

Renault Scenic E-Tech 100% Electric

Sous les feux de la rampe

Poursuivant le renouveau électrique de sa gamme entamé par la Mégane E-Tech 100% Electric, Renault s'attaque au segment supérieur. Le nouveau Scenic, donc désormais uniquement électrique, fait son entrée sur le marché.



RENAULT

Une ligne élégante.

Bien que se convertissant aux électrons, la dernière itération du Scenic fait sienne la mission originelle de la lignée imaginée en 1996: proposer un unique véhicule pour les familles, à l'aise et polyvalent à la fois au quotidien comme lors de plus longues escapades. Il arrive dans un segment plutôt bien fourni, trusté par le Tesla Model Y et où a fait son entrée récemment le Peugeot e-3008, entre autres. Le combat sera âpre et le titre de la Voiture de l'année 2024 décerné au Scenic à l'ouverture du dernier Geneva International Motor Show sera, à n'en pas douter, un argument de taille en sa faveur.

Compact et spacieux

Exit la silhouette monospace, le nouveau Renault Scenic se présente sous les traits d'un SUV familial. S'il en impose visuelle-

ment, ses cotes restent compactes: avec 4,47 m en longueur, il rend 7 cm au Peugeot e-3008 et 28 cm (!) au Tesla Model Y. Même constat quant à la largeur (-6 cm) ainsi qu'à la hauteur (-5 cm).

Cela dit, l'espace intérieur est plutôt généreux. A l'intérieur de ses 2,78 m d'empattement, les passagers arrière seront chouchoutés. Lorsque la place centrale de la banquette est inoccupée, l'accoudoir central peut se déployer et offrir espaces de rangement, porte-gobelets et supports pour smartphone/tablette afin d'occuper les enfants. Deux prises USB sont disponibles dans le prolongement de la console centrale. On regrettera en revanche une qualité globale du mobilier et des habillages de contreportes moins valorisants qu'à l'avant. C'est une habitude chez nombre de constructeurs généralistes... Le coffre émerge quant à lui de 545 à 1449 litres.

Notons enfin la présence du Solarbay, en option dès le second niveau de finition. Ce toit panoramique s'assombrit ou s'éclaircit à l'envi, d'une simple pression sur un bouton.

Un cockpit facile à vivre

En prenant place à l'avant, on retrouve un univers très semblable à celui inauguré par la Mégane E-Tech 100% Electric. Le système multimédia s'appuie sur un écran 12 pouces vertical. L'instrumentation, au graphisme amélioré par rapport à la Mégane, est très lisible. Certaines commandes secondaires, comme la climatisation, restent physiques, à l'aide de touches. Bon point également pour le bouton d'activation/désactivation des diverses assistances et alarmes obligatoires dès cette année et qui parfois se montrent très intrusives.

Abstraction faite de quelques plastiques durs hors du champ de vision, la présentation générale et la finition sont plutôt classe: surfaces moussées, surpiqûres, inserts en aluminium, c'est soigné. A noter que le Scenic fait totalement l'impasse sur le cuir et utilise en majorité des matériaux recyclés dans sa construction.

La puissance ? Suffisante.

Le Renault Scenic E-Tech 100% Electric emprunte à sa petite sœur son moteur. Placé sur le train avant, il développe 220 ch pour un couple de 300 Nm. Une batterie de 87 kWh pour une autonomie de 625 km avec une consommation standardisée de 16,8 kWh/100 km (WLTP) l'alimente. Notre galop d'essai, sur route secondaire et autoroute, sans se priver d'exploiter les ressources de l'engin, nous a gratifiés d'une consommation moyenne

de 21,2 kWh/100 km. C'est pas mal et laisse entrevoir une autonomie réelle au quotidien d'environ 400 à 450 km sans chercher à rouler à l'économie. A la recharge, la batterie supporte une puissance jusqu'à 150 kW sur courant continu et 22 kW sur courant alternatif.

Avec une masse de 1850 kg «seulement», dont 515 kg juste pour sa batterie, le Scenic offre des performances correspondant à sa vocation de familiale. Le 0 à 100 km/h est couvert en un honnête 7,9 s. Mais son poids «contenu» lui permet aussi de faire montre de sérieux en tenue de route, avec une belle agilité et une motricité sans faille. La direction, communicative et directe, lui confère une touche sportive. La suspension, assez ferme, associée à des jantes 20 pouces sur la finition haut de gamme essayée, se montre parfois peu conciliante, surtout en ville. En revanche, ce tarage ferme juggle parfaitement la prise de roulis.

Positionnement judicieux

Côté tarif, le Renault Scenic E-Tech 100% Electric vient judicieusement se placer plus à l'avenant que ses concurrents directs précités. S'il n'offre qu'une seule motorisation (sans traction intégrale non plus) sous nos latitudes, sa finition de base «Evolution» débute à 43 700 francs. Le haut du panier, «Iconic», débute à 49 700 francs. A noter que la pompe à chaleur ainsi que le planificateur d'itinéraire en temps réel avec sélection du point de recharge font partie de la dotation de série. ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'informations



B
Badan
MOTOS



BADAN MOTOS

Rue Lamartine 23
1203 Genève

T. +41 22 345 30 65
www.badan-motos.ch

XSR 900
GP



YAMAHA
Revs Your Heart