

Une Renault Mégane E-Tech au quotidien, c'est comment ?

Nous avons roulé avec la Mégane E-Tech durant une semaine. Cette nouvelle génération de Renault n'a plus grand-chose à voir avec ce que l'on connaissait du losange jusqu'ici.

Depuis l'arrivée de Lucas De Meo, nouveau CEO de Renault, et si vous avez un peu suivi les publicités télé, le look de la concession près de chez vous, vous aurez sans doute remarqué quelque chose. Le logo a changé, la couleur, l'identité, le message et il y a aussi les miniatures, le prêt-à-porter hyper cool : qui eût cru qu'un sweat-shirt siglé R5 50 ans puisse être un brin « branchouille » ? Inimaginable, même dans les années 70/80. Pourtant, de la même manière que Fiat en faisant renaître sa 500, ou encore BMW en relançant la Mini quelques années plus tôt, Renault a revu sa copie en termes d'image et cela commence sérieusement à se voir...

Pas très Mégane mais...

Alors la nouvelle Mégane... Elle a bien changé car à la place d'une voiture compacte, nous sommes face un coup de crayon assez futuriste et il faut le reconnaître, les passants ont tendance à tourner leur tête à son passage, c'est bon signe. Après, on peut regretter la précédente Mégane, ou plutôt celle d'avant, mais tout ça, c'est fini ! À tort ou à raison, suivant les directives européennes, Renault n'avait pas d'autre choix : une solution 100 % électrique, dégainée assez vite d'ailleurs. Car il faut aller très vite pour contrer l'ID.3 de Volkswagen et, surtout, l'arrivée imminente de toutes les marques chinoises qui vont, grâce aux mêmes directives européennes, inonder le marché du vieux continent. On arrive près de la voiture, elle s'ouvre, on entre à bord, petite musique, les écrans affichent une animation. Elle est high-tech à un haut niveau et pour une fois, chez Renault, c'est vraiment bien fait. Il convient juste d'être un habitué de l'univers Google et tout se passera bien. Dans le détail, si on y est réfractaire, soit on tente une formation, soit on s'oriente vers un autre achat. Au volant, on a l'impression d'avoir plus d'espace que dans un Scénic : c'est bourré de rangements intelligents (pour les clés, le smartphone... tout y est), c'est bien présenté même si, comme toute voiture électrique de cette catégorie, on allège l'ensemble avec des plastiques non moussés (aujourd'hui c'est normal). Toujours est-il que, cette Mégane affiche une présentation qui en jette, reconnaissons-le.

Super simple en ville

Il est temps de démarrer. L'écran du combiné d'instruments m'indique que la voiture est prête. Il suffit alors d'enclencher le mode Drive sur la boîte automatique situé à droite du volant. Il s'agit assurément d'une commande de boîte récupérée chez Mercedes où d'ailleurs l'action est très pratique sauf que... chez Renault, à droite du volant, on a aussi la commande d'essuie-glace (à gauche chez Mercedes), le fameux « satellite » pour le volume mais aussi une palette afin de gérer la récupération d'énergie au freinage (comme chez Mercedes). Ces nombreuses commandes ne sont pas très pratiques à l'usage et il convient vraiment de s'habituer à tous ces petits leviers pour éviter de s'emmêler les commodos justement. Une fois cette étape passée, notre Mégane possède un

agrément indéniable en ville. Cette voiture braque avec une facilité impressionnante (il faut dire qu'il n'y a plus de moteur pour encombrer le débattement des roues avant). Notre Mégane E-Tech bénéficie de plusieurs modes de conduite. En ville, on optera plus facilement pour le mode Confort qui convient déjà suffisamment. Les 220 ch du moteur offrent ce qu'il faut au démarrage.

Le mode Sport, pas si sportif

Le mode Sport n'est visiblement qu'un nom indiquant que la voiture va partir un peu plus franchement au démarrage mais il faut se rendre à l'évidence, la suspension demeure assez souple dans ces conditions, ce qui n'invite pas à se transformer en pseudo-pilote électrifié. En cas de très forte accélération, le train avant aura du mal à suivre. Mais au-delà du mode Sport pas si sportif (rien de grave en soi), ce qui nous a séduits sur cette Mégane c'est la longévité de sa batterie. En roulant uniquement dans Paris et ses alentours (mais pas très vite forcément), on peut sans problème aligner 400 km sans avoir à ravitailler. Une fois devant une borne de recharge rapide, on peut mettre 30 mn pour passer de 10 à 80 % de batterie. Un wallbox de 32A demande toutefois plus de 9 h. Il faut dire que la capacité de recharge de cette batterie est de 130 kW là où le concurrent Volkswagen Group fait mieux. L'arrivée des constructeurs chinois est imminente. Ces mêmes constructeurs, qui proposent des voitures tout à fait abouties, vont visiblement prendre le pouvoir sur l'automobile en Europe. Fort heureusement pour le losange, la nouvelle Mégane est tout à fait prête à subir les assauts futurs venant de ce pays lointain...