

NOUVELLE RENAULT CLIO E-TECH, NOUVEAU RENAULT CAPTUR ET NOUVELLE RENAULT MEGANE E-TECH PLUG-IN



**LE GROUPE RENAULT INTENSIFIE SA
STRATEGIE D'ELECTRIFICATION AVEC
SA TECHNOLOGIE HYBRIDE
REVOLUTIONNAIRE E-TECH**

SOMMAIRE

Introduction	3
Expertise électrique	3
Technologie innovante.....	3
Mobilité durable pour tous.....	4
Quand le sport automobile inspire le véhicule de série	5
L'optimisation énergétique au cœur de travaux croisés	5
Une boîte de vitesses innovante qui favorise la réactivité	6
Renault E-TECH, une double motorisation alliant réactivité, plaisir de conduite et efficience	7
Réactivité à l'usage et optimisation énergétique	7
Régénération d'énergie et freinage régénératif.....	8
Une première gamme hybride pour tous, selon les besoins.....	9
La meilleure des Clio maintenant hybride	9
Nouveau Captur, électrique à la demande	12
Renault présente ses séries limitées de lancement Clio E-TECH EDITION et Nouveau Captur E-TECH EDITION.....	16
Nouvelle Mégane à l'heure de l'hybride rechargeable avec la technologie E-TECH Plug-in.....	18

Introduction

Dévoilés en première mondiale au salon automobile de Bruxelles au mois de janvier, **Clio E-TECH 140 ch** et **Nouveau Captur E-TECH Plug-in 160 ch**¹ sont désormais rejoints par **Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in 160 ch**.

Ces trois modèles « full hybrid » (Clio) et « plug-in hybrid » (Captur et Mégane) complètent la très large offre d'électrification de la gamme Renault aux côtés de modèles 100% électriques comme Nouvelle ZOE, Nouvelle Twingo Z.E. ou bien encore Kangoo Z.E. **Cette nouvelle gamme hybride E-TECH s'adapte à tous les usages** rencontrés par les clients (routiers, citadins polyvalents, etc.) selon la technologie choisie, en limitant les émissions de CO₂ et en maîtrisant la consommation de carburant, même sur de longs parcours. Cette offre d'hybridation abordable et placée au cœur du marché sur des véhicules *best-sellers* permet de rendre l'expérience électrique et son plaisir de conduite accessibles au plus grand nombre.

Expertise électrique

Le Groupe Renault est **pionnier et expert de la mobilité électrique**. Celle-ci est au cœur des engagements du Groupe dans sa vision d'une mobilité durable pour tous, aujourd'hui et demain. Cette expertise acquise dans le véhicule électrique **depuis plus de 10 ans** lui permet aujourd'hui de proposer des motorisations hybrides dynamiques et efficaces.

Grâce au développement d'une véritable motorisation hybride multimodes et non d'un simple moteur thermique électrifié, les motorisations E-TECH assurent :

- Un démarrage systématique en traction électrique.
- Un plaisir de conduite en toutes circonstances grâce à la capacité de roulage électrique étendue y compris lors des accélérations.
- Un excellent rendement énergétique, notamment grâce à sa boîte de vitesses innovante multimodes, un freinage régénératif efficace et une haute capacité de recharge des batteries. Le résultat conjoint de l'expertise acquise en Formule 1 et dans le véhicule électrique.

Grâce à ces atouts, Clio E-TECH peut assurer jusqu'à 80% du temps de roulage en ville en tout électrique, pour un gain de consommation en cycle urbain pouvant aller jusqu'à 40% par rapport à un moteur essence. Nouveau Captur E-TECH Plug-in et Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in disposent d'une autonomie permettant de rouler en 100 % électrique sur 50 kilomètres jusqu'à 135 km/h en utilisation mixte (WLTP) et jusqu'à 65 kilomètres en utilisation urbaine (WLTP City).

Technologie innovante

Le groupe motopropulseur commun aux motorisations hybrides de Renault est décliné en **deux variantes** : **E-TECH pour le « full hybrid »** (HEV ou « hybride ») et **E-TECH Plug-in pour le « plug-in hybrid »** (PHEV ou « hybride rechargeable »). Il est facilement intégrable sur ces modèles grâce à leur plateforme modulaire CMF-B et CMF-C/D conçues dès l'origine pour permettre l'électrification et à la compacité inédite de la technologie E-TECH qui peut se loger dans le compartiment moteur d'une citadine polyvalente telle que Clio.

