

Essai - Renault Megane E-Tech Electric : La marque au losange frappe un grand coup

Quelques mois après une première prise en main sous le soleil de Marbella, voici que nous nous retrouvons déjà au volant de la nouvelle Renault Megane pour un essai complet. Cette dernière se décline uniquement en motorisation électrique, un changement majeur pour le modèle. La marque au losange entend marquer un grand coup, comme il y a presque 10 ans lors du lancement de la Zoé.



- 1 moteur électrique synchrone
- 160 kW (218 ch)
- 300 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 160 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.4 sec.
- Poids : 1'711 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'199 x 1'770 x 1'501
- Conso. mesurée : 16.98 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 40'000.-, mod. essayé: CHF 48'850.-

Cinquième génération de Megane et voilà que ça devient une voiture électrique exclusivement. C'est une certitude, la tendance du marché pointe clairement dans cette direction et Renault ne déroge pas à la règle. Acteur important du segment, il avait su marquer mon esprit lorsqu'en 2013 nous prenions pour la première fois le volant de la petite Zoé sur les belles routes du Portugal.

Reste qu'à mes yeux, lorsqu'on évoque le nom Megane, je pense immédiatement à sa déclinaison sportive badgée R.S. qui nous a prouvé au fil des modèles que là aussi le constructeur français ne démérait pas. Mais il semblerait que ce temps est bel et bien fini, quel dommage.

Toutefois, j'avoue que je suis curieux de découvrir cette Megane E-Tech Electric après les commentaires élogieux de mon collègue qui avait fait le voyage en Espagne.



A l'extérieur

Dès le premier regard, je suis plutôt charmé par cette nouvelle Megane. L'esprit d'une berline compact du segment C est bien présent, mais j'ai un sentiment de fraîcheur et de véritable renouveau en la regardant. Elle conserve cependant suffisamment de codes stylistiques Renault pour l'affilier à la marque, et surtout il faut aussi admettre que l'immense losange sur la calandre permet difficilement de la prendre pour une autre.

Notre modèle d'essai bénéficie de la finition « iconic », le haut-de-gamme, et ça se voit dans son style. Grandes roues de 20 pouces, combiné de couleur métallisée avec un toit noir et quelques éléments en chromé doré. Elle dégage quelque chose de particulier et les commentaires élogieux ne manqueront pas pendant ces deux semaines à son volant. La seule chose qui peut déranger, c'est la teinte chromé doré de certaines parties de la carrosserie. Moi j'avoue que j'aime assez,

ça donne encore un peu plus de peps à l'ensemble. Pour les détracteurs, rassurez-vous, c'est une option gratuite sur cette déclinaison de ne pas les avoir.

Globalement, cette nouvelle Megane affiche une certaine prestance, avec juste ce qu'il faut d'élégance sans en faire trop. Vraiment en comparaison de la concurrence, Tesla Model 3 et VW ID.3, il n'y a pas photo, la française offre une bien meilleure prestation.



A l'intérieur

L'effet est tout aussi plaisant au moment de s'installer à bord. Que ça soit en matière de présentation que de qualité, cette Megane fait très fort ! Le rendu est très plaisant aussi bien à l'œil qu'au toucher, je suis vraiment impressionné en regard du prix de l'auto. Bien évidemment il y a quelques plastiques durs ici et là, mais de nos jours c'est le cas sur la quasi-totalité de la production automobile.

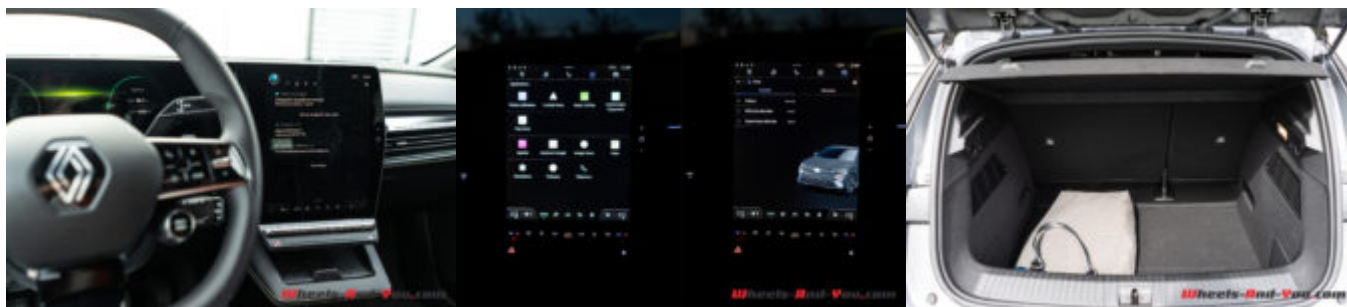
Le tableau de bord propose un affichage totalement digital, aussi bien pour la partie « compteurs » que pour l'écran central de l'infotainment. Là aussi la qualité est de mise et le rendu est valorisant, encore un atout pour la française face à ses concurrentes. Le fonctionnement de l'interface est très rapide, même si je dois avouer que je n'apprécie pas vraiment cette philosophie du presque tout tactile. A l'utilisation, ça demande plus d'attention que le maniement de boutons. Petite parenthèse, le peu qu'il y en a, de boutons, juste sous l'écran, sont très plaisants à manier et de très bonne facture.

