

ESSAI : RENAULT AUSTRAL Techno Esprit ALPINE E-Tech 200, un full hybrid performant !

écrit par Luc Vandersleyen



Le Renault KADJAR, lancé en 2015 et remis à jour en 2019 étant arrivé en fin de carrière, il fallait le remplacer et c'est chose faite avec le nouveau **Renault Austral**. Rappelons que dans l'alliance Renault Nissan, le Kadjar avait la même base technique que le Nissan Qashqai. **Renault a opté pour un SUV, non seulement plus moderne, mais aussi plus efficient tout en ayant un meilleur comportement.** Bien sûr, l'Austral conserve une base technique commune avec le Qashqai, mais **par le style, il se rapproche du [Renault Megane E-Tech](#) 100% électrique.**







PRESENTATION DE CE RENAULT AUSTRAL Techno Esprit ALPINE E-Tech 200, Full hybrid :

L'AUSTRAL partage sa plate-forme avec le Nissan Qashqai et dispose donc du même empattement de 2665 mm. Du côté de la technique, nous avons, ici affaire à un **full hybrid** qui dispose d'un moteur essence, 3 cylindres de 1199 cm³, délivrant une puissance de 130 ch (96 kW) à 4500 tr/min avec un couple de 230 Nm à 1750 tr/min. Il est associé à un moteur électrique synchrone à aimant permanent de 68 ch (50 kW) avec un couple de 205 Nm. Cet ensemble hybride développe, ainsi, une puissance de 200 ch (146 kW) avec un couple de 205 Nm. La batterie de type lithium-ion a une capacité nominale de 2.0 kWh avec une tension de 400 V. Ce full hybrid est auto-rechargeable et ne doit, donc, jamais être rechargé sur une prise. Pour être complet, signalons que l'Austral est aussi disponible en micro hybrid MHEV Advanced de 130 ch (même moteur) ou MHEV 160 Techno de 158 ch et le moteur de 1333 cm³ du Nissan Qashqai.







Bien sûr, Renault a repris la **technologie E-Tech** de ses **Arkana** et **Captur**, mais en utilisant, ici, un **nouveau moteur d'1,2 l avec un turbo à géométrie variable** au lieu du moteur d'1,6 l atmosphérique. Le moteur électrique est aussi un peu plus puissant car la tension est passée de 240 à 400 V. De plus, **l'alternateur a aussi 34 ch**. Il est là **pour démarrer le moteur thermique, pour recharger la batterie ou pour passer les rapports**. Ainsi notre Austral E-Tech peut passer du 0 à 100 km/h en 8,4 secondes et a une vitesse de pointe de 175 km/h. Avec cela, le constructeur annonce une consommation de 4,8 l/100 km avec des émissions de CO₂ de 109 g/km. Cependant, il se caractérise par sa **boîte de vitesse, à crabots (comme en F1) Multimode très ingénieuse**. Elle dispose de **5 rapports pour le moteur thermique et de 2 rapports pour les moteurs électriques**. Bien sûr, l'électricité est privilégiée quelque-soit le programme choisi : Eco, Comfort, Sport ou Perso. Comme d'habitude, **le démarrage se fait toujours en électricité**, mais **on ne peut faire que 2 ou 3 km** sur ce mode vu la taille de la batterie. Par la suite on passe sur le moteur thermique, mais on a souvent une combinaison des 2. De

plus, le moteur thermique peut entraîner les roues (avant) et en même temps recharger la batterie. En conduisant, on ne sent à aucun moment le passage d'un mode à l'autre. Signalons aussi que la boîte est dépourvue d'embrayage et de synchroniseurs. De plus, notre Austral dispose, aussi, du « **4Control Advanced** » : **les roues arrière directrices. Option qui n'est disponible qu'avec la finition« Esprit Alpine ».**

ET L'HABITACLE DE CE RENAULT AUSTRAL Techno E-TECH esprit ALPINE,

Il fallait donner, en option, un **côté sportif** à ce Renault Austral, et **le constructeur a voulu faire référence à sa voiture sportive : l'Alpine A110.** Cette option s'appelle « **Esprit Alpine** » et se pare de **petites touches de bleu et**, bien sûr, de différentes mentions « **Alpine** » et de jantes de 20 pouces. A noter que cette option n'est disponible que sur les versions Techno (comme notre véhicule d'essai) et Iconic. Dès qu'on rentre **dans l'habitacle, nous sommes** immédiatement **séduits par son immense tableau de bord digital** qui regroupe, devant le conducteur, sur un écran de 12,3 pouces, l'ensemble du combiné d'instrument et, au centre, une belle tablette centrale verticale de 12 pouces. **L'ambiance est d'emblée high-tech. Les habillages et les finitions sont soignées** avec de l'Alcantara devant le passager et sur les portières. Même le tissu du pavillon apporte une touche de luxe. Et, bien sûr, les surpiqûres bleues et les logos « **Alpine** » sur les tapis et sur les appuie-têtes rendent cet habitacle très « **cosy** ».





