

Premier contact - Renault 5 E-Tech Electric : La Pop Car française

Alors que les constructeurs chinois continuent leur percée, la marque au losange lance une nouvelle citadine électrique « Made in France » et compte sur sa touche néo-rétro s'inspirant de la R5 pour réussir. La nouvelle Renault 5 E-Tech Electric était attendue depuis juillet 2020, date à laquelle François Leboine dévoilait le concept-car Echo à Luca de Meo.

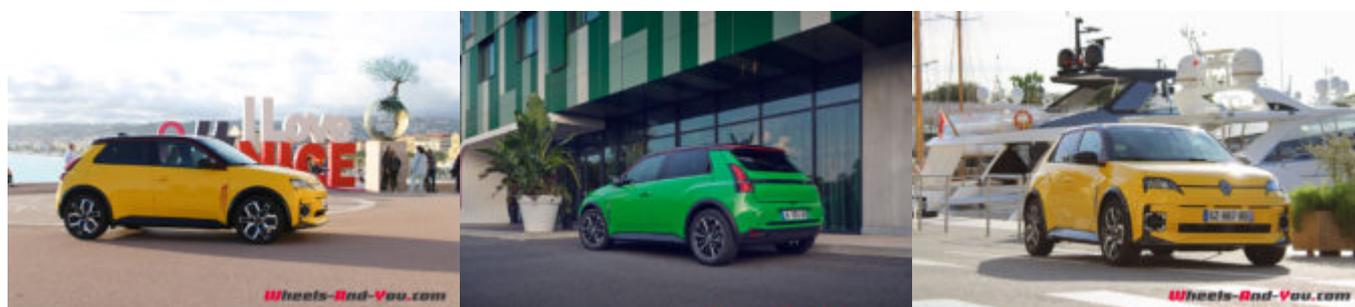


- 1 moteur électrique synchrone
- 110 kW (150 ch)
- 245 Nm
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 150 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 sec.
- Poids : 1'456 kg
- Long./larg./haut. (mm): 3'922 x 1'808 x 1'498
- Conso. mixte : 12.7 kWh/100 km
- Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
- dès CHF 32'500.- (finition Techno)

C'est dès 2021 qu'entrent en lice les designers, les ingénieurs, les calculateurs et surtout les décideurs. Seulement trois années après, la nouvelle R5 crève l'écran à la TV sur un air célèbre des Daft Punk.

Cette nouvelle Renault 5 a fait un tabac au dernier Mondial de Paris, les commandes sont au rendez-vous en France et chez nous, alors qu'elle débarque dans les concessions, elle vient de remporter le titre de Voiture Suisse de l'Année.

Tentons d'y voir un peu plus clair sur ce qu'est « l'Electro-Néo-Rétro » chez Renault.