Du fait que les services Google sont embarqués à bord, on peut aussi interagir avec l'auto en lui donnant des ordres vocaux. C'est très efficace, mais j'ai eu quand même quelques fois des refus d'obtempérer sous prétexte qu'il n'y a soi-disant pas assez de réseau. Probablement une mise à jour à faire dans le système, car en cherchant une adresse via le clavier, ça fonctionne parfaitement. Il faut quand même noter que notre voiture d'essai affiche moins de 1'000km au compteur et qu'au moment de notre test, à fin avril, juste après Pâques, aucun concessionnaire de Suisse romande n'a encore reçu ses véhicules. Ça nous vaut d'ailleurs quelques commentaires envieux.

L'habitabilité est excellente pour la taille de la voiture. Seul défaut constaté, lorsque les assises avant sont placées au plus bas, impossible pour les passagers arrière de glisser leurs pieds en dessous ce qui rend l'espace véritablement réduit. Rien de dramatique dans l'absolu, mais ayant pour habitude de descendre au maximum mon siège, je trouve cela un peu contraignant, enfin surtout pour les occupants des places arrière.

Le coffre est également assez généreux avec 440 litres, allant jusqu'à 1'332 litres une fois la banquette arrière rabattue. Comme le disait mon collègue lors du premier contact, on peut simplement lui reprocher d'avoir un seuil de chargement très élevé. Autre détail surprenant : avec ce niveau d'équipement, c'est étonnant que le hayon ne dispose pas d'un moteur électrique. C'est bien la seule option qui manque dans cette configuration.





Sous le capot

Pour animer notre Megane E-Tech Electric, on retrouve donc un moteur électrique couplé à une batterie de 60 kWh. La puissance atteint 218 ch pour un couple de 300 Nm, ce qui est amplement suffisant pour l'utilisation qu'on doit avoir d'une voiture électrique. Soyons honnête, difficile de distiller de la passion avec ce genre de motorisation, donc quel est l'intérêt d'avoir une armada de chevaux à disposition ? Surtout que dans le cas présent, il y en a bien assez pour que ça ne soit pas perturbant à l'usage.

En termes de consommation, la fiche technique annonce une valeur mixte, en cycle WLTP, de 18.3 kWh/100km. Pour ma part, à en croire l'ordinateur de bord, sur la totalité de mon essai, je constate une moyenne tout juste inférieure à 17 kWh/100km, ce qui est donc très intéressant. Concernant l'autonomie, si le constructeur promet 450 km, dans la réalité il en est tout autrement. Je charge à plusieurs reprises la voiture à 100% et, au mieux, elle me promet entre 380 et 395 km. Difficile d'aller vérifier jusqu'au bout et personne ne le fera, mais selon mes différents tests, je pense qu'il doit être faisable d'atteindre les 400 km, mais difficilement plus. Encore une fois, c'est largement assez pour un véhicule de ce segment.



Au volant

Je vous le répète à chaque fois, mais ce qui me frappe toujours au moment

d'essayer une voiture électrique c'est la quiétude que cela apporte. Se mouvoir dans un silence de cathédrale, ça procure une sensation de zenitude qui vous ôte tout stress et toute agressivité au volant. Grand passionné d'automobile avec moteur thermique, c'est là pour moi le seul atout majeur de la propulsion électrique.

Trois modes de conduite sont proposés : « Eco », « Confort » et « Sport ». Ainsi qu'un quatrième personnalisable et c'est celui-ci que je vais privilégier pour mon essai. Bien évidemment, il serait de bon augure de choisir « Eco », cependant je remarque, principalement sur autoroute, qu'il limite le déferlement de la puissance en cas de franche accélération. Ça me vaut quelques sensations bizarres en voulant effectuer des dépassements. De plus, tout comme en « Confort », la direction est bien trop assistée et même si là encore c'est quelque chose de plus en plus fréquent sur les voitures modernes, je n'arrive personnellement pas m'y faire. Quant au mode « Sport », il est certes intéressant et performant, mais à mes yeux c'est un non-sens total lorsqu'on roule en électrique.

