



# MEGANE 1.5 dCi 100cv Grand Tour - Luxe

Le break est prisé par de nombreux acheteurs pour la place qu'il offre tout en gardant les qualités intrinsèques des berlines. Sa hauteur limitée garantit une tenue de route exceptionnelle et le volume disponible est nettement plus important que dans le bi-corps dont il est issu. La Mégane Grand Tour mise à notre disposition pour ce test dans le Centre français était équipée du moteur diesel de 1500cc et d'une boîte manuelle à cinq vitesses. Elle avait pour mission de déplacer quatre adultes. En plus des rencontres et des exposés professionnels, nous avons pris le temps de glaner quelques minutes de tourisme. Les routes buissonnières nous ont conduits, entre autres, à Hauterives dans la Drôme, à la rencontre du Palais idéal du Facteur Cheval et aussi au château de Murol.

Caser quatre adultes est aisé dans un Scénic ou un Espace, pour ne parler que de Renault. Ces modèles sont les solutions les plus prisées pour l'espace qu'ils offrent, avec le désagrément que la conduite est dépendante du centre de gravité surhaussé et que la consommation sera légèrement supérieure

du fait de la surface de pénétration plus importante. Notre choix s'est volontairement porté sur la Grand Tour. Les qualités économiques sont évidentes, tant par l'investissement à l'achat que par les consommations congrues : 5.2 litres aux cent sur un parcours de près de trois mille kilomètres de départementales, d'auto-routes et de seulement quelques ruelles citadines. La toute dernière version du modèle, dotée d'une boîte six vitesses et d'un moteur plus coupleux est dès à présent disponible pour un supplément de trois cents euro.

Assemblée en Espagne, à Palencia, la Grand Tour présente une surface de chargement fortement dégagée des passages de roues. Le volume de ce break est même

plus vaste que celui de la grande sœur Laguna. Dommage cependant que le rabattement des sièges ne donne pas un plancher rigoureusement plan. Les passagers ont de l'aisance aux genoux et aux épaules. Les portières plus longues que sur la berline facilitent l'accès aux places arrières. Comme à l'habitude chez Renault, les rangements sont nombreux et volumineux : aumônières, trappes sous les pieds, boîte à gants réfrigérée, vide-poches dans les contre-portes...

Le contenu technologique du modèle testé est impressionnant. Le Carminat toujours aussi efficace, les quatre fenêtres à commandes automatiques à la descente et la montée, la direction assistée, en font partie. Avec des désagréments inexpli-

cables. Pendant une heure, la commande de la vitre du conducteur a refusé de s'ouvrir. La relance du moteur a été inutile. Les choses sont revenues dans l'ordre de façon incompréhensible. A verser au dossier des incongruités de l'électronique embarquée. La procédure du Carminat pour passer de l'itinéraire le plus court au plus rapide devrait être simplifiée dans une prochaine mouture. La direction est précise et sécurisante à haute vitesse. En ville, l'assistance pourrait être plus homogène. Enfin, sur le modèle testé, la pédale de frein offrait peu de souplesse aux allures réduites.

Cependant, la clientèle ne s'y trompe pas, qu'elle soit privée ou d'entreprise. La Mégane se vend bien. En Belgique les chiffres de la Febiac en témoignent. Plus de vingt-sept mille Mégane neuves ont été immatriculées en 2004, classant ainsi la Mégane au top des ventes belges. Le constructeur français peut aussi s'enorgueillir de ses ventes du Kangoo qui glane la première place du classement des vans.

## Break

Prix du modèle testé : **25.470 €**

TMC : **123 €**

TR : **228 €**

Autonomie : 60 litres = 1.150 km

## Options incluses

- Peinture métallisée
- Airbags latéraux thorax à l'arrière
- Régulateur / limiteur de vitesse
- Phares Xénon et Lave-Phares
- GPS Carminat avec écran couleurs
- Surveillance de pression des pneus

