Renault Austral E-Tech Full Hybrid

Mission double

Le Renault Austral a pour mission d'établir pour de bon le Losange parmi les SUV familiaux du segment C, en endossant la succession des Kadjar et Koleos. Un challenge de taille pour celui qui, en plus, inaugure la nouvelle ligne «Esprit Alpine», aux accents sportifs.

RENAULT

Un SUV qui accomplit sa tâche avec célérité et dynamisme.

Remplacer – même temporairement – deux modèles par un nouveau pèche souvent par la somme des compromis qu'il faut concéder. Dans le cas de l'Austral, avouons que l'exercice est plutôt réussi. Sur le plan du style premièrement où les lignes, sans être ostentatoires, lui confèrent des faux-airs de Megane E-Tech Electric bodybuildée. Ajoutez quelques accents gris mat et autres attributs sportifs de la ligne «Esprit Alpine» comme les grandes jantes et vous obtenez un engin au dynamisme affirmé. Au passage, l'appellation «Esprit Alpine» reprend le concept de la ligne feu «RS Line» et se distingue justement par des jantes spécifiques, des surpiqûres contrastées, de l'Alcantara pour la sellerie et des placages façon carbone. Rien ne change, en revanche sur le plan technique.

Une présentation soignée

Agréable de l'extérieur, le Renault Austral l'est tout autant à l'intérieur. La qualité de construction et le choix des matériaux sont de bon niveau. L'espace est suffisant, sauf peut-être pour les grands gabarits à l'arrière, qui se sentiront engoncés si le siège avant est reculé à son maximum. Sur ce point, la banquette coulissante est un sacré avantage. Le coffre engloutit de 430 à 1455 litres de fret, selon le positionnement de la banquette et son dossier.
Le poste de conduite reprend l'agencement inauguré par la Megane E-Tech Electric (voir Contact! de mars 2022), avec une planche de bord constituée d'écrans. Comme à la compacte, on lui reprochera une ergonomie perfectible en raison des nombreux commodos, ou du moins nécessitant un temps d'adaptation. Bon point en revanche pour la poignée-repose poignet centrale, qui s'avère une alliée de choix pour le maniement de la tablette multimédia. Cette dernière brille par sa facilité d'utilisation – pour les routiniers d'Android – et une réactivité hors pair.

Hybride ou rien

Deux blocs moteur sont proposés sur l'Austral: un *mild-hybrid* de 160 ch et un *full-hybrid* «E-Tech» de 200 ch. Nous avons pris le volant de la seconde version, qui associe un 3-cylindres turbo et l'agrégat «E-Tech» fait d'un moteur électrique de 50 kW et un alterno-démarreur et une boîte de vitesses à crabots. Ensemble, ils développent 200 ch et 205 Nm de couple. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 8,4 s pour une vitesse maximale de 175 km/h. A l'utilisation, une

majeure partie des trajets sont réalisés à la seule force des électrons, ce qui permet à l'Austral de nécessiter entre 4,5 et 5,5 litres de sans plomb aux 100 km en moyenne.

La magie des 4 roues directrices

Les liaisons au sol de l'Austral ont retenu toute l'attention des ingénieurs. Campé sur ses appuis, absorbant bien les aspérités du bitume sans se muer en tapis volant, notre SUV accomplit sa tâche avec célérité et dynamisme. Lorsque le tracé devient sinueux, on bénéficie de l'aide des 4 roues directrices du système 4Control. A faible vitesse les roues arrière tournent dans le sens opposé du train avant, ce qui réduit virtuellement l'empattement et facilite par exemple les manœuvres en ville. Génial! Autour des 80 km/h, les roues arrière braquent dans même sens que les roues avant, allongeant virtuellement l'empattement cette fois, et ajoutent à la stabilité de l'ensemble. Et ça se sent! L'Austral enroule les courbes sans difficulté, presque à la manière d'une sportive. Le bilan dynamique est donc excellent, avec un compromis entre confort et dynamisme plaisant.

Allô? Y a quelqu'un?

Il est en revanche un point sur lequel l'Austral peut et doit encore évoluer: sa boîte de vitesses intelligente multimodes. En conduite douce et coulée elle s'acquittera de sa tâche sans problème. C'est dès que les 200 ch du moulin sont requis, comme lors d'un dépassement sur le réseau secondaire, que le tableau se ternit: il lui faut de longues secondes après avoir écrasé l'accélérateur pour rétrograder et enfin accélérer... de quoi perdre la fenêtre idéale pour exécuter la manœuvre, voire vous garantir des sueurs froides. Lors de notre galop d'essai, il nous fut possible de pallier un tant soit peu ce désagrément en engageant le mode de conduite «Sport» avant d'entamer la manœuvre. Fastidieux! En revanche, une fois le bon rapport enclenché, l'Austral nous catapulte véritablement. Sur place, les ingénieurs de Renault nous ont certifié avoir travaillé sur ce point et qu'une mise à jour du système serait déployée en amont des premières livraisons aux clients. A juger sur pièce, donc.

Les tarifs du Renault Austral affichent un positionnement judicieux face à la concurrence, à partir de 37 600.- francs pour la version mild-hybrid de 160 ch et 41 100.- pour la motorisation E-Tech Full Hybrid. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images