Du coup, avec le mode « Perso », je configure le moteur en « Normal », mais je fais en sorte que la direction reprenne les paramètres du mode « Sport ». Pour la partie contrôle dynamique de consuite (ESC), le troisième paramètre définissable, je n'ai pas réellement constaté de différence. En revanche, pour la direction, il est primordial de la raffermir au maximum afin de réduire le non-feeling dans le volant. Néanmoins, j'estime que cela n'est pas encore suffisant. Voilà le point qui me dérange le plus avec cette Megane, c'est l'absence totale de ressenti dans le volant.

Une fois habitué à tout cela, je ne peux que constater les excellentes qualités routières de la voiture. Le confort est bon, tout comme le comportement, quel que soit le type de route. Notre Megane E-Tech se manie avec une facilité déconcertante en ville tout comme elle avale les virages à bon rythme lorsque le tracé devient roulant et sinueux. Pas de souci non plus sur autoroute, les ressources du moteur permettent de se déplacer à bonne allure et je suis assez surpris de voir que cela ne fait pas exploser la consommation. Une première pour une auto électrique, je suis déçu en bien comme on dit dans le canton de Vaud.

Petit bémol à mon goût, l'absence du système « One Pedal ». Vous savez, cette technologie qui permet, sur les voitures électriques, d'utiliser exclusivement

l'accélérateur et qui arrête complètement l'auto une fois qu'on l'a totalement relâché. Du moment que l'on a testé cela, difficile de s'en passer et pour ma part, je trouve que c'est un autre atout indéniable des véhicules électriques. Certes, sur notre Megane, il y a bien de la récupération d'énergie qui propose de ralentir presque totalement la voiture, mais ce n'est pas comparable. Dans le cas présent, cette fonctionnalité dispose de quatre niveaux de récupération et, en jouant avec les palettes, on peut récupérer plus ou moins d'énergie. Donc, par la même occasion, réduire plus ou moins fortement la vitesse du véhicule lorsqu'on relâche l'accélérateur. A mes yeux, ce n'est pas vraiment utile de faire autant de distinction. Il faut pouvoir activer ou non la récupération d'énergie, et pas besoin de plus. Ceci n'est bien évidemment que mon avis personnel et à l'inverse, mon collègue qui a participé au lancement du modèle a lui trouvé que c'était très intéressant. Je vous laisserai donc juger par vous-même.

