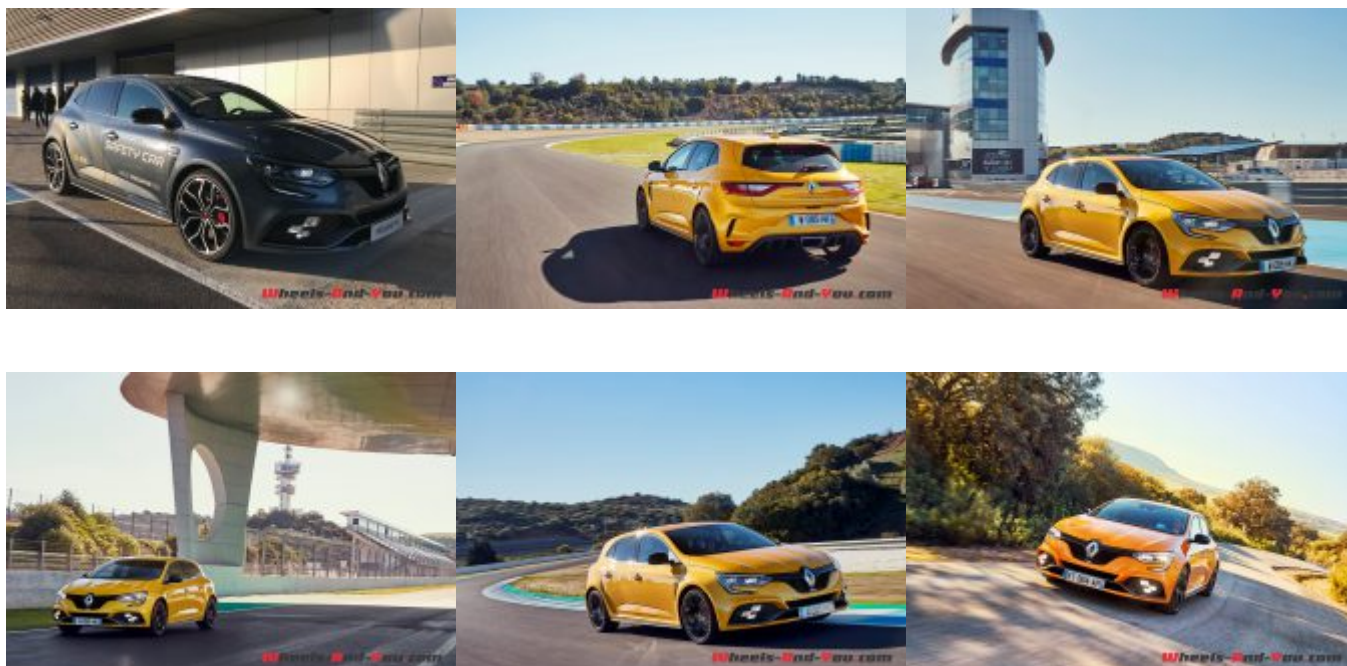
bien lancé en cinquième. Les autres virages se prennent plus vite, parfait pour tester la stabilité et la motricité !

Premier départ, je trouve le point de friction très haut mais sur une voiture de pré-production c'est un détail. En revanche la position du frein à main laisse à désirer. Mon avant-bras bute sans cesse sur ce dernier en changeant de vitesse, c'est plutôt désagréable. Impossible de vous dire combien la version Cup est plus précise que le châssis Sport. Cependant une chose est sûre, les techniciens de Renault Sport sont très doués. Je retrouve la précision de l'ancien modèle avec un gain d'agilité.

Dans les gros freinages, on sent que le système Brembo n'est pas de trop pour casser rapidement de la vitesse. Alors que les voitures tournent beaucoup, je ne sens jamais la pédale devenir molle ou le freinage moins efficace. Les disques, portés à 355 mm de diamètre à l'avant, sont en plus les bi-matières. Disponibles en option, ces disques améliorent le refroidissement et allègent la voiture de 1.8 kg en rotation sur chaque roue, c'est redoutablement efficace et j'aime ça !

La stabilité de la voiture me met immédiatement en confiance, 4Control et Torsen travaillent efficacement contre le sous-virage. Tout juste sous le seuil d'inversion du sens de rotation des roues arrière, on peut ressentir comme un début de dérive au volant. Comme si la voiture voulait vous laisser drifter. Mais les Bridgestone Potenza ont besoin de plus que ça pour commencer à glisser sérieusement.

Quand on inscrit la voiture au frein, c'est sans hésitation qu'elle plonge avec précision là où l'on regarde. Une fois en appui, pas de roulis, seul votre corps vient tasser les mousses du siège en vous faisant regretter les Recaro. A la réaccélération, selon la vitesse, un léger effet de couple se fait sentir dans la direction, cependant la piste de Jerez est dans l'ensemble trop rapide pour l'observer. Seule la chicane coupant un grand droit permet de ressentir ce phénomène déjà observé sur route.

