

Renault Fluence : Tenter l'illusion

Avec la Fluence, Renault tente un petit tour de passe-passe : faire croire à une remplaçante de la Mégane 4 portes. L'illusion est parfaite jusqu'au moment où le moteur démarre☐

Après les Mégane 5 portes, coupé ou encore break et Scénic, Renault entend compléter la gamme avec une carrosserie 4 portes. L'idée étant d'obtenir une berline de taille équivalente au break Mégane tout en offrant un coffre de grande taille. De plus, ce type d'architecture tricorps plaît beaucoup dans d'autres pays que le nôtre. C'est sans doute l'une des très nombreuses raisons pour lesquelles Renault a choisi son usine en Turquie pour produire la Fluence. Un nom qui n'a rien à voir avec celui de Mégane, pourtant il est bien question de remplacer la Mégane 4 portes.

D'ailleurs, en regardant la Fluence, nous avons une berline avec une face avant et un profil de Mégane 3 jusqu'au coffre où l'on retrouve une malle arrière très classique. Esthétiquement, on a beau aimer la nouvelle Mégane, cette Fluence aura sans aucun doute plus de mal à séduire. Toujours est-il qu'une fois à bord, on retrouve globalement l'intérieur de la berline compacte avec la même planche de bord. Premier constat toutefois, les sièges ne sont pas aussi confortables dans la Fluence que dans une Mégane. En passant au coffre, la malle arrière avance une contenance de 530 l : c'est très vaste ! Sous le capot, un bloc 1,5 dCi de 105 ch. Renault avance un 0 à 100 km/h couvert en 11,4 s pour une consommation moyenne de 4,5 l aux 100 km. Si ce bloc offre de bonnes prestations, il demeure très sonore dans l'habitacle. L'insonorisation semble beaucoup moins bien maîtrisée que dans une Mégane.

Mais ce ne sont pas là les seules économies que Renault semble avoir cherché à réaliser. Le confort routier se révèle moins efficace que dans une Mégane et surtout la liaison au sol s'avère beaucoup plus hasardeuse (moins précise) que dans une Mégane.

Si nous nous permettons de comparer systématiquement notre Fluence à la Mégane 3, c'est tout simplement parce que Renault annonce non seulement un ☐ surclassement☐ tout en proposant la Fluence au tarif de la Mégane : 19 750 euros pour le modèle de base.

Au final, si la Fluence permettra indéniablement de faire profiter aux petites familles d'un coffre de grande capacité, elle permettra aussi à Renault de s'offrir de très belles marges opérationnelles.

Le calcul est assez simple : vous faites fabriquer une voiture dans un pays où les salaires sont bas, tout en optant pour des composants assez anciens (les trains roulants) et vous vendez cette voiture au prix d'une voiture moderne fabriquée en Europe.

Pendant ce temps, Chevrolet propose une berline nommée Cruze au coffre un brin moins grand mais dont la conception reste moderne, plus séduisante et surtout au tarif tellement plus abordable. A bon entendeur☐