RENAULT MEGANE E-TECH TECHNO EV60 : L'EXPERIENCE EUROPEENNE

écrit par Luc Vandersleyen

RENAULT a déjà une **belle expérience de la voiture électrique** puisque le constructeur vend des voitures électriques **depuis 2012 :** la **ZOE,** mais a aussi produit, avec ses filiales, une petite berline appelée **Fluence,** qui ne restera pas très longtemps sur le marché européen. Bien sûr, le constructeur est passé à l'hybride avec l'Arkana, et en début d'année, il revient à la voiture électrique avec la **MEGANE E-Tech 100% électrique**, qui vient compléter la gamme des Mégane thermiques, essence et diesel, qui ne seront plus développées. Cette nouvelle berline est **très importante** pour le Groupe car il est au cœur de la gamme et que l'Union Européenne nous « oblige » à passer à la voiture électrique. Bien sûr, les autres modèles comme les Scénic ou Espace suivront la même voie. Voir aussi les autres SUV électriques de puissance semblable déjà essayés:

- Le VW ID3
- Le Skoda Enyaq
- Le Mercedes EQA
- La Mazda MX30

1-YGT-486

1-YGT-486

1·YGT·486

1·YGT·486

PRESENTATION DE LA MEGANE E-TECH TECHNO EV60 :

Avec **un style plus râblé et plus compacte** et ses 4,2 m de long au lieu de 4,36 m, sa largeur d'1,7 m au lieu d'1,82 m et une hauteur d'1,5 m (+60 mm), elle est **dotée d'optiques extra-fines.** Cependant, avec son empattement de 2,68 m, elle conserve son habitabilité. **L'habitacle apparaît très réussi avec des matériaux de qualité et bien assemblés**. Le tableau de bord est bien conçu avec un écran de 12,3 pouces pour le combiné d'instrument et un autre de 12 pouces pour l'écran central placé verticalement. **Le volant, un peu« carré », est agréable à utiliser et les sièges,** d'un dessin agréable, **sont très confortables.** Ils offrent, en plus, un excellent maintien. Les passagers arrière sont aussi bien installés, cependant, du fait de la position des batteries, ils ne bénéficient pas d'un appui optimal des cuisses. De plus, la surface des vitres accentue la sensation de confinement. Le coffre n'est pas en reste avec ses

440 litres qui passent à 1332 litres lorsqu’on rabat les dossiers des sièges. Malheureusement, le plancher est loin d’être plat, car il reste une marche importante. D’autre part, le seuil de chargement est, aussi, trop élevé. En contrepartie, il y a un bac de rangement pour le câble de recharge.

AUTO
EN ROUES LIBRES

AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

Le moteur électrique est un moteur synchrone à rotor bobiné de 218 ch (160 kW) et 300 Nm qui entraîne les roues avant. Le changement de vitesse est à l'arrière du volant comme chez Mercedes, malheureusement, Renault a laissé, à la place habituelle, la commande des essuie-glaces. Et bien sûr, on prend l'un pour l'autre. Petit problème d'ergonomie et ce n'est pas le seul. La **batterie** de type lithium-ion est **de 60kWh** et d'un poids de 394 kg. Elle est située sous le plancher. L'autonomie annoncée est de 450 km. Pour la recharge, on dispose d'un chargeur monophasé de 7 kW appelé curieusement « Super Charge ». (En option, à 1500 E, il est possible d'avoir un chargeur triphasé de 22 kW). Pour les systèmes embarqués, Renault s'est associé à Google pour avoir un OpenR Link fonctionnant sous Android Automotive. Avec cela, on dispose, notamment, d'un préchauffage de la batterie à l'approche de la borne de recharge. Bien sûr, il y a les aides à la conduite habituelles qui sont simples à utiliser, mais aussi, comme souvent, trop intrusives.