Les ingénieurs de Renault ont développé une solution révolutionnaire pour proposer une offre hybride pertinente, originale et exclusive, ayant fait l'objet de plus de **150 brevets**. Elle est basée sur une **architecture hybride dite « série-parallèle »** pour offrir le maximum de combinaisons et maximiser le gain de CO₂ à l'usage.

¹ Un véhicule hybride plug-in (ou rechargeable) possède une batterie qui optimise le roulage en électrique grâce à sa possibilité de recharge par branchement électrique. Elle possède une autonomie électrique plus importante qu'un véhicule hybride dont la batterie se recharge exclusivement pendant la conduite.

Cette technologie hybride bénéficie également de l'expertise apportée par l'écurie **Renault F1 Team**. Celle-ci permet le **partage de technologies développées pour la F1**, adaptées aux véhicules hybrides de série.

Mobilité durable pour tous

Ces nouvelles motorisations hybrides s'appuient sur **l'expérience et les synergies de l'Alliance**. Complémentaires de celles développées par Nissan et Mitsubishi, elles visent à proposer, au sein de l'Alliance, un éventail de solutions technologiques adaptées aux besoins des différents marchés et en ligne avec les stratégies globales et locales de chaque marque.

La vision du Groupe Renault est de **fournir une mobilité durable pour tous, aujourd'hui et demain**. L'arrivée de ces nouvelles motorisations est un volet de cette vision. D'ici à 2022, le Groupe Renault ambitionne une électrification massive de sa gamme avec, 8 modèles 100% électriques et **12 modèles électrifiés** (hybrides et hybrides rechargeables).

Quand le sport automobile inspire le véhicule de série



Le sport automobile et l'implication de Renault en Formule 1 ont été au cœur du développement des motorisations hybrides E-TECH de Renault. Ces pontages entre le sport automobile et le véhicule de série s'articulent autour de plusieurs points : la récupération de l'énergie, son utilisation et l'usage d'une boîte de vitesses automatique innovante multimodes à crabots, une première pour un véhicule de série.

L'optimisation énergétique au cœur de travaux croisés

Les échanges croisés entre Renault F1 Team et l'ingénierie Renault dans le domaine de la gestion d'énergie sont une réalité depuis 2013. Préparant l'arrivée de l'hybride en Formule 1 en 2014, plusieurs ingénieurs, experts de l'hybridation et aujourd'hui en charge des modèles E-TECH de Renault travaillaient sur le développement du moteur hybride de la Formule 1 sur le site de Viry-Châtillon. Ils ont acquis une connaissance fine de la stratégie de gestion de l'énergie qu'ils ont ensuite appliqué dans le développement de ces modèles.

C'est notamment grâce à ces transferts de connaissance que les motorisations E-TECH allient le plaisir de conduite à une grande efficacité **en matière de régénération et d'utilisation de l'énergie.**

Sur un moteur de Formule 1 comme sur un moteur E-TECH de série, les lois de gestion d'énergie sont construites afin d'utiliser le régime de rendement optimum de ce moteur (puissance thermique délivrée au regard du carburant utilisé). Grâce à ce procédé, chaque fois que la création d'énergie excède le besoin de puissance, la batterie se recharge.

De même, comme en F1, la décélération et le freinage permettent de récupérer de l'énergie cinétique, transformée en énergie électrique pour régénérer la batterie. Sur les véhicules de série, notamment lorsqu'ils circulent sur autoroute, les lois de gestion d'énergie lancent la recharge de la batterie en imposant au moteur de fonctionner sur son régime de rendement optimum. Ce surplus d'énergie peut ensuite être utilisé pour soulager le moteur thermique lors d'une forte sollicitation sur la pédale d'accélérateur, ou pour assurer un roulage 100 % électrique lors d'un passage urbain sur le trajet programmé.

Sur les modèles de série disposant de la motorisation E-TECH Plug-in, le mode SPORT présent dans les réglages MULTI-SENSE permet de disposer simultanément de toute la puissance thermique et électrique afin d'obtenir davantage de plaisir de conduite et d'efficacité dans les accélérations. Sous forte charge de la pédale d'accélérateur, les deux moteurs électriques apportent un complément de puissance commun au moteur thermique. **Cet usage provient directement de la Formule 1**, où les pilotes peuvent selon un mode spécifique demander le maximum de puissance disponible, lors des tours de qualification notamment.

Une boîte de vitesses innovante qui favorise la réactivité

L'architecture du groupe motopropulseur de la motorisation Renault E-TECH repose sur des bases communes avec celles des monoplaces de Renault F1 Team : un moteur thermique associé à deux moteurs électriques et une batterie centrale. Cette architecture est associée à une **boîte de vitesses multimode à crabots**.

Grâce à son association avec les moteurs électriques, cette boîte de vitesses, sans embrayage, permet une traction 100% électrique au démarrage. Cela **réduit significativement les ruptures d'accélération lors des changements de rapports**, ce qui bénéficie au confort de conduite et aux performances sur les accélérations. **En F1**, cette douceur dans les changements de rapports est également importante pour limiter les à-coups et donc les pertes d'adhérence.

Renault E-TECH, une double motorisation alliant réactivité, plaisir de conduite et efficacité

Développée et brevetée par l'ingénierie Renault, la motorisation E-TECH (hybride ou hybride rechargeable) est l'héritière de celle du concept-car EOLAB, présenté au Mondial de l'Automobile 2014. Elle tire profit de l'expérience électrique de la marque et utilise des éléments conçus au sein de l'Alliance, à l'image de son **moteur essence 1,6 litre nouvelle génération** retravaillé spécifiquement pour l'occasion. Il est accompagné de **deux moteurs électriques – dont un de type HSG (High-Voltage Starter Generator, ou démarreur haute tension) – et d'une boîte de vitesses multimodes innovante à crabots sans embrayage**. L'association révolutionnaire des moteurs électriques et de la boîte à crabots permet d'optimiser et de lisser les passages de rapports (une architecture synonyme de meilleur rendement énergétique, fruit de l'expérience de l'écurie Renault F1 Team).



La capacité de la batterie lithium-ion varie selon le type de motorisation hybride :

- **Sur Clio E-TECH**, la batterie de 1,2 kWh (230V) permet une réduction notable de la consommation du carburant et des émissions de CO₂, avec jusqu'à 80% du temps de roulage urbain en mode 100% électrique.
- **Sur Nouveau Captur E-TECH Plug-in et Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in**, la batterie de 9,8 kWh (400V) permet de parcourir jusqu'à 65 km en mode 100% électrique en cycle urbain (WLTP).

Réactivité à l'usage et optimisation énergétique

L'association de deux moteurs électriques, d'une boîte de vitesses innovante multimodes et du moteur thermique offre une grande variété de modes de fonctionnement.

- **Traction 100% électrique au démarrage** : l'absence d'embrayage sur cette boîte de vitesses innovante permet de démarrer en 100% électrique sans sollicitation du moteur thermique. C'est donc le moteur électrique principal qui assure systématiquement le démarrage des véhicules hybrides E-TECH. Un agrément supplémentaire puisque le couple est disponible immédiatement pour un démarrage particulièrement réactif.
- **Adaptation automatique aux situations de conduites** : la technologie E-TECH est **basée sur une architecture série-parallèle** lui permettant de combiner les atouts des différents types d'hybridation possibles (série, parallèle et série-parallèle). Les moteurs sont capables de fonctionner indépendamment ou de concert en dirigeant leur puissance vers les roues. Le groupe motopropulseur

gère ces moteurs et leur apport en fonction des besoins d'accélération et de puissance éventuels, ainsi que des opportunités de régénération de la batterie. Cette gestion s'effectue selon 15 combinaisons de fonctionnement entre les différents moteurs et les rapports enclenchés sur la boîte de vitesses.

A l'usage, **les changements de modes de fonctionnement sont quasiment imperceptibles** et ne nécessitent aucune action du conducteur. Le système E-TECH choisit automatiquement le mode le plus approprié à la situation dans le but d'optimiser au mieux les émissions et la consommation tout en assurant une conduite réactive et agréable.

Régénération d'énergie et freinage régénératif

Dans le même temps, la technologie E-TECH permet d'optimiser au mieux l'énergie dans les phases de décélération et de freinage.

- **Régénération de la batterie à la décélération** : lorsque le conducteur lève le pied de la pédale d'accélération et que le levier de vitesses est positionné sur Drive, le moteur électrique principal fonctionne comme un générateur. Il récupère l'énergie cinétique produite par la décélération pour la transformer en énergie électrique et la renvoyer vers la batterie.
- **Mode « B »** : pour récupérer davantage d'énergie, il est possible de passer le levier de vitesses en position Brake (B). La régénération maximale est ainsi augmentée - dans la limite de charge de la batterie, jusqu'à une vitesse de ralenti d'environ 7km/h.
- **Freinage régénératif** : lorsque le conducteur appuie sur la pédale de frein, le freinage s'enclenche via une contribution électrique. Elle est complétée si nécessaire par la contribution hydraulique issue des plaquettes de frein. Là aussi, le moteur électrique vient apporter un complément de freinage et peut récupérer le surplus d'énergie pour le renvoyer vers la batterie – dans la limite des capacités de stockage de celle-ci.

L'ensemble de ces caractéristiques assure aux modèles Renault E-TECH et E-TECH Plug-in une excellente réactivité pour un meilleur plaisir de conduite, une grande optimisation énergétique ainsi que l'amélioration de la recharge de la batterie à la décélération et au freinage pour des performances de conduite au meilleur niveau.

Une première gamme hybride pour tous, selon les besoins

Complémentaire des modèles à motorisation 100% électrique de la gamme Renault, les nouveaux modèles à motorisation hybride Clio E-TECH, Nouveau Captur E-TECH Plug-in et Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in répondent à des usages variés. Elles permettent de démocratiser l'expérience électrique en étant disponibles sur des véhicules polyvalents et « cœur de gamme », avant d'être déployés à plus grande échelle par la suite.



La meilleure des Clio maintenant hybride

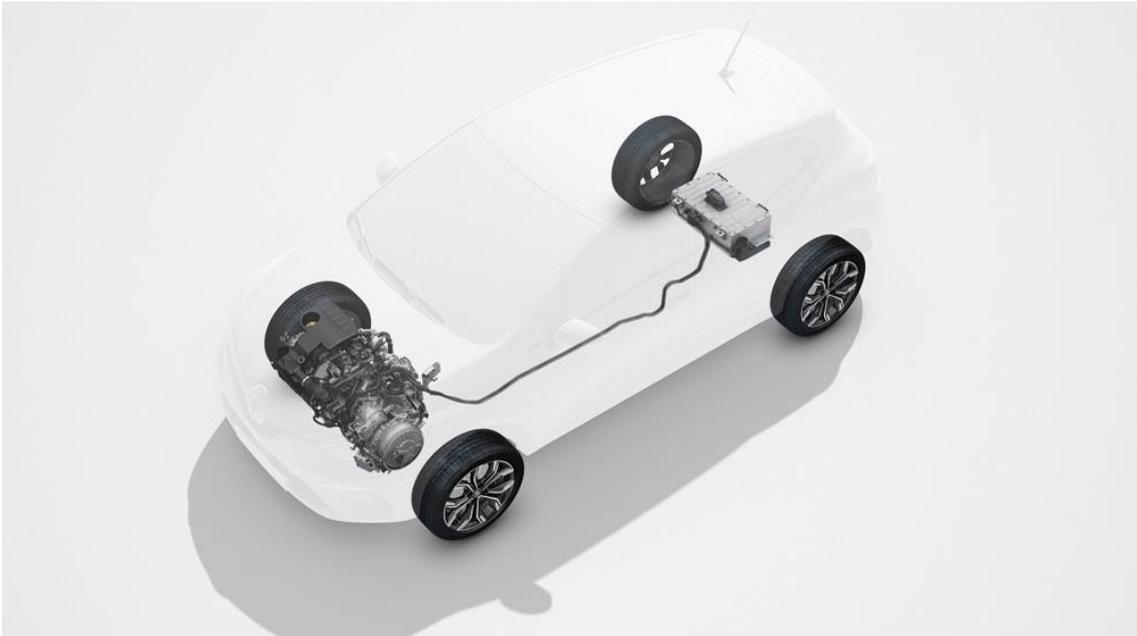
Pour le Groupe Renault, le futur de la mobilité sera autonome, électrique et connecté. Renouvelée en 2019, Clio incarne cette vision. Elle dispose par exemple d'un ensemble d'aides à la conduite parmi les plus modernes et les plus évoluées du segment, dont l'Assistant Autoroute et Trafic, une prestation d'autonomie de niveau 2. Avec son grand écran 9,3 pouces et le lancement de l'offre connectée Renault EASY CONNECT, elle profite également de possibilités multimédia très riches.

Et pour la première fois, la gamme Clio intègre une motorisation « full hybride » baptisée E-TECH. En complément des motorisations thermiques, celle-ci incarne parfaitement les synergies qui sont au cœur de la stratégie du Groupe Renault, pionnier et leader européen de la mobilité électrique, et de ses partenaires de l'Alliance. Elle offre une expérience unique, avec un plaisir de conduite inédit sur le marché des citadines hybrides, grâce à sa capacité étendue à rouler en électrique et sa réactivité instantanée au moment du démarrage et de l'accélération.

Combiner efficacité et plaisir de conduire

Sur Clio E-TECH 140 ch, la motorisation hybride offre une efficacité maximale à l'usage avec une réactivité dynamique à la pointe du marché, concrétisée par un passage de 80 à 120km/h en seulement 6,9s.

Le freinage régénératif, combiné à la haute capacité d'auto-recharge des batteries de 1,2 kWh (230V) et au rendement du système E-TECH optimise la consommation. De quoi obtenir **jusqu'à 80% du temps de roulage en ville en tout électrique**, pour **un gain de consommation pouvant aller jusqu'à 40% par rapport à un moteur thermique** en cycle urbain, sans changer ses habitudes. En mode tout électrique, Nouvelle Clio peut circuler jusqu'à 70-75 km/h.



L'ensemble des dispositifs hybrides représente un surpoids limité à seulement 10 kilos environ par rapport à une motorisation dCi 115. **En cycle mixte, Clio E-TECH consomme moins de 4,5 litres/100 km et émet moins de 100 grammes de CO₂/km (valeurs WLTP, sous réserve d'homologation définitive).** Son volume de coffre n'est pas amputé par les batteries (300 litres), la banquette arrière reste rabattable et l'emplacement pour la roue de secours est préservé. En mixant confort et performance, elle offre des prestations dynamiques dignes du segment supérieur. Elle reste ainsi fidèle à la polyvalence qui a fait son ADN depuis 30 ans.

Des marqueurs spécifiques pour Clio E-TECH

A l'extérieur, Clio E-TECH se distingue par une jupe arrière spécifique et des badges E-TECH sur le montant central ainsi que sur la porte de coffre. Un pack de customisation « Hybrid Blue » est également disponible à l'extérieur et à l'intérieur.



A l'intérieur, le « Smart Cockpit » intègre un tableau de bord numérique de 7 pouces ainsi que le nouveau système multimédia Renault EASY LINK avec, au choix, l'écran 7 pouces horizontal ou le grand écran 9,3 pouces vertical avec la plus grande surface d'affichage de la catégorie. Ce nouveau tableau de bord numérique bénéficie

d'animations spécifiques dédiées à l'hybride. Elles peuvent indiquer l'état de recharge de la batterie ou l'utilisation du moteur électrique, par exemple.



Le levier de vitesses spécifique dispose d'un badge « E-TECH ». Enfin, le bouton d'activation de la fonction Stop & Start sous l'écran multimédia est remplacé par un bouton « EV » spécifique, pour forcer le roulage électrique – sous réserve d'une batterie suffisamment chargée.

Nouveau Captur, électrique à la demande

Best-seller de son segment, aussi bien en France qu'en Europe, Captur est l'un des fers de lance de la gamme Renault. Présent sur tous les continents et sur des marchés clés comme la Chine, où il est désormais industrialisé pour le marché local, Nouveau Captur renforce l'ADN qui a fait son succès avec un design entièrement nouveau et une nouvelle dimension technologique. Avec sa motorisation hybride rechargeable E-TECH Plug-in, il répond aux trois piliers de la vision du Groupe Renault de la mobilité de demain : autonome, connectée et électrique.



Cette motorisation sera proposée à terme dès le niveau de finition intermédiaire de la gamme Nouveau Captur. A travers un modèle populaire et iconique et en se basant sur son expertise de la mobilité électrique, Renault démocratise la technologie hybride rechargeable pour proposer une expérience de conduite unique accessible à tous.