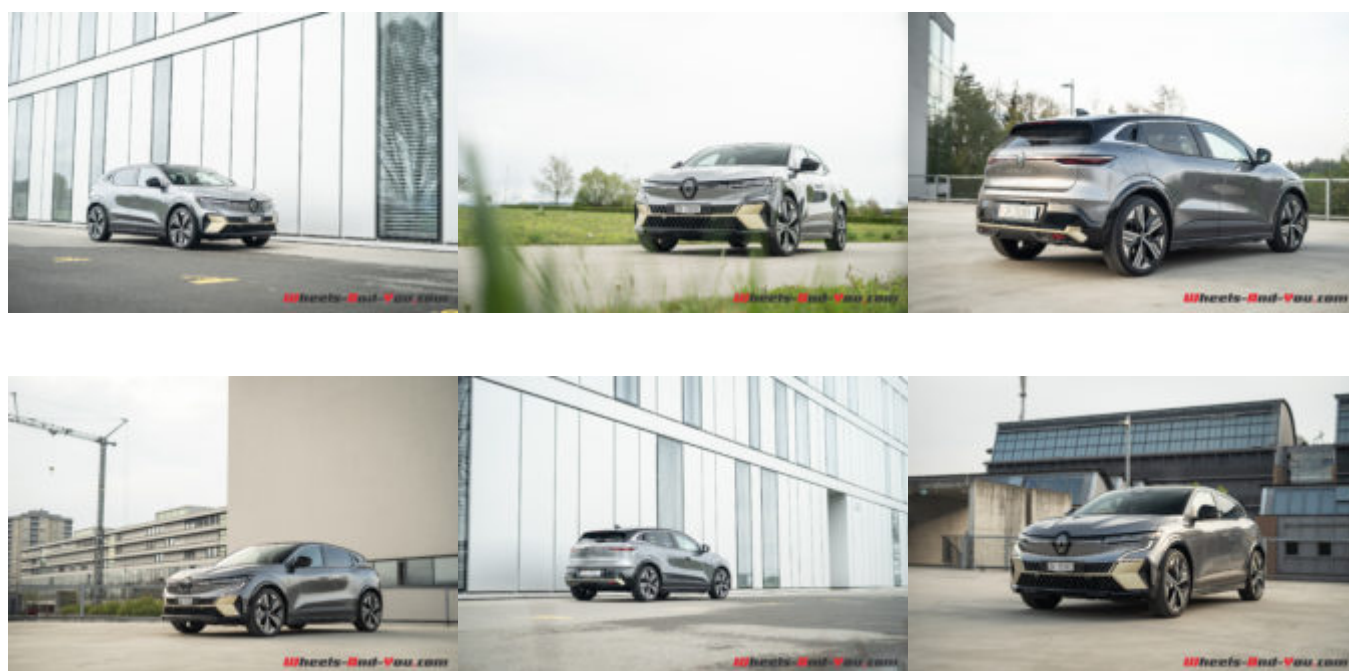


Verdict

Mon enthousiasme à la fin de cet essai est d'autant plus présent et je suis très

content d'avoir pu découvrir en détail cette Megane E-Tech Electric. Clairement Renault nous propose une auto très aboutie et confirme une nouvelle fois que le constructeur français maîtrise le domaine des voitures électriques.

Sans compter qu'avec des tarifs démarrant à CHF 40'000.-, le rapport qualité/prix/prestations est vraiment excellent. La finition et la présentation sont des atouts indéniables de cette Megane et la technologie, que ça soit pour la motorisation que pour l'équipement, sont eux aussi de très bon niveau. Sur le créneau des berlines compactes à motorisation électrique, cette Renault Megane E-Tech Electric est pour moi le meilleur choix.



Prix et options - Renault Megane E-Tech Electric "iconic"

Prix de base : CHF 44'500.-

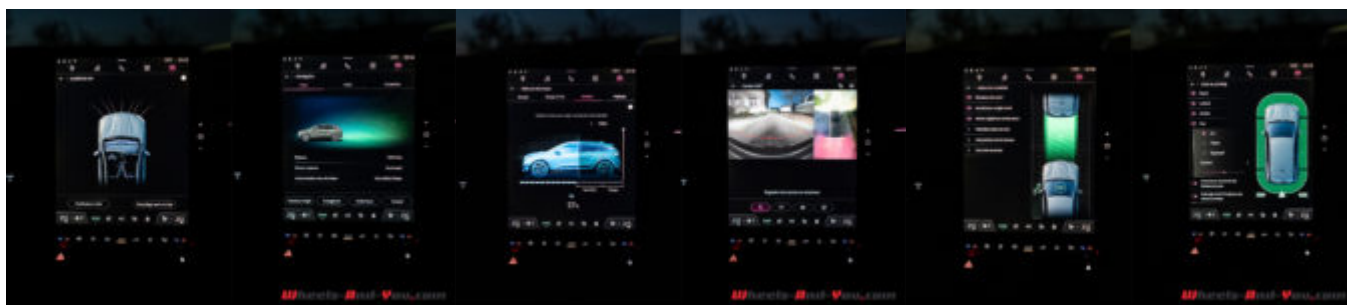
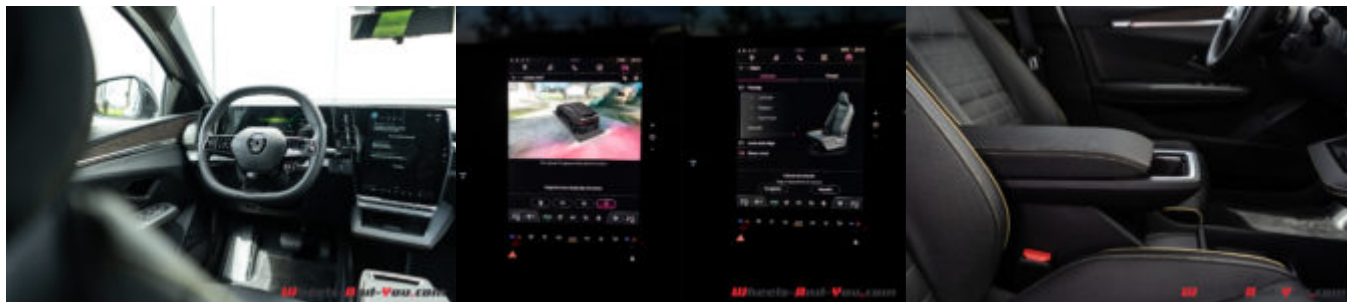
Couleur métallisée « Gris Schiste » : CHF 850.-

