

Essai - Renault Scenic E-Tech : Un nouveau venu avec de vrais arguments

Nous connaissons tous le Renault Scenic, un monospace compact présenté la première fois en 1996. Décliné au fil du temps au travers de plusieurs générations, il s'était mué un SUV au lancement de sa 4^{ème} génération en 2016 alors que le segment des monospaces périssait au profit de celui des SUV. Wheels And You prend aujourd'hui le volant de la 5^{ème} génération, un nouveau SUV du segment C à la propulsion exclusivement électrique.



- Moteur électrique synchrone
- 170 kW (218 ch)
- 300 Nm
- Transmission à réduction unique
- Vitesse maxi : 170 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'990 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'470 x 1'864 x 1'571
- Conso. mesurée : 18.22 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 43'700.-, mod. essayé: CHF 54'200.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Renault est sans nul doute le précurseur européen des véhicules de tourisme électriques. Rappelez-vous : la marque lançait la Zoe en 2012 déjà, soit la même année que Tesla et sa Model S. Renault propose aujourd'hui tout une gamme de véhicule propulsés aux électrons : Twingo, Clio, Captur, Megane ou Kangoo sont tous disponible en version E-Tech, sans compter la Twizy exclusivement électrique. Le regroupement de Renault et Nissan est sans doute à l'origine d'un transfert de technologie puisque Nissan proposait déjà le Leaf depuis 2010, modèle désormais complété par l'Ariya.

Le Scenic E-Tech vient compléter l'offre d'un segment des SUV moyens déjà bien fourni où il est confronté aux Peugeot E-3008, Audi Q4 e-tron, Skoda Enyaq, VW ID.4, Polestar 3 et 4, Nissan Ariya ou autre BMW iX1 et iX3 pour ne citer que quelques principaux concurrents. Voyons si le Scenic a de quoi rivaliser !