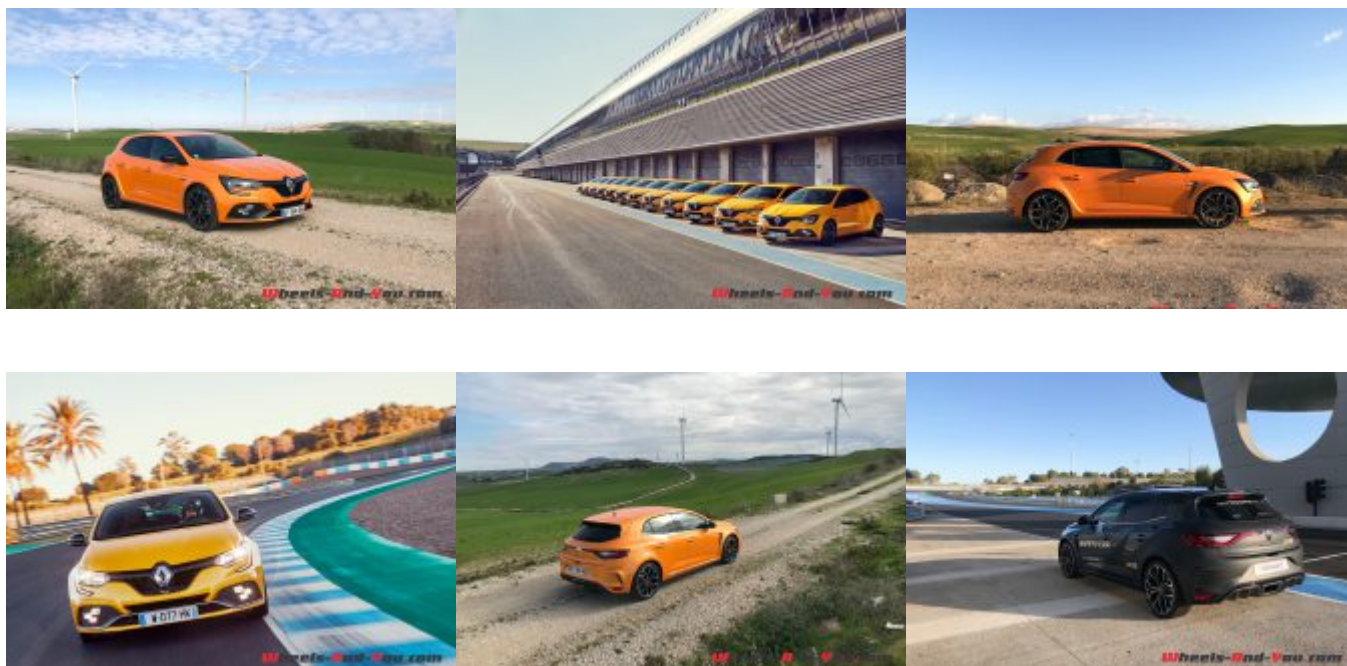


Verdict

Essayeur certainement difficile à convaincre quand il est question d'une Mégane, je repars séduit de cet essai. Bien que je sois résigné à ne pas avoir un coffre aussi grand qu'avant et ne pas retrouver les Recaro, l'agrément gagné avec un mode confort et les butées d'amortisseurs hydrauliques en font une meilleure voiture du quotidien. Le 4Control est aussi un bon point. Si vous étiez sceptique à voir ceci sur une auto à vocation sportive, Porsche s'y est aussi consacré depuis 2013 sur sa GT3.

L'argument choc selon moi, c'est que cette Mégane R.S. vous laisse le choix du châssis ainsi que de la transmission ! D'accord, le double-embrayage est efficace, mais on perd une notion de fun et de maîtrise que seule une boîte mécanique distille. Malheureusement il faut dans ce cas faire l'impasse sur les pétarades dans l'échappement, mais entre un peu de bruit et un vrai levier de vitesses, mon choix est fait !

Enfin, quand on aborde le sujet du Nürburgring avec l'équipe de Renault, la réponse est tout ce qu'il y a de plus clair : "N'attendez pas ça au printemps, mais tentative de record il y aura !". On ose imaginer qu'ils le feront en version Trophy en deuxième partie d'année et que, dans la foulée, ils produiront une Trophy Cup boîte mécanique jaune Sirius, avec intérieur tissu, volant sport, jantes 19" et les pack Nav et Safety. Je leur dis merci.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette Renault Mégane IV R.S.



A lire aussi

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 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



