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

Avec 10 ans d'expérience dans les voitures électriques à large échelle, Renault profite d'énormément de savoir au sujet des batteries et de véhicules confrontés à la vie réelle. Après quatre générations de Megane, le constructeur français prend le pari de proposer une unique déclinaison électrique pour reconquérir le segment C. Ce défi s'accompagne d'une vraie stratégie de recyclage pour que 95% des matériaux utilisés aient une autre vie après l'automobile. Sommes-nous à l'aube d'un succès ? Élément de réponse.

- 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 1'860 x 1'501
- Conso. mixte : 18.3 kWh/100 km
- Emissions CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 38'500.-

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : DR

La Renault Megane est un modèle pilier de la gamme au losange, cette 5ème génération représente un enjeu très important et fonder tant d'espoir sur un modèle 100% électrique n'est pas sans risque. Mais la marque a plus de 400'000 véhicules clients qui arpentent les routes, autant de laboratoires confrontés à la vie réelle et qui ramènent des informations des plus pertinentes pour accorder cette toute nouvelle auto aux besoins du marché.

En Suisse, elle sera disponible uniquement avec la motorisation 218 ch et en trois niveaux de finitions. On note immédiatement que le chargeur dit rapide qui accepte le courant continu (130kW) est livré de série, une pièce habituellement chère à laquelle il ne faudra pas penser. Grâce à une nouvelle plateforme de l'Alliance faite pour l'électrique, le format de la Megane prend ses aises mais développe aussi ses capacités dynamiques !

C'est partie pour un premier contact avec cette nouvelle Megane, sous le soleil, dans la région de Marbella.

Esthétique

Il y a du changement dans l'équipe du design Renault, le projet avait commencé avant l'arrivée de Gilles Vidal mais il y a apporté sa touche avant de révéler au public cette berline compacte. La forme typique d'une voiture est conservée, avec un capot qui devance un habitacle qui se prolonge jusqu'au coffre intégré.

Les grandes roues de 20″ (ou 18″, c'est selon la finition) sont poussées aux quatre coins, ce qui donne une impression d'habitabilité grâce au grand volume de la

partie centrale.

Avec une face avant bouche béante mais calandre fermée, Renault souligne que c'est bien une voiture électrique dont il s'agit. Au centre trône le grand losange, dans sa version Nouvel'R, très simplement apposé sur une pièce plastique qui dissimule la caméra avant et le capteur de distance. Les feux à led en C qui sont reliés par la calandre s'étirent loin sur les ailes, suivant un galbe arrondi plutôt fluide.

On peut avoir la carrosserie en uni, ou bitons avec le toit noir, mais également le bas de la calandre en warm titanium (une teinte qui tend de l'alu brossé vers le doré) souvent sans surcoût. Petit détail pour une voiture qui revendique le "Made in France", à la base du pare-brise se cache un logo de coq.

Le dessin des portes est soigné, avec des poignées affleurantes automatiques à l'avant, mais aussi les poignées dissimulées dans les custodes arrière. Le pavillon plongeant réduit la hauteur du coffre et donne lieu à une lunette arrière étroite. Sur le hayon les feux sont également reliés et en bas du pare-chocs une imposante partie noire surplombe un diffuseur.

L'intérieur favorise l'espace pour les passagers, avec par exemple un bloc de ventilation qui a pris place sous le capot et libère de l'espace entre les pieds des passagers avant. Tandis que la batterie de seulement 110 mm d'épais fait office de plancher à l'habitacle, l'espace à la tête reste semblable aux véhicules

thermiques de même catégorie.

La planche de bord met en avant le nouveau système OpenR avec un écran de 12″ paysage pour les instruments de bord et un second en portrait pour l'infodivertissement et la ventilation. Heureusement il y une série de touches piano pour un accès direct à beaucoup de fonctionnalités. Ces affichages sont si lumineux et traités antireflets en conséquence qu'ils se passent d'une casquette contre le soleil : testé et approuvé.

De nombreux plastiques, notamment en partie inférieure de l'habitacle mais aussi cachées, sont issus de matériaux recyclés. Cela représente tout de même 27.2 kg de matériaux. Idem pour la sellerie en tissu, elle aussi recyclée. L'habillage bois Nuo disponible sur la finition haut de gamme n'est pas une imitation, il s'agit de tilleul coupé au laser en fines feuilles ensuite collées par une substance renouvelable sur un tissu. Élaboré à une échelle locale, cet élément contribue à une stratégie globale où il ne s'agit pas juste de fabriquer une voiture électrique.

Le bouton d'ouverture du coffre est un simple carré coupé dans la carrosserie, un peu plus de fantaisie était permis ! Le seuil de chargement est d'ailleurs plutôt haut, avec ensuite un plancher de coffre qui est bien 20 cm plus bas. Le volume de 440 litres est plus important que ses principales concurrentes, de plus il est divisible avec des accessoires pour recevoir un câble et un faux plancher, selon les besoins.

Sous le capot

La plateforme qui se cache en dessous s'appelle CMF-EV, elle est dédiée aux voitures électriques de l'Alliance et accueille ici un bloc batterie en aluminium contenant 12 modules de 24 cellules chacun, rassemblant 60 kWh de capacité. Ce plancher de 1m96x1m45 et 11 cm de haut intègre pour la première fois un refroidissement liquide qui ne fait que 18 mm d'épaisseur grâce à des tuyaux en aluminium. Sur ce réseau se trouve aussi le système de ventilation capable de restituer la chaleur de la batterie pour chauffer l'habitacle. À l'inverse, l'accumulateur est 30% plus efficace par -10°C parce qu'il est réchauffé par une pompe à chaleur ; celle-ci se base également sur la destination dans la navigation pour préparer la batterie à la charge lorsqu'il y en aura besoin. Au total, cet élément pèse 395 kg.

Le moteur est un unique rotor à 8 bobines et transmission comprise il pèse 145 kg, 10% de moins que sur la Zoe. Il produit, instantanément, une puissance de 160 kW (218 ch) et un couple de 300 Nm, pour des accélérations franches et linéaires. La régénération d'électricité s'étage sur quatre niveaux et fait partie intégrante du processus de décélération de cette Megane E-Tech Electric. En cycle WLTP, la consommation mixte est annoncée à 18.3 kWh/100km pour une autonomie de 450 km.

Renault a installé un total de 26 aides à la conduite dans sa nouvelle compacte, dont l'avertissement d'angle mort à la sortie du véhicule, le freinage d'urgence automatique en marche arrière en cas de mouvement dans la zone sans réaction du conducteur et enfin Active Driver Assist, qui lit les panneaux et croise l'information avec le GPS pour déterminer la bonne limite de vitesse. Il anticipe également les giratoires et réduit l'allure, ou fera un arrêt dans le trafic de maximum 30 secondes sans intervention humaine.

Avec l'arrivée de OpenR par Android Automotive, la Megane est capable de se mettre à jour sans passer par l'atelier ; on parle bien des logiciels de la voiture elle-même. La connectivité est incluse pour 5 ans à l'achat de la voiture, donnant accès à la navigation par Google, son assistant vocal. Comme toutes les applications du Play Store/Google Automotive Services et nécessite ensuite de prolonger le contrat de données aux frais du conducteur. Le partage de connexion peut suffire pour certaines fonctions.

Au volant

Pour cette première prise en main, c'est une version haut de gamme appelée "iconic" qui nous a été confiée. En m'approchant commence une cinématique lumineuse puis en ouvrant la porte tout l'éclairage d'ambiance scintille avec les écrans en jouant un thème d'accueil. C'est bien exécuté, mais peut-être un peu trop à la longue. Je suis vite interpellé par un volant dont la base et le sommet sont plats, la jante assez fine pour idéalement tenir en main, avec tellement de boutons et de commandes que je les ai comptés : 27. Certains sont habituels, d'autres moins, comme le sélecteur de vitesse à l'américaine ou les palettes au volant dans une électrique.

Ces palettes gèrent le niveau de décélération/régénération d'énergie, en les utilisant activement on peut réduire sa consommation et gagner en autonomie tout en ayant une conduite plus anticipative. Il m'arrivait de ne toucher aucune pédale pendant un certain temps, tout en empruntant une route sinueuse. Je me servais avantageusement de la récupération en entrée de courbe avant de repasser en mode roue libre peu avant la corde. Avec un bon feeling des trois niveaux de décélération, il est facile de baisser drastiquement la consommation.

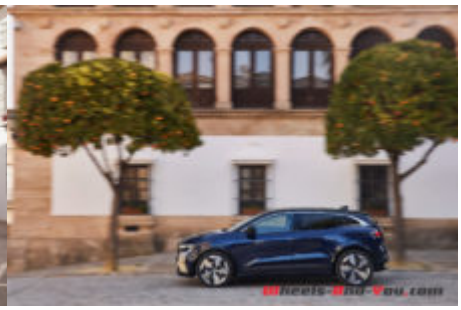
Il faut ajouter que le châssis est particulièrement abouti pour permettre de prendre des virages avec une certaine allure sereinement. Le ratio de direction augmenté l'a rendue plus directe. Renault est aussi habitué à proposer des trains arrière perfectionnés, ici le nouveau Parallel Link multibras. Il apporte plus de stabilité et de précision, de concert avec la largeur de voie généreuse, la conduite de cette Megane E-Tech Electric procure un réel plaisir.

L'isolation phonique améliorée à l'aide de nouveaux matériaux est déconcertante. À 80 km/h, ou même 100 km/h, on est installé dans un calme reposant. Les bruits mécaniques et aussi ceux du vent sont efficacement filtrés dans l'habitacle. Dans cette quiétude, l'éclairage d'ambiance calé sur les cycles circadiens du corps

humain fait subtilement varier la couleur toutes les 30 minutes. Inconsciemment, notre cerveau y réagit de façon bénéfique.

Le petit parcours urbain prévu par Renault nous a mis dans une ruelle avec un virage étroit à angle droit. Confiant, je m'engage sans l'aide des caméras 360°. Avec une excellente visibilité sur l'avant, il n'a fallu que s'éloigner assez du véhicule à l'intérieur pour réussir ce virage. Une fois engagé, l'arrière a sagement suivi avec précision. Mais dans ce trajet avec plusieurs arrêts dus à la circulation, je réalise un premier freinage dégressif qui se termine par un à coup. Un raté peut arriver de temps à autre. Nouvel arrêt et l'histoire reprend, je suis secoué. Troisième fois, quatrième fois, est-ce impossible de s'arrêter proprement ? Ma théorie, c'est qu'après avoir récupéré un maximum d'énergie, la transition avec le frein hydraulique est tout juste assez abrupte pour cet à coup.

L'un des boutons du volant gère le mode de conduite, à choisir entre Eco, Comfort, Sport ou Personnalisé. Avec Eco, il faut beaucoup plus enfoncer la pédale de droite qu'avec Sport par exemple. J'ai passé de l'un à l'autre avec une vitesse constante, le changement d'interprétation de la pédale m'a bien fait partir en avant. Avec 7.4 secondes pour le 0 à 100 km/h, les 218 ch savent se montrer volontaires. Et quand une Clio 3 RS phase 2 se présente sur mon chemin, sur la A366 véritable paradis des motards, je ne me suis pas fait prier pour lui filer le train. Je dois dire qu'avec 15 ch de bonus et un handicap de 300 kg, cette Megane E-Tech Electric n'a pas eu à rougir ! Je suis resté dignement au contact pour le duel thermique/électrique.

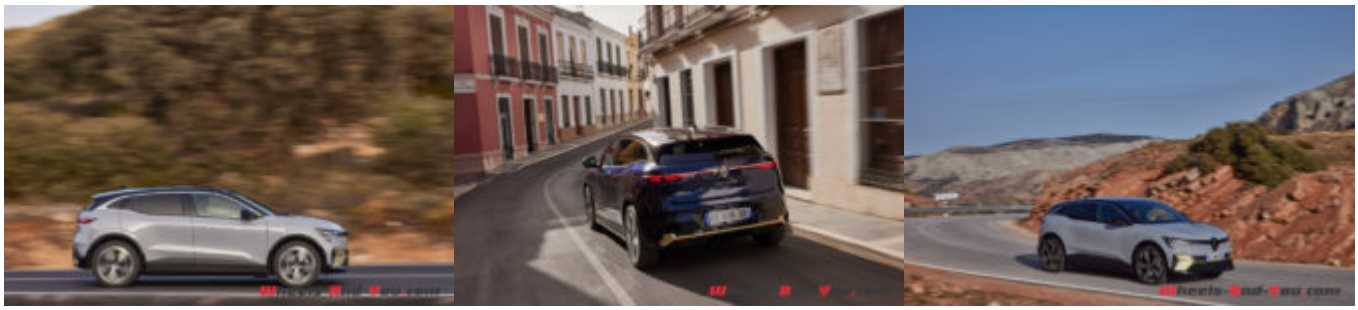


Verdict

Je suis toujours bon client sur les voitures électriques, friand d'innovation et de mobilité "raisonnable". J'ai découvert un modèle qui a ses chances pour remporter le pari du constructeur, le produit lui-même est convaincant, la stratégie de sa production à son élimination est bien pensée : 95% du véhicule aura une vie après.

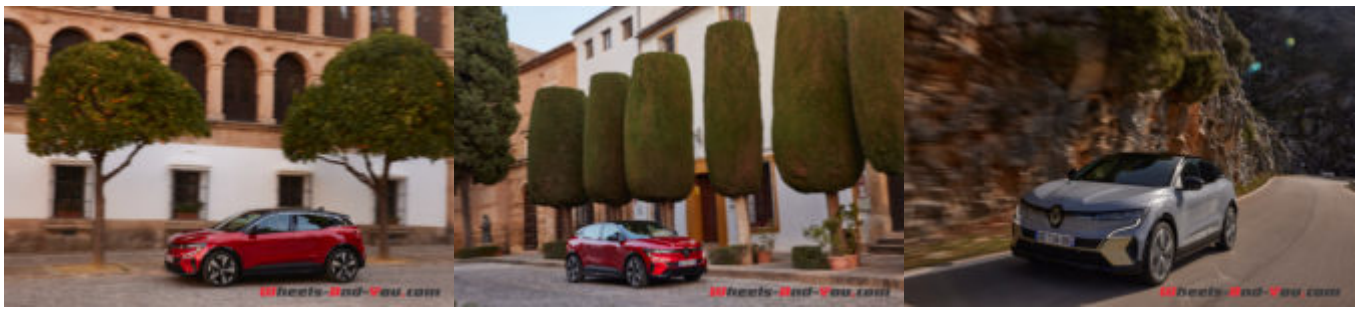
Je suis un détracteur du tout tactile, seulement autant l'écran principal que les boutons lisses du volant m'ont laissé une bonne impression. La conduite économique où le conducteur est véritablement acteur de sa consommation grâce aux palettes au volant apporte un plus intéressant selon moi. Enfin il y a ce châssis, d'une efficacité redoutable, avec un centre de gravité relativement bas, et une direction directe et précise, la conduite de la nouvelle Megane franchi un nouveau palier. À celui qui dit que l'électrique manque de fun, voici une voiture pour le contredire.

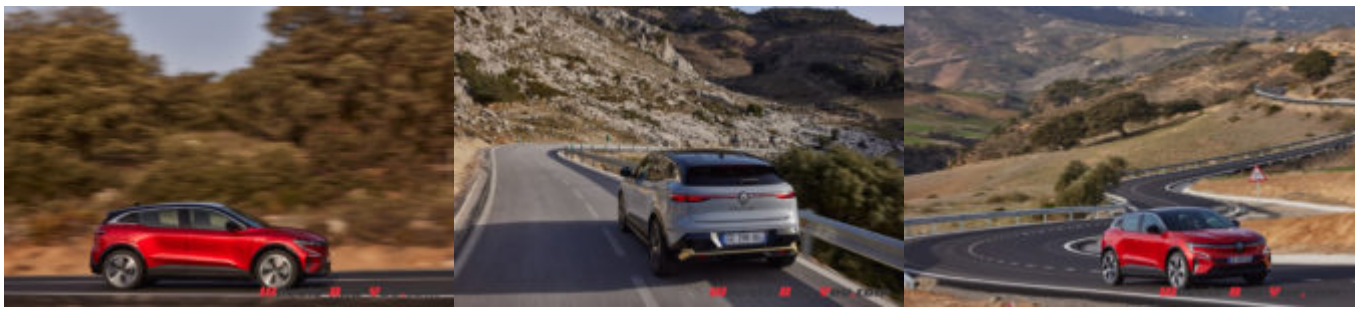
Comme expliqué précédemment, cette nouvelle Megane E-Tech Electric est proposée comme un seul modèle, mais avec trois niveaux de finition. On débute à CHF 38'500.- pour la version "equilibre", puis à CHF 41'500.- en déclinaison "techno" et finalement à CHF 44'500.- pour le haut de gamme "iconic".



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 Megane E-Tech Electric.





A lire aussi

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 4×4 : 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 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