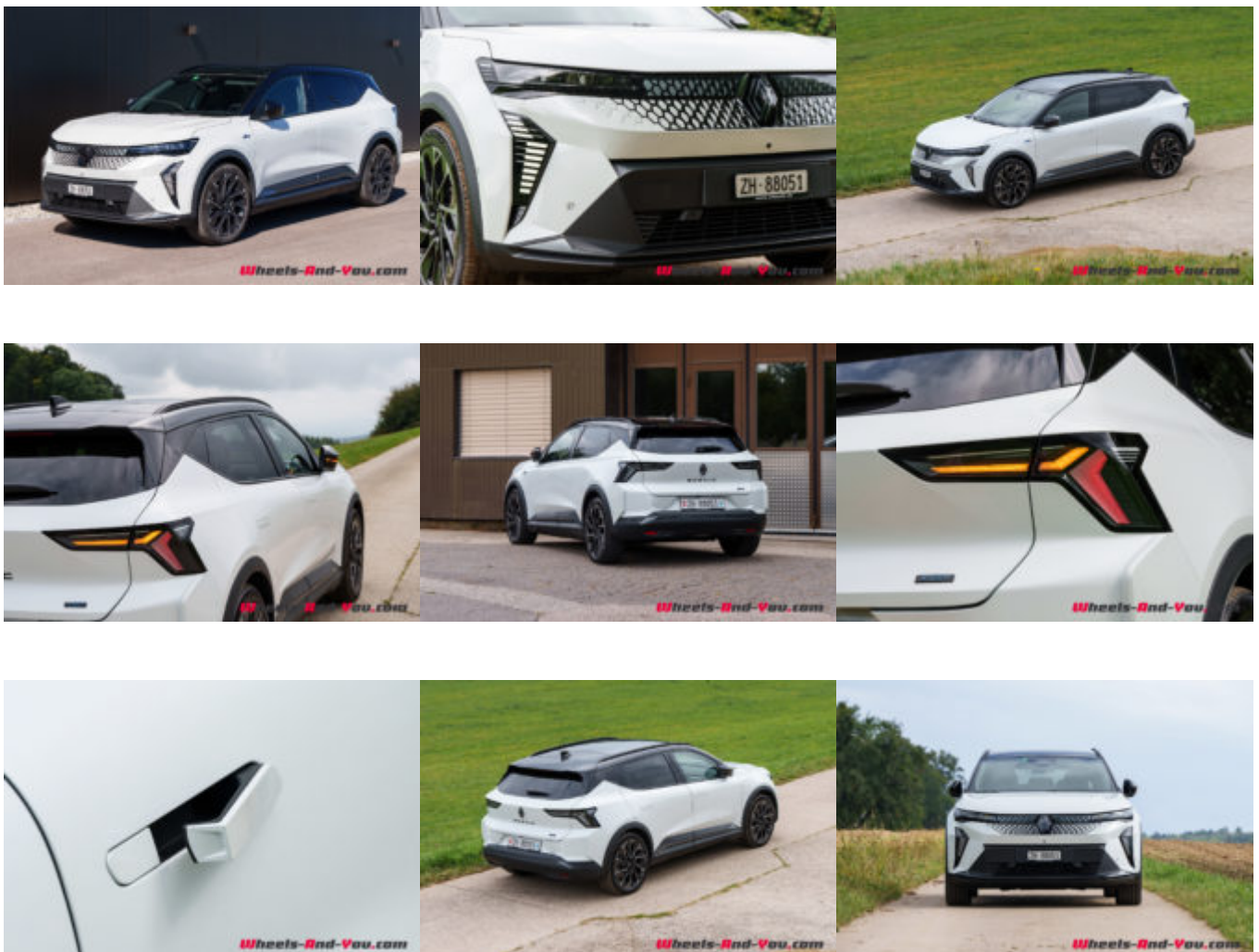
A l'extérieur

Si je ne suis pas un grand fan du design Renault récent, je trouve le Scenic E-Tech très réussi. Il me fait penser à un break trapu et bien campé sur la route, sentiment renforcé par la teinte biton de mon véhicule de presse. Avec des roues repoussées dans les angles, ses porte-à-faux avant et arrière sont réduits, ce qui contribue le dynamisme de sa ligne. Certes, s'agissant d'un SUV, sa garde au sol est plus importante que celle d'un break mais cette hauteur est visuellement contrecarrée par les grandes roues chaussées de pneus 235/45 R 20 - de série sur la finition Esprit Alpine - qui remplissent les passages de roue.

L'avant est affublé d'une structure type nid d'abeille contrastante, rappelant une

calandre texturée du logo Renault, dont je trouve personnellement qu'on aurait pu s'en passer. Les feux de jour sont verticaux et repoussés à l'extérieur du bouclier avant, ce qui augmente la largeur perçue. Associé au toit noir, le profil rappelle un peu le récent Volvo EX30 avec une ligne de caisse qui remonte à l'arrière. Quant à la poupe, elle présente un dessin à angles vifs. Particularité sans doute amenée par l'aérodynamique, le bouclier arrière présente une arrête qui prolonge le flanc du véhicule.

Avec 4.47 m de long, le Scenic E-Tech est assez compact ; à titre de comparaison, il fait 28 cm de moins qu'une Tesla Model Y et seulement 8 cm de plus qu'une Opel Astra e. Globalement, je trouve le design homogène et moderne, plus anguleux que celui d'une Megane E-Tech mais tout aussi plaisant.



A l'intérieur

Ce sont les sentiments de bonne qualité perçue et d'espace qui prédominent à l'intérieur. La place est généreuse, autant à l'avant qu'à l'arrière et même pour le

5^{ème} passager. La finition Esprit Alpine adopte des touches de bleu Alpine qui égalaient l'intérieur gris foncé. Les sièges et les seuils de portes arborent le logo Alpine mais je peine un peu à comprendre le lien avec la marque Alpine que le marketing introduit sur presque toute la gamme Renault, en particulier sur des véhicules sans aucune vocation sportive.

Le tableau de bord se résume à deux grands écrans, l'un horizontal derrière le volant, l'autre vertical centré sur la planche de bord. Le design de leurs affichages est typiquement français et me rappelle par certains aspects ceux des Citroën des années 80 ou 90 : tout y est présenté très grand, de manière assez spectaculaire, avec des animations que je trouve personnellement inutiles. C'est moderne mais ça ne me convainc guère, question de goût. Sous l'écran central, une ligne de boutons physiques regroupe les commandes de climatisation, le signal de panne et le verrouillage des portes. Le system OpenR Link de l'infodivertissement intègre Google, sans doute le système GPS actuel le plus performant dans le calcul d'un itinéraire optimal intégrant d'éventuelles recharges intermédiaires. Ici, il ne permet toutefois pas l'affichage satellite. La commande vocale fonctionne bien, contrairement au détecteur de pluie qui entraîne un fonctionnement erratique des essuie-glaces.