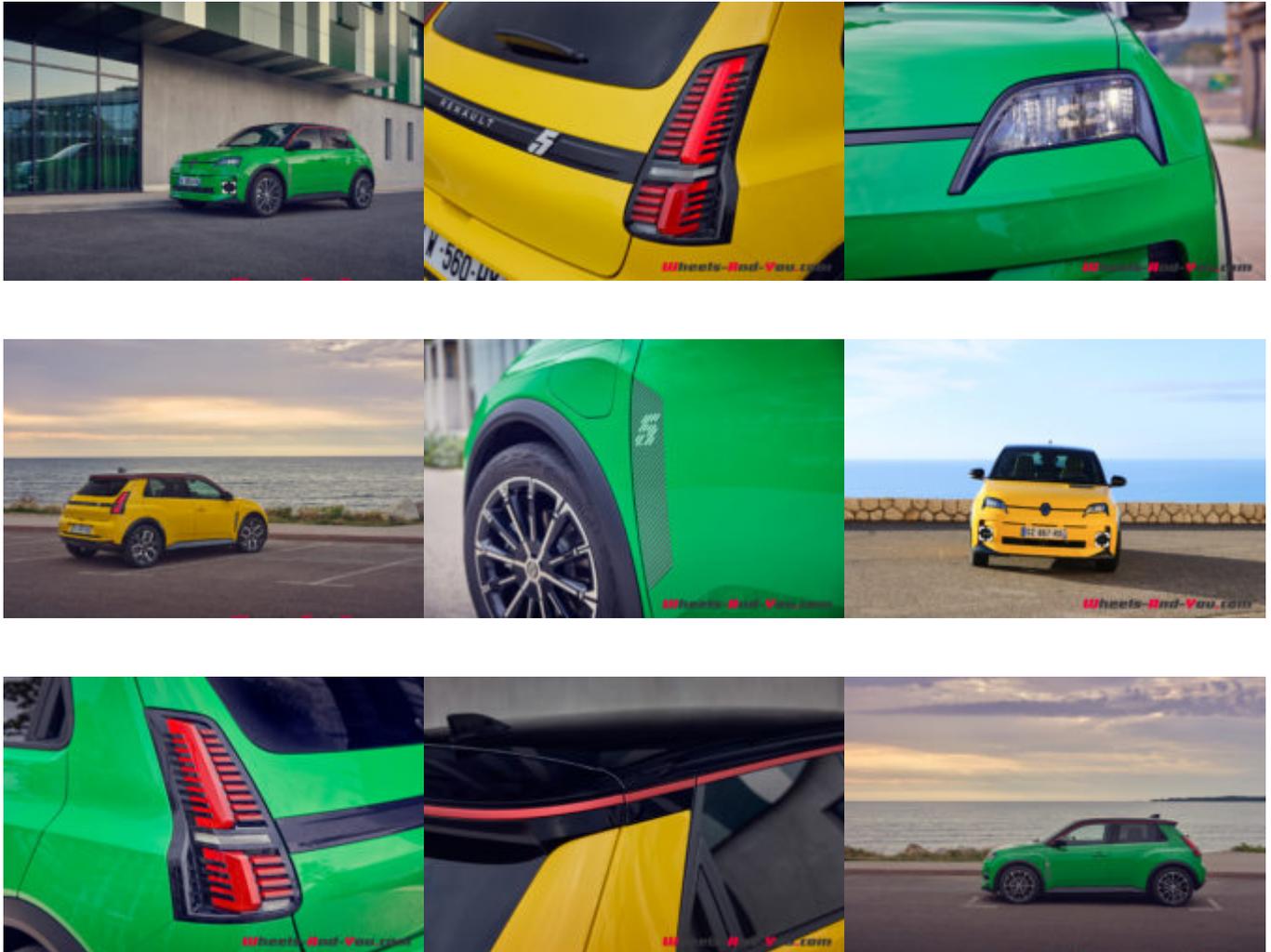
Esthétique

Pur produit issue de l'imagination des designers qui voulaient remémorer cette période colorée, la nouvelle Renault 5 E Tech Electric aurait plu à Andy Warhol. Que ce soit en Vert Pop, Jaune Pop, Blanc Nacré, Noir Étoilé ou Bleu Nocturne, la R5 ne laisse pas indifférent. A l'occasion de cette première prise en main dans la région de Nice, je n'ai pas rencontré une seule personne sur mon parcours d'essai pour la critiquer. A chaque arrêt, c'est l'attroupement et chacun y va de son anecdote. Il faut dire que les designers ont bien travaillé, avec une réinterprétation parfaite de l'icône qui a bercé l'enfance de tant de personnes, surtout dans l'Hexagone.

Les phares LED en forme de pupille intègrent le drapeau français qui accentue le « Made in France ». Plus bas, là où se trouvaient les antibrouillards de la R5 Alpine, se dessinent deux rectangles aux coins arrondis intégrant les clignotants. C'est du plus bel effet mais peut-être un peu vulnérable lors des stationnements en ville. Sur le capot, la prise d'air est devenue un indicateur de charge à cinq bâtons LED qui s'éteignent au fur et mesure de la consommation. Les grandes roues de 18 pouces, affleurantes à la carrosserie, sont repoussées aux quatre

coins de la voiture qui ne dépasse pas 3.92 mètres.