Pack Augmented Vision & Advanced Driving : CHF 2'400.-

(rétroviseur intérieur électrochrome sans cadre et avec fonction caméra numérique, avertisseur d'angle mort et prévention sortie de voie en cas de dépassement, aide au parking avant, arrière et latéraux avec advanced park assist, caméra 360°, freinage automatique d'urgence en marche arrière, active driver assist, régulateur de vitesse adaptatif intelligent, sécurité à l'ouverture des portes)

Pompe à chaleur : CHF 1'100.-

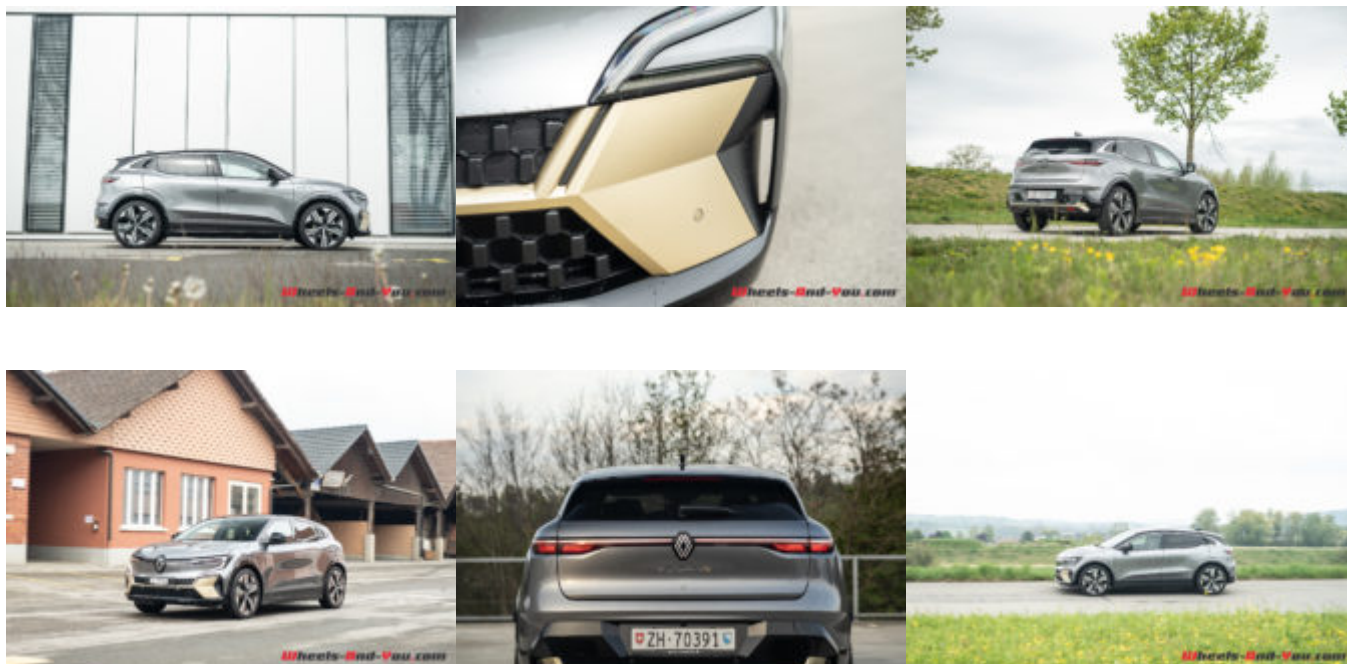
Prix TOTAL : CHF 48'850.-



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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Megane E-Tech Electric, ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Suisse SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact - Renault Megane E-Tech Electric : Quelque chose de nouveau

Essai - Renault Trafic Grand SpaceNomad : Sa part du gâteau

Essai - Renault Mégane Grandtour E-Tech : Réponse inédite à la question de l'hybridation

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy-R : Les chiffres donnent le vertige

Essai - Renault Clio 5 : Difficile de dire non à la nouvelle Clio

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Loisirs - GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai - Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l'autonomie étendue

Essai - Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai - Renault Alaskan dCi 190 4x4 : Un air de déjà-vu

Essai - Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

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

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 Austral

Présentation - Renault Mégane eVision

Nouveauté - Renault Twingo Z.E.

Nouveauté - Renault Mégane E-TECH

Nouveauté - Renault Clio E-TECH et Captur E-TECH

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio V

Nouveauté - Renault Twingo

Présentation - Renault Arkana

Nouveauté - Renault Mégane R.S. Trophy

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