La commande de transmission est assurée par un levier « à l'américaine », sur la colonne de direction. Toutefois, alors que le côté droit du volant accueille déjà le levier de commande des essuie-glaces et celui de la sono typique de Renault, comme mon collègue qui essayait récemment le Rafale, j'ai souvent mis les essuie-glaces plutôt que la marche arrière. Certes, on s'habitue à l'usage mais ergonomiquement, il y a assurément mieux à faire.

Un mot encore sur le toit vitré panoramique qui, en option, peut s'opacifier électroniquement sans vraiment produire de grande différence sur le réchauffement de l'habitacle par le soleil. Quant au coffre, il est plutôt généreux avec ses 545 litres, soit 25 l de plus qu'un E-3008 pourtant 9 cm plus long, qui s'étendent à 1'449 litres sièges rabattus.



Sous le capot

Le Scenic E-Tech est motorisé sur l'essieu avant par le moteur électrique synchrone à rotor bobiné équipant déjà la Megane E-Tech. Il développe 160 kW (218 ch) pour un couple de 300 Nm. Dans la version « Grande autonomie » de cet essai, il est alimenté par un pack batteries 400 V, d'une capacité totale de 92 kWh dont 87 utiles, situé dans le plancher. Malgré cette capacité élevée, le poids demeure maîtrisé puisqu'il affiche 1'990 kg en ordre de marche alors qu'à titre de comparaison, le Peugeot E-3008 frôle les 2'200 kg avec une batterie de « seulement » 73 kWh. Le Scenic abat le 0 à 100 km/h en 7.8 sec et affiche une autonomie WLTP en cycle mixte de 625 km, pour une consommation électrique normalisée de 18.9 kWh/100km avec les roues 20".

Les batteries acceptent une puissance de recharge de 150 kW en courant continu, de quoi recharger de 15% à 80% en 37 minutes. C'est un peu moins rapide que certains concurrents mais permet d'envisager de voyager sur de longues distances sans problème. Sur borne de recharge domestique de 11 kW (triphase)

16A), il faut moins de 8h pour passer de 15 à 100% ou 6h45 pour passer de 15 à 90% et partir tous les matins avec une autonomie suffisante tout en optimisant la longévité des batteries.



Au volant

Même si je ne trouve pas le siège conducteur très confortable après une heure assis dedans, je règle facilement une position de conduite qui me convient. Et dès les premiers kilomètres, je découvre un comportement que je qualifie de bon compromis : compromis entre rigueur du comportement, dynamisme et confort mais aussi compromis entre poids de l'ensemble et puissance du groupe propulseur. Le Scenic E-Tech vire à plat et si ses suspensions sont plutôt fermes, il amortit bien les irrégularités de la chaussée. Tout au plus remarque-t-on quelques trépidations due aux grosses roues de 20" mais dans l'ensemble, c'est très bien. Avec 2.2 tours de butée à butée, la direction est très directe et relativement incisive. Même si le contrôle de trajectoire veille au grain, attention tout de même sur route mouillée où le poids et le couple de l'électrique mettent assez vite à mal l'adhérence transversale du train avant, provoquant un sous-virage marqué.

Entre le poids maîtrisé et la puissance disponible, les performances routières sont au rendez-vous. Je les trouve même meilleures que ce que laissent augurer les 7.8 secondes du 0 à 100 km/h. Les reprises sont de bon niveau et ce n'est qu'au-delà de 100 ou 110 km/h qu'on sent véritablement le poids à déplacer. On peut ainsi

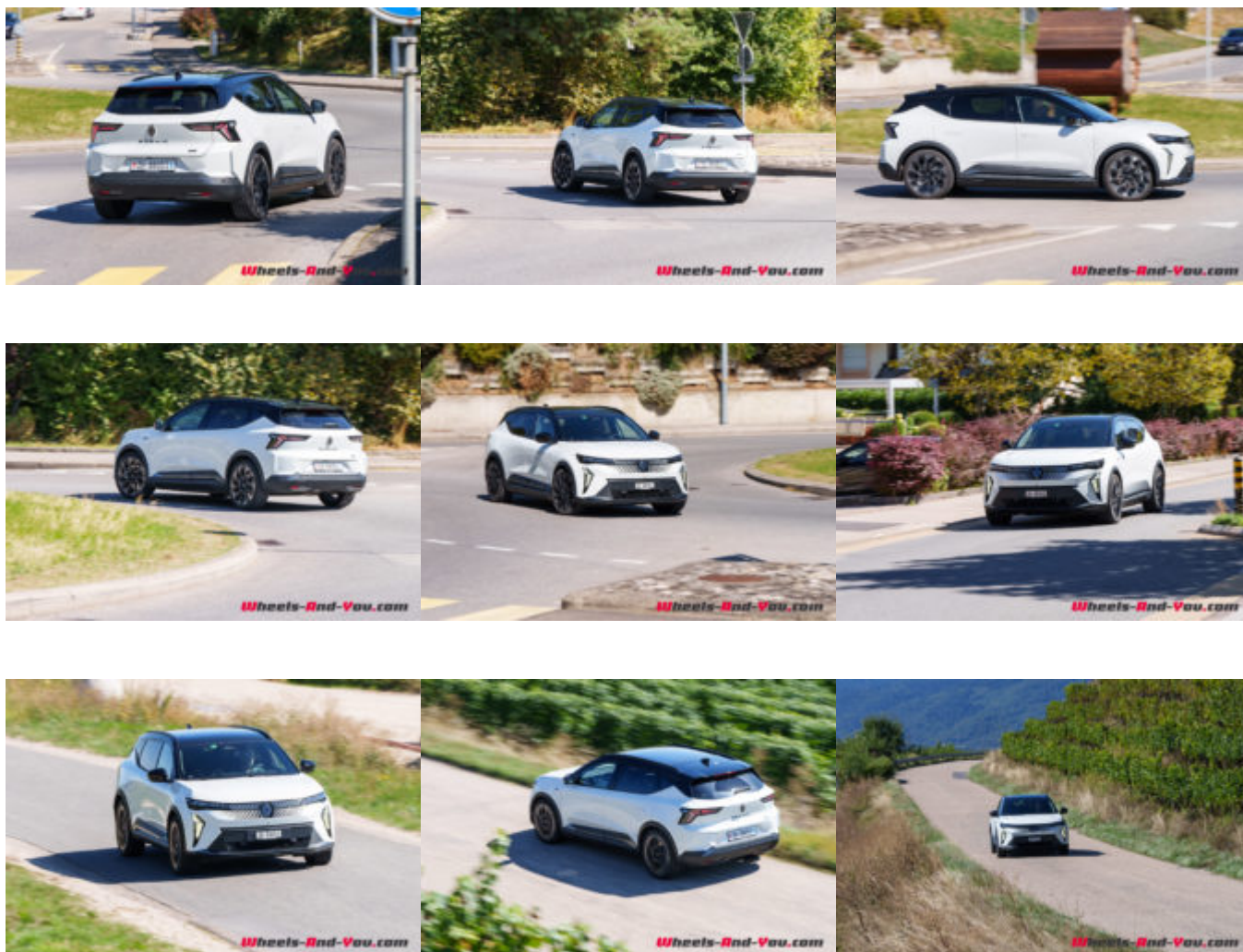
faire de jolies moyennes sans avoir l'impression de rouler très vite. Si la récupération à la décélération est efficace, dommage qu'elle n'offre toujours pas de véritable « One Pedal », obligeant ainsi à presser la pédale de frein pour l'arrêt complet.

Le Scenic est doté de la conduite autonome de niveau 2 et, pour l'avoir testée sur l'autoroute Genève-Lausanne, je la trouve très aboutie ; le suivi de la voie est l'un des plus doux qu'il m'ait été donné de tester, le véhicule suivant les virages sans le moindre à coup au volant. Parmi les 50 assistances et autres aides à la conduite, seules quelques-unes sont trop intrusives à mes yeux : le maintien dans la voie qui fait sans cesse vibrer le volant hors autoroute et le signal sonore de dépassement de la limite de vitesse. Mais un système ingénieux vient à notre aide : l'écran de gestion des diverses assistances intègre un mode « Perso » qui permet une configuration personnalisée de toutes les assistances. Ainsi, lorsque certaines assistances se réactivent après chaque arrêt du véhicule, on peut facilement les désactiver en bloc en sélectionnant le mode Perso précédemment paramétré.

Un seul aspect me semble un peu en retrait de certains concurrents sans que ce soit toutefois catastrophique : l'isolation phonique. Jusqu'à 70 km/h, certaines fréquences sont assez présentes dans l'habitacle, en particulier le bruit des pneus. A plus haute vitesse, les bruits aérodynamiques s'y joignent. Quant à la sonorisation Harman-Kardon, comme souvent avec les équipements de cette marque, elle propose un son sec et clinquant, aussi inhabituel que désagréable.

Sur le plan de l'autonomie, j'ai mesuré une consommation moyenne de 18.22 kWh/100 km sur les 1'280 km de mon essai qui comprenaient peu d'autoroute mais des routes nationales et départementales françaises autant que de la conduite locale sur terrain vallonné. Cela correspond à une autonomie théorique d'environ 475 km en situation réelle, une performance honnête mais sans plus vu la capacité des batteries.





Verdict

Je qualifie la mue du Scenic de 5^{ème} génération en SUV électrique comme une véritable bonne surprise ! Son gabarit intermédiaire dissimulant un grand espace intérieur, son esthétique réussie et dynamique autant que ses performances globales de bon niveau en font un cocktail moderne et réussi qui devrait séduire les familles. Mon fiston qui, à force de passer d'une auto à l'autre, a développé une véritable sensibilité aux différences entre véhicules, lève le pouce pour ce nouveau Scenic.

Je ne serais pas surpris de le voir cannibaliser en partie les ventes de l'Austral, de la Megane E-Tech, voire du nouveau Captur, et de gagner des parts de marché sur le E-3008. Ce d'autant qu'avec un prix de base démarrant à CHF 43'700.- en finition « Evolution », ses tarifs sont plutôt compétitifs. Son possible handicap pour une partie des acheteurs suisses pourrait être l'absence de transmission 4x4 si chère à bon nombre d'entre eux.

Avec le Scenic E-Tech, Renault démontre une fois de plus son savoir-faire dans le domaine des véhicules électriques et remporte le titre de voiture de l'année 2024 !



Prix et options - Renault Scenic E-Tech Esprit Alpine Grande autonomie

Prix de base : CHF 47'900.-

Peinture biton "Blanc Nacré / Noir Etoile" : CHF 600.-

Toit panoramique SolarBay : CHF 1'500.-

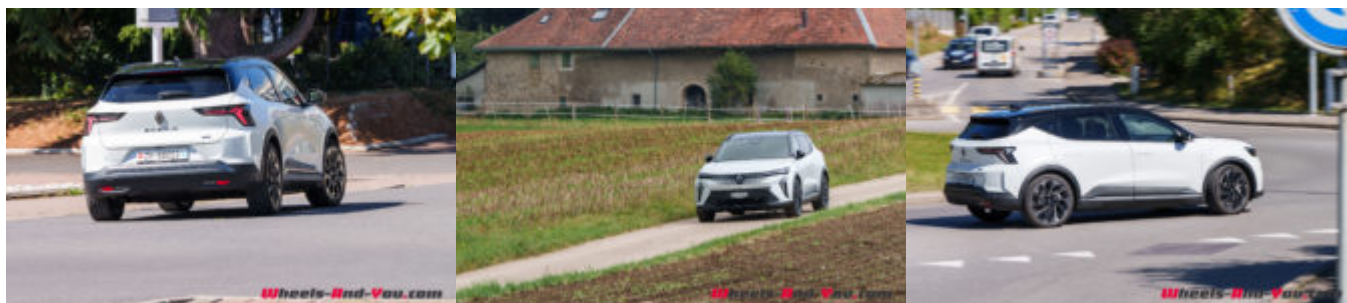
Pack Advanced Driving Assist & Augmented Vision : CHF 2'400.-

Prix TOTAL : CHF 54'200.-



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

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





A lire aussi

Essai - Renault Rafale E-Tech Hybrid 200 : Un bel envol

Essai - Renault Espace VI : Nom galvaudé mais voiture réussie

Essai - Renault Austral Mild Hybrid 160 : Adieu Kadjar, bonjour Austral

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

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 !

Présentation - Renault Twingo E-Tech 100% electric prototype

Nouveauté - Renault Symbioz

Nouveauté - Renault Scenic E-Tech

Nouveauté - Renault Rafale

Nouveauté - Renault Clio

Nouveauté - Renault Espace

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