Plusieurs jantes sont disponibles selon la finition choisie (Evolution, Techno, Iconic). Pour en revenir aux teintes verte et jaune, toutes deux dénommées Pop, elles ont un effet pailleté qui se révèle sous la lumière. Un gris mat apparaîtra plus tard mais sera réservé à une future série limitée « Roland Garros ».



L'intérieur technologique presque premium regorge de clins d'œil à son ancêtre : ciel de toit gaufré, un effet touche de piano devant le passager, différents matériaux selon la finition choisie. Pour la French Touch, vous pouvez même opter pour un porte-baguettes ! Les sièges sont en tissu 100% recyclé avec une structure en H, comme à la grande époque des années 80.

A l'instar des Megane E-Tech Electric et des Scenic E-Tech Electric, le levier de vitesses est situé au volant pour dégager de l'espace dans l'habitacle. Toujours peu pratique à l'usage, son embout « e-pop shifter » est personnalisable en accessoire. Pour la petite histoire, les designers avaient pensé monter une boule

mais l'ergonomie en a décidé autrement. La designer venait de se faire offrir un bâton de rouge à lèvres Chanel (une histoire de 5 vous dis-je). Elle le plaça en bout de levier et ce fut adopté.

Le tableau de bord numérique de 10 pouces affiche la vitesse en caractères alphanumériques de couleur, une première sur le marché ! L'autre écran de 10 pouces, à droite du premier, est dédié au système multimédia OpenR.



Sous le capot

Pour le lancement en Suisse, le moteur proposera 110 kW (150 ch) et sera associé à une grande batterie lithium-ion à chimie NMC (Nickel Manganèse Cobalt) de 52 kWh. Elle promet une autonomie jusqu'à 410 km WLTP. Pendant ma prise en main, sur des trajets mixtes parcourus à bonne vitesse, j'ai constaté une consommation de 13 kWh/100km. Les 400 kilomètres en ville paraissent ainsi envisageables. Sur autoroute à 120 km/h, on devrait pouvoir tabler sur environ 250 kilomètres. Nous aurons l'occasion de vérifier tout cela lors d'un prochain essai complet.

Afin d'optimiser ses performances dans toutes les conditions, la batterie est équipée d'un circuit de refroidissement liquide qui régule sa température. Pour une meilleure sécurité, le fluide de refroidissement ne circule pas à l'intérieur du caisson mais au travers du plancher extrudé. Enfin, pour la recharge, la programmation du trajet via Google Maps entraîne le pré-conditionnement de la

batterie qui permet de réduire le temps passé à la prise.

Un chargeur 11 kW est inclus de série sur toutes les versions. Ainsi, passer de 15 à 80 % demande 3h13 sur wallbox. Pour la recharge rapide, le moteur 110 kW accepte une puissance de 100 kW en courant continu ; la recharge de 15 à 80% demande alors 30 minutes.

Durant le courant de l'année prochaine, la gamme sera étoffée par deux autres motorisations proposant respectivement 70 kW (95 ch) et 90 kW (120 ch).



Au volant

Une fois installé à bord, je découvre des sièges confortables mais une position assez haute. Contact via un poussoir et je descends le levier de vitesse, une fois pour Drive et deux fois pour Brake, le mode qui offre un frein moteur plus efficient. La direction est assez directe et pas trop ferme. Malheureusement, comme sur beaucoup d'autos moderne, elle transmet peu d'informations sur la route et le train avant. Ce dernier est issu de la Clio et offre une bonne agilité dans les virages serrés. C'est donc avec un certain plaisir que j'arpente les petites routes de l'arrière-pays niçois. Plaisir renforcé par un arrière-train rivé au sol grâce à une technologie multibras.

L'amortissement et la filtration des irrégularités sont remarquables. C'est ferme mais confortable, un beau travail de compromis. La puissance est largement suffisante pour rouler au quotidien, y compris sur autoroute. Petit bémol : sous la pluie, le couple de 245 Nm a de la peine à passer au sol, la motricité étant vite prise en défaut.

Le silence à bord est remarquable. Arrêté à un feu sans écouter de musique, je me surprends à entendre la trotteuse de ma Swatch. Le système multimédia OpenR Link avec Google intégré équipera toutes les déclinaisons de la Renault 5 E-Tech Electric. Il donne accès aux services de navigation Google Maps, à la

reconnaissance vocale Google Assistant et à de nombreuses applications via le catalogue Google Play. Il offre une belle fluidité d'utilisation et est aussi simple qu'intuitif. Très réactif, il se pilote comme une tablette mais aussi avec la voix grâce à Reno, l'assistant vocal intégré. Il est compatible avec Android Auto et Apple CarPlay, avec ou sans fil.

Revenons à la conduite. Quatre modes sont disponibles : Eco, Confort, Sport et Perso. Chaque mode combine différents réglages d'éléments liés à la conduite et d'équipements d'ambiance. L'Eco n'est pas très agréable et le Sport trop incisif. Le Confort reste le plus sympa pour rouler cette citadine. 26 aides à la conduite (ADAS) équipent la R5. L'Active Driver Assist, qui permet une conduite assistée de niveau 2, ne sera pas disponible en Suisse pour des questions de réglementation. Sachez enfin que cette petite citadine est homologuée pour tracter 500 kilos.



Verdict

Nous reviendrons en détails sur cette nouveauté lors d'un essai complet mais nonobstant un prix qui paraît élevé (dès CHF 32'500.- en finition Techno - La version Evolution (environ CHF 27'500.-) arrivera plus tard en Suisse), la R5 offre un néo-plumage séduisant et un ramage où le silence est d'or. Facile à prendre en main, confortable et sécurisante, suffisamment puissante pour aborder l'autoroute et presque plaisante à rouler dans le sinueux, cette version de lancement n'est pas dénuée d'intérêt.

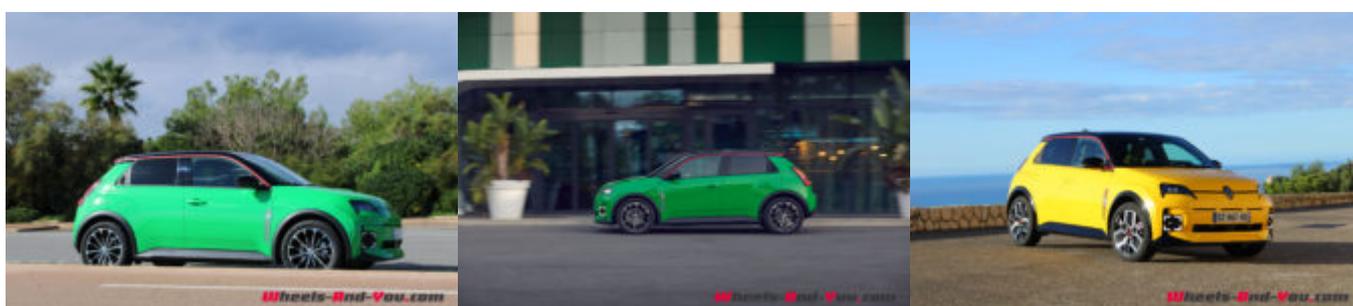
La nouvelle Renault 5 cartonnera-t-elle ? Ni la Fiat 500, ni la Mini n'y parviennent encore. Il faut dire qu'elles ont déjà joué la carte du « Revival » en version thermique. Leurs versions électriques, plus chères et proposées en parallèle aux versions thermiques, peinent à séduire.

La conversion du plus grand nombre à l'électrique passera par les petits modèles et la R5 y contribuera sans doute. Suivront la R4 et la Twingo. Chez Renault, sous l'impulsion de Luca de Meo, le ton est donné.



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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de cette nouvelle Renault 5 E-Tech Electric.



A lire aussi

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

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