EN ROUES LIBRES













23°C · 11:39



Rechercher



Renault Belgique Luxe...

1 h 4 min · 68 km



Chemin Bertinchamps

43 min · 47 km



Bois de Chauxmont



Radio Contact ·



Assistant Google



Mets les infos

OFF

SYNC



A/C



AUTO



EN ROUES LIBRES

La manipulation de la tablette centrale est intuitive et fluide. L'ergonomie est soignée, non seulement pour la conduite, mais aussi pour l'infodivertissement. Il est vrai que le système utilise Google et que la navigation fonctionne avec Maps, mais il est aussi possible d'utiliser Waze. La commande de boîte est identique à celle de Mercedes et se trouve, donc, derrière le volant. Cependant, Renault a laissé juste à côté, la commande des essuie-glaces -et on les confond parfois- mais, il y a aussi, dessous, le satellite de la radio qui est vraiment caché par le volant. Ce dernier reçoit aussi de nombreux raccourcis. Cela demande un peu d'habitude. Les sièges avant sont confortables, et grâce aux réglages électriques on arrive à trouver la meilleure position. **L'espace pour les passagers arrière est assez généreux** et 3 adultes peuvent y prendre place tandis que le coffre est de bonne dimension avec la banquette coulissante. La capacité va de 500 à 575 l et même 1.525 l en rabattant les dossiers des places arrière. Cependant, avec l'option 4Control Advanced, les roues arrière directrices de notre véhicule d'essai, nous perdons un peu de volume qui est réduit à 430/ 505 litres.

EN ROUTE AVEC NOTRE RENAULT AUSTRAL Techno Esprit ALPINE E-Tech 200 full hybrid :

Renault privilégie le confort et le train arrière de notre Austral E-Tech est équipé, non seulement de roues directrices, mais aussi d'un **essieu arrière multibras** de des roues de 20 pouces. **En ville**, on roulera **très souvent avec l'électricité**, bien que ce soit toujours sur de petites distances : 2 ou 3 km et cela sans devoir se concentrer sur une conduite éco. Bien sûr, lorsque le 3 cylindres se réveille, il est parfois un peu bruyant, mais, nous ferons, ici, assez facilement, des économies de carburant et le niveau de charge de la batterie reste en général élevé. **Sur route**, nous apprécions les 4 roues directrices et **l'Austral se déplace avec agilité**. Nous tournons

beaucoup plus court que prévu. **Sur autoroute, le système hybride fait preuve d'une belle efficacité** et les moteurs électriques assistent avec efficacité le moteur thermique. **Le bon comportement se confirme** et le silence de fonctionnement est aussi correct. Ce sont finalement, les bruits d'air qui seront les plus dérangeants. Sans être particulièrement dynamique l'Austral se montre très confortable et très rassurante dans les virages serrés.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE RENAULT AUSTRAL Techno Esprit ALPINE E-Tech 200 Full hybrid ?

Au cours de notre **essai de plus de 660 km** sur des parcours variés passants de la ville aux petites routes et aux autoroutes, **notre consommation moyenne a été de 6,0 l/100 km** Avec des pointes passant de 5,6 à 6,4 l/100 km. **Les émissions de CO₂ étant de 109 g/km.**

Du côté du prix, il y a déjà un Renault Austral MHEV Advanced 130 à 32.400 Euros. Cependant, le prix de base de l'**Austral Techno Esprit Alpine E-Tech full hybrid 200 est de 40.800 Euros**. Ce prix comprend le système multimédia OpenR Link avec écran tactile 12 pouces et services Google. En plus, il y avait aussi plusieurs options :

- 4Control Advanced : 1.500 Euros

- Hayon motorisé, main libre : 450 Euros
- Peinture toit de teinte noir : 850 Euros
- Pack safety : 380 Euros
- Pack winter comfort : 1.100 Euros
- Pack city premium : 500 Euros
- Toit panoramique en verre : 800 Euros
- Chargeur smartphone induct : 150 Euros
- Banquette AR coulissante : 400 Euros
- Sellerie mixte tissu carbone Alcantara avec surpiqûres : 0 Euros
- Bleu iron + toit noir étoile: 840 Euros

Soit un total pour les options de : 6.970 Euros. Total de la voiture essayée : 47.770,00 EUROS.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	495€	495€	99,48€
Taxe de circulation annuelle	219,38€	219,38€	160,15€
Eco malus	/	0€	/

██████████	██████████
██ ██ ████████████████████ ████████████████████████████████ ██ ████████████████████████████████ ██	██ ██ ████████████████████ ██ ████████████████████████████████

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen