

TROIS GPS AU CHOIX

La Mégane hérite du système Carminat à lecteur CD ou DVD avec interface Bluetooth et commandes centralisées. L'écran couleur de 7 pouces n'est plus escamotable mais fixe. Une navigation avec écran de 5,8 pouces sera proposée à moins de 1 000 €.

Révolution à bord : si l'équipement se perfectionne, c'est surtout l'assemblage et la qualité de finition qui progressent

COMPTEURS REPENSÉS

Mi-analogique, mi-digitale, l'instrumentation affiche la vitesse en numérique. Fonction exclusive : lorsque le limiteur de vitesse est enclenché, un arc de cercle passe du vert au rouge pour vous indiquer que vous approchez ou dépassez la limite fixée. Autre plus : un indicateur de changement de vitesse vous aidera à ne pas surconsommer.



DESSIN PLUS AÉRÉ

Adieu la console centrale aux allures de rempart. La planche de bord de la Mégane III adopte un trait plus horizontal, souligné par une baguette décorative recourbée, dont le décor varie en fonction des finitions.

NOUVELLE CLIM

Dès le niveau de base, la climatisation est de série. Sur le niveau Luxe, elle est régulée automatiquement et propose deux zones de température.



AUDIO 3D

La nouvelle génération d'autoradios de la Mégane sera disponible en plusieurs versions, avec ou sans système Bluetooth et avec ou sans boîtier de liaison iPod. Elle proposera un son "3D" élaboré par Arkamys, un spécialiste de la sonorisation.



CARTE NOUVELLE GÉNÉRATION

Héritée de la Laguna, elle adopte un design plus moderne et plus valorisant. Il ne sera plus nécessaire d'appuyer sur un bouton pour condamner les portes, s'éloigner avec la carte suffira.

POSITION AD HOC

Si le volant se règle toujours en hauteur et en profondeur, le siège conducteur dispose désormais d'une amplitude augmentée portée à 7 cm.

FREIN AUTOMATISÉ

En option sur toutes les versions, le frein de parking se désengage d'une simple pression sur l'accélérateur ou sur la commande de console centrale.

motorisé à écran rétractable, plus de rangements fermés dans les portes, des technologies simples, amorties, à la fiabilité assurée... Le but affiché, en interne, est que la nouvelle Mégane coûte moins cher à fabriquer que l'actuelle : l'ex-régie veut, à version égale, la vendre meilleur marché. De 16 000 € à 17 000 € le 1,6 l de 100 ch de base, selon nos estimations. Il s'agit aussi d'abaisser le coût d'usage : révisions à 30 000 km, filtres à changer à partir de 60 000 km... La plupart des Mégane soignent le budget entretien. Sur 120 000 km, un 1,5 l dCi de 105 ch nécessitera, selon les chiffres Renault, 8,6 h de main-d'œuvre et 18,4 l d'huile, contre 14,1 h et 27 l pour une Peugeot 307 HDi 110 ch. Si Renault a moins à prouver en termes de qualité que sur le segment des Laguna, il n'est pas impossible que, comme pour cette dernière, il décide de doter de série la Mégane d'une garantie 3 ans et 120 000 km. D'ailleurs, en terme de qualité, l'objectif est aussi précis, aussi implacable. Comme la Laguna, la Mégane devra se hisser dans le top 3. Que Renault ait repris la plateforme et la plupart des mécaniques de la Mégane II, plutôt bien née, augure déjà d'un niveau élevé. Mais le constructeur veut se remettre en phase avec le marché, notamment avec la très soignée Peugeot 308. Et peaufine la mise au point de sa compacte, dont les campagnes de roulage sont loin d'être terminées. D'après les documents internes que L'Auto-Journal a pu se procurer, Renault renforcera ses exigences sur tous les plans. À l'intérieur, la planche de bord à casquette intégrée profite toujours d'un revêtement en matériau tendre et doux au toucher (slush), étudié pour mieux vieillir et résister à l'ensoleillement ; surtout, les ajustements sont plus précis, notamment ceux de la console

ESPACE : LE STATU QUO

L'habitabilité de la Mégane III sera strictement équivalente à celle du modèle actuel : les cotes intérieures (147,6 cm en largeur aux coudes avant, 137,74 cm en largeur aux bandeaux arrière) valent celles de la Mégane II.