1-YGT-486

86
AUTO
EN ROUES LIBRES

1-YGT-486
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES

AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enrouneslibres.com

EN ROUTE AVEC CETTE MEGANE E-TECH :

Ayant une bonne position de conduite, nous apprécions l'ergonomie générale avec la console centrale légèrement tournée vers le chauffeur. **L'écran tactile se révèle lisible, intuitif et facile à utiliser, malheureusement, il est soumis à de nombreux « bugs », surtout avec la radio.** Les boutons permettant de régler le confort et la climatisation sont placés juste dessous. La Mégane démarre en silence et en ville, elle se montre **maniable et facile à utiliser**. Dès les premiers tours de roues, nous apprécions la légèreté et la réponse de sa direction ce qui, sur route, rassure et donne un sentiment d'agilité sans avoir de roulis trop important. On en oublie le poids de 1700 kg. **La suspension, est, elle aussi, efficace pour notre confort** et celui de nos passagers, malgré ses roues de 20 pouces. Sur autoroute, la conduite est sereine et la tenue de cap est irréprochable, mais, malheureusement, il y a des bruits aérodynamiques et de roulement. Par contre, pour la conduite, **on dispose de palettes au volant afin d'ajuster la force de freinage régénératif** et ce sur 4 crans. Ce qui permet de conduire, pratiquement, en « one pedal drive ». Sur route, la Mégane se montre assez incisive avec sa direction précise et l'absence d'inertie en virage.

GOODYEAR
AUTO
4x4
EN ROUES LIBRES

MEGANE
1-YGT-486
RENAULT PRESS
AUTO
EN ROUES LIBRES

1-YGT-486
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

1-YGT-486
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

1-YGT-486
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

1-YGT-486
AUTO 4x4
EN ROUES LIBRES
https://auto4x4enroueslibres.com

B 1-YGT-486
RENAULT PRESS
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES

B 1-YGT-486
AUTO 4X4
EN ROUES LIBRES

LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CETTE RENAULT MEGANE E-TECH TECHNO ?

Au cours de notre **essai de plus de 830 km, avec plus des 2/3 sur autoroute et** le plus souvent **de nuit,** nous sommes arrivés à une consommation **moyenne de 19,3 kWh/100 km.** En ville nous sommes descendus sous les 17 kWh et si on y reste il doit y avoir moyen de faire beaucoup mieux. On le sait, la voiture électrique n'a pas de bonnes performances sur autoroute. Le constructeur nous annonce une autonomie de 450 km, mais **lorsque nous avons pris possession de la voiture, son autonomie était de 377 km.** Le soir, même nous avons dû rouler sur autoroute avec les phares et lors de la recharge avec une batterie pleine à 100%, nous disposions d'une autonomie de 325 km. Ensuite, en fonction de nos usages quotidiens de nuit des autoroutes, nous sommes restés avec une autonomie de 311 km. La recharge, à Bruxelles, sur petites bornes de 7,4 kW se fait en 9h30. Au niveau du prix, il existe déjà une Mégane E-Tech à 37.350,00 Euros, mais notre **RENAULT MEGANE E-TECH 100% ELECTRIQUE Techno EV60 220hp super Charge** a un prix de base de **45.350,00 Euros.** Bien sûr nous avions quelques options :

- Peinture du toit de couleur différente : 450,00 E
- Système multimédia OpenR link 12 pouces : Navigation, service Google, audio premium Harman Kardon, 9HP : 850,00 E
- Pack winter performance : 1.000,00 E
- Pack drive assist 2 : 1.000,00 E
- Sièges en tissu fabriqué à partir de matériaux recyclés et cuir d'imitation : 0,00 E
- Couleur rouge flamme avec toit noir étoile XPA : 840,00 €

Total des options TTC : 4.140,00 Euros. **Total TTC de la Mégane essayée : 49.490,00 Euros.**

1-YGT-486

1·YGT·486

1·YGT·486

1-YGT-486

MEGANE
1-YGT-486

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	61,50€	61,50€	0 €
Taxe de circulation annuelle	85,27€	85,27€	0 €
Eco malus	/	0€	/
[redacted]	[redacted]		
[redacted]	[redacted]		

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen