

## Renault Mégane E-Tech Electric

# Tout change, mais le nom reste

Fort de ses 10 ans d'expérience de la voiture électrique avec la Zoé, Renault lance sa compacte électrique, la Mégane, avec un fort biais vers le dynamisme. Pari osé qui s'avère gagnant après ce premier galop d'essai.



RENAULT

L'autonomie de la Mégane culmine à 450 km et la consommation moyenne à 18,3 kWh/100 km.

P récurseur en 2013 avec la Zoé, première citadine électrique lancée à grande échelle, Renault s'était essouffé sur sa lancée. Il aura fallu attendre près de 10 ans pour voir émerger un modèle électrique de taille supérieure. L'attente ne fut en revanche pas vaine, puisque Renault a pu se forger une solide expérience en matière de voitures électriques.

Sur la nouvelle Mégane, tout change, sauf le nom. Dans ce segment C si compétitif, la lignée lancée en 1995 jouit d'un historique et d'une popularité à nul autre pareil. La Mégane E-Tech Electric reste donc une berline compacte 5 portes, longue de 4,21 m et de 1,50 m de hauteur. Notons enfin que l'actuelle Mégane, thermique et hybride, reste au catalogue pendant encore quelques années.

## Des dessous inédits

La Mégane E-Tech Electric repose sur plateforme CMF-EV, développée avec Nissan et

exclusive aux véhicules électriques. Elle se caractérise par des porte-à-faux courts pour une meilleure exploitation de l'espace. En revanche, là où la concurrence opte pour une architecture «skateboard» avec les batteries prises en sandwich dans un double-plancher volumineux et renvoie le ou les moteurs sur les essieux, Renault adopte une autre approche. Dans le plancher de 11 cm de hauteur seulement, logent à la fois la batterie et le système de refroidissement. Le moteur, le convertisseur et l'électronique de traction prennent place sous le capot. Cette architecture bénéficie en premier lieu à la masse, tenue pour un véhicule électrique, puisqu'elle s'élève à «seulement» 1700 kg environ en ordre de marche. Soit à peine plus que la Mégane hybride et 150 kg au-dessus de la sportive thermique Mégane R.S. Trophy. Face à la VW ID.3, sa principale concurrente, la Mégane électrique est entre 100 et 200 kg plus légère suivant la version. C'est loin d'être un détail!

La Mégane E-Tech Electric sera livrée en Suisse dans sa version de pointe unique-

ment, soit la batterie de 60 kWh alimentant un moteur de 160 kW/218 ch et 300 Nm de couple. L'autonomie annoncée culmine à 450 km et la consommation moyenne à 18,3 kWh/100 km, chiffres que nous avons réussi à vérifier, voire améliorer en conduite économique lors de ces essais. La puissance de charge supportée va jusqu'à 130 kW.

## C'est de la dynamique!

A la conduite, la masse contenue de la Mégane est immédiatement perceptible, avec une agilité rare parmi les véhicules «à piles» et une quasi-absence d'inertie. Le moteur de 218 ch délivre sa puissance de manière linéaire, mais soutenue. La récupération d'énergie, gérable en tout temps au moyen de palettes au volant, est finement paramétrée. Quatre niveaux sont disponibles, afin, soit de privilégier une conduite en profitant de l'élan, ou alors un quasi «one-pedal-drive» (l'arrêt total nécessite toujours les freins). Véritable traction, elle en hé-

## QUATRE ROUES



RENAULT

volant, nécessite un temps d'adaptation afin d'appréhender les différentes commandes. Si, à l'avant, l'espace est très correct, l'arrière en revanche se révèle moins accueillant. Les assises sont courtes et l'espace aux jambes est tenu. En revanche, le coffre affiche une jolie contenance de 440 à 1332 litres. Affichée à partir de 38 500.- francs, la Renault Mégane E-Tech Electric tire son épingle du jeu en proposant un plaisir de conduite allié à une homogénéité unique parmi les compactes électriques. ■

JÉRÔME MARCHON

A bord, l'interface principale se résume à deux écrans. Celui de l'info-divertissement repose sur la suite logicielle de Google et s'avère rapide, fluide et assez intuitif à l'utilisation.

rite forcément des petits défauts, comme une tendance marquée ou sous-virage en conduite brusque et un arrière mobile au lever de pied en courbe. L'essieu arrière multibras fait cependant merveille en confort et stabilité en conduites normale et dynamique. La direction, à faible démultipli-

cation, ajoute à la sensation de sportivité. A bord, l'interface principale se résume à deux écrans. Celui de l'info-divertissement repose sur la suite logicielle de Google et s'avère rapide, fluide et assez intuitif à l'utilisation. Seule la colonne de direction, avec au total 4 commodos en plus des palettes au

Davantage d'images



**AVEC 340 PLACES DE RECHARGE, NOUS DÉPLOYONS POUR VOUS L'OFFRE LA PLUS IMPORTANTE DES OPÉRATEURS DE STATIONNEMENT EN SUISSE.**



[www.geneve-parking.ch](http://www.geneve-parking.ch)

**FONDATION DES PARKINGS**  
nous développons pour vous