

## Renault Megane E-Tech

# Elle est exclusivement électrique...

Absent du segment C des berlines électriques, Renault comble le vide avec sa nouvelle Megane. Fort d'une avance de 10 ans dans cette technologie, le losange vise le même succès que sa petite Zoe. Essai sous le soleil Andalou non loin de Marbella.

**N**e recherchez pas de ressemblance stylistique avec les autres modèles de la gamme, il n'y en a pas... Ne cherchez pas non-plus de similitude avec la Megane actuelle, vous n'en trouverez pas. Seul le nom est conservé... Il faut rassurer la clientèle avec un patronyme connu. La nouvelle Megane se veut tout en rondeur. En bout de son capot sculpté, elle aborde fièrement le nouveau logo "Nouvel'R" de la marque, incrusté au centre d'une calandre affinée. Il y a tout de même une pointe d'agressivité dans son regard affûté. Le bouclier reçoit une nouvelle signature lumineuse ainsi que de larges écopes de refroidissement. Plus courte d'une douzaine de centimètres que la précédente génération, à 4,20 m, elle propose un empattement (distance entre l'essieu avant et arrière) de 2,70 m qui sera bénéfique à l'habitabilité. De son profil, on remarque d'ailleurs que les roues de 20 pouces sont bien disposées aux 4 coins. Notez que cette Megane 5 repose sur une plateforme dédiée aux futurs véhicules électriques de l'alliance avec Nissan. Restons sur le côté pour constater que ce "crossover" propose une ceinture de caisse conséquente et de toutes petites surfaces vitrées cerclées d'un élégant jonc chromé. Poi-

gnées de portes affleurantes à l'avant et dissimulées à l'arrière ainsi que la peinture bicolore de notre version d'essai renforcent cette ligne dynamique dont la hauteur ne dépasse pas 1,50 m. Vue de l'arrière elle offre une pointe de virilité avec ses hautes hanches rebondies et son liséré lumineux reliant les feux. Le coffre est très profond, mais avec un seuil haut. Pas très pratique pour aller chercher les bagages au fond, mais avec 440 litres, il est dans une bonne moyenne.

### VIE À BORD

Trois finitions sont au catalogue. "équilibre", "techno" et "iconic", le haut de gamme. On découvre un habitacle chaleureux avec des sièges simplement dessinés, mais de bon confort. Ils sont majoritairement composés de textile recyclé ou en cuir sur les versions supérieures. En s'installant, nous sommes un peu désorientés par le rétroviseur central qui n'est autre qu'un écran... En effet, une caméra scrute en permanence ce qui se passe derrière. Pas à l'aise ? Un bouton de basculement permet de retrouver le traditionnel miroir d'antan...

Doté d'un poste de pilotage entièrement numérique nommé openR, la Megane fait un bond technologique avec pas moins de 774 cm<sup>2</sup> d'écran.

Un premier écran de 12,3 pouces fait office de tableau de bord personnalisable et un autre, au centre, orienté vers le conducteur et positionné verticalement permet de gérer les paramètres multimédias et la gestion des aides à la conduite. Elles ne sont pas moins de 26 sur cette nouvelle Megane. Passons sur les standards (alerte piétons, freinage d'urgence, angles morts, créneau automatique) pour souligner l'alerte de sortie des occupants. Si un véhicule arrive par l'arrière et que vous êtes sur le point d'ouvrir une portière, un signal sonore se fera entendre.

La nouvelle venue dispose des services Google et de ses nombreuses applications. Pour la navigation, c'est Maps qui officie. Toujours à jour sur le trafic, il permet d'emprunter l'itinéraire le plus adapté.

La version d'entrée de gamme, équilibre, se verra équipée d'un écran central traditionnel et horizontal de 9 pouces.

Le système audio de 410 W Harman Kardon à 9 Haut-parleurs est proposé sur la finition iconic. Il pourra être paramétré avec divers modes de diffusion (Concert, Studio...).

Enfin, pour rester connecté avec le véhicule, l'app My Renault pourra être installée sur votre smartphone et vous indiquer l'état de la batterie, la carte des bornes sur un trajet



ou encore de préchauffer l'habitacle.

### SUR LA ROUTE

Le Megane E-Tech est disponible en 2 puissances, 130 ch (batterie de 40 et 60 kWh) et 218 ch (batterie de 60 kWh, notre version). Son moteur optimisé, équipé de 8 pôles (seulement 4 sur Zoe), permet de réguler constamment la température de la batterie et du moteur.

Avec 11 centimètres d'épaisseur, le pack batterie contribue à la faible hauteur de la voiture. La Megane est aussi très bien isolée des bruits parasites grâce à une mousse isolante placée entre les batteries et le plancher.

Avec un centre de gravité plus bas de 9 cm par rapport à Megane 4 et un poids de 1624 kg grâce à l'aluminium de ses pièces de carrosserie, la tenue de route n'est pas celle d'une sportive, mais reste convaincante.

Le Multi-sense permet de changer de modes de conduite, Eco, Confort, Sport ou de personnaliser ses choix. On peut l'activer par un bouton sur le volant ou à la voix. Pour chaque mode, le com-

biné numérique affiche un graphisme spécifique et l'éclairage d'ambiance diffère. La dureté de la direction et la réponse de l'accélérateur sont aussi recalibrées. Notons que la démultiplication revue de la direction est un atout apprécié sur les lacets des routes andalouses. Côté recharge, la batterie de la Megane E-Tech 60 kWh se revigore en 9h15 sur une Wallbox domestique ou en 3h15 sur une borne publique 22 kW. Pour les plus pressés, on peut recharger 300 km en 30 minutes à condition de trouver une borne publique rapide (130 kW).

La nouvelle Megane E-Tech est fabriquée à Douai en France et son tarif s'échelonne de 35 200 € (équilibre 40 kW 130 ch) à 47 400 € (iconic 60 kW 218 ch). Pour les nostalgiques des moteurs thermiques, la Megane actuelle reste au catalogue... Article complet sur autoweekend.wix.com/drive



Texte / Photos © Thierry ANDRE