



MEGANE 3 portes 1.9 dCi

La Mégane se rencontre de plus en plus sur les routes. Malgré son air futuriste décrié par certains lors de sa sortie, malgré sa ressemblance avec la VelSatis elle aussi contestée à sa première présentation, la Mégane fait son petit bonhomme de chemin sans avoir l'air d'y toucher. Elle se décline maintenant sous diverses formes : le coupé trois portes, la berline cinq portes, le coupé-cabriolet, la Grand Tour. Et les motorisations sont à l'envi, en diesel ou essence, il y en a pour tous les goûts. Ce qui explique peut-être, partiellement, l'engouement de la clientèle pour la Mégane. Et qui assure un succès mérité à la marque au Losange.

Le modèle testé, le Coupé trois portes était équipé du 1900 dCi de 115 cv couplé à une boîte manuelle six vitesses. Equipé d'un cruise control, d'un lecteur GPS Carminat à carte, le Coupé était le

véhicule idéal pour réaliser le voyage qui nous a mené en Suisse d'abord, à Verdun sur Meuse ensuite, à Beauvais dans l'Oise, à Boulogne-sur-Mer avant de revenir dans le Brabant wallon pour terminer la semaine. Deux adultes de grand gabarit (eh oui, plus d'un mètre nonante et près de cent kilogrammes chacun), les bagages personnels et les moyens de communication habituels (flip chart, ordinateurs, beamer, rétroprojecteur) ont trouvé leur place sans difficulté dans le véhicule.

Renault se positionne, d'après sa publicité, comme un constructeur d'automobiles à vivre... Les équipements proposés dans le modèle testé confirment ce positionnement. Les

Berline

Prix du modèle testé :	24.960,00 €
TMC :	123,00 €
TR :	344,00 €
Autonomie : 60 litres = 1050 km	

nombreux kilomètres que nous avons parcourus n'ont pas le moins du monde entamé notre dynamisme légendaire. Pas de

fatigue particulière malgré certaines étapes de près de six cent cinquante kilomètres d'autoroutes et de petites routes de plaine ou dans le doubs. Heureusement que la Mégane propose deux outils précieux dans ces temps de chasse ouverte au moindre kilomètre par heure additionnel vis-à-vis des limitations parfois ineptes que l'on rencontre.

D'abord, le régulateur de vitesse permet de se concentrer sur la circulation proprement dite plutôt que sur son compteur kilométrique. Sur autoroute, c'est certainement un gage de confort

d'enclencher le cruise control. Et une tracasserie de moins. En ville, par contre, le limiteur de vitesse sera plus fréquemment utilisé pour éviter les sanctions prévues par la loi pour tout dépassement. Vous décidez d'une vitesse limite, par exemple 50 km/h, et quelle que soit la pression sur l'accélérateur, pas moyen de dépasser cette vitesse. Un gage de prudence certainement ! De sécurité, cela reste à voir. Parce qu'il arrive qu'un coup d'accélérateur vous sorte d'une situation scabreuse. Seul reproche à faire au système proposé : qu'il ne soit pas indiqué quand le système est enclenché plutôt que quand il est activable.

Pour le moteur, je vous renvoie à l'article sur la Privilège 1900 dCi paru en août 2003. Le périple nous a permis de rester aux alentours des 5,5 litres aux cent kilomètres. Etonnant, non ?