Une polyvalence maximale

La motorisation E-TECH Plug-in 160 ch et sa batterie grande capacité (9,8 kWh et 400V pour un poids limité de 105 kg) offrent à Nouveau Captur une autonomie permettant de **rouler en 100 % électrique sur 50 kilomètres** jusqu'à **135 km/h en utilisation mixte (WLTP) et jusqu'à 65 kilomètres en utilisation urbaine (WLTP City)**. Nouveau Captur fait preuve d'une polyvalence inédite : il peut fonctionner en électrique sans consommer de carburant sur les trajets du quotidien et vous emmener en week-end ou en vacances sur les longs trajets sans se préoccuper de la distance. Il offre ainsi une plage d'utilisation très large et sans aucun compromis. Afin de maximiser l'autonomie en mode électrique, la batterie se recharge par branchement (entre 3 et 5h selon le type de prise, y compris domestique). Nouveau Captur E-TECH Plug-in fonctionne sinon comme un modèle E-TECH « full hybrid », avec tous les atouts de cette motorisation comme le démarrage systématique en mode électrique et une consommation réduite.

Nouveau Captur E-TECH Plug-in dispose d'un nouveau mode MULTI-SENSE : le mode PURE. Accessible dans les réglages à l'écran et par l'intermédiaire d'un bouton dédié sur le tableau de bord, il permet de basculer en mode 100% électrique (sous condition de réserve suffisante).

Dans le **mode SPORT du MULTI-SENSE**, si la batterie dispose de suffisamment d'énergie, il est possible, en enfonçant la pédale d'accélérateur à fond, de **combinaison des trois motorisations comme le permet son architecture série-parallèle**. Le véhicule dispose alors de toute la puissance disponible du groupe motopropulseur, pour un dépassement, par exemple.



Une autre fonction baptisée « E-Save » et accessible elle aussi dans le MULTI-SENSE limite l'usage du moteur électrique et privilégie le moteur thermique afin de conserver une réserve de charge (40% de la batterie au minimum) pour passer en conduite électrique au moment choisi (circuler en centre-ville, par exemple).

En cycle mixte, Nouveau Captur E-TECH Plug-in consomme 1,5 L/100 km et émet 32 grammes de CO₂/km (valeurs WLTP).

Des marqueurs spécifiques pour Nouveau Captur E-TECH Plug-in

Nouveau Captur E-TECH Plug-in affiche des éléments de style propres à cette version hybride. Des badges « E-Tech Plug-in Hybrid » sont apposés sur la porte de coffre et le montant central. Le réservoir à essence se situe côté gauche du véhicule, et la prise de recharge du côté droit. Celle-ci possède un voyant lumineux qui indique l'état de la charge selon la couleur : bleue (en charge), vert (chargée), orange (en attente), rouge (non rechargée).



A l'intérieur, l'habitabilité pour les passagers reste identique, la banquette arrière coulisse toujours sur 16 centimètres et le plancher reste plat lorsque les sièges sont rabattus. Un espace de 40 litres sous le faux plancher articulé permet de ranger les câbles de recharge sans empiéter sur le volume de coffre.



Des identifiants spécifiques sont également présents dans le « Smart Cockpit », dont un badge « E-TECH » sur le levier de vitesse. Un bouton « EV » permet d'activer directement le mode PURE (conduite 100% électrique) pendant le trajet tandis que le levier de vitesse à commande électrique « e-shifter » (sans câble mécanique) dispose d'une fonction Brake pour maximiser l'utilisation du freinage régénératif.

Nouveau Captur E-TECH Plug-in dispose des deux plus grands écrans de sa catégorie : le tableau de bord numérique de 10,2 pouces et l'écran multimédia 9,3 pouces avec système Renault EASY LINK. Ces deux écrans facilitent le suivi des modes de conduite activés. Sur l'écran du tableau de bord, il est ainsi possible d'afficher l'autonomie en mode électrique, les échanges de flux et la récupération d'énergie, le temps de recharge nécessaire, ou le niveau de charge actuel de la batterie.



L'ensemble de ces informations sont par ailleurs disponibles dans l'écran multimédia du tableau de bord.

Par ailleurs, l'application MY Renault dispose de fonctions spécifiques à la motorisation E-TECH Plug-in, par exemple pour afficher le statut de la batterie ou programmer la recharge à distance.

Renault présente ses séries limitées de lancement Clio E-TECH EDITION et Nouveau Captur E-TECH EDITION

Disponibles à la commande au printemps, Clio E-TECH EDITION et Nouveau Captur E-TECH EDITION sont proposés en plusieurs teintes de caisse : Blanc Glacier, Blanc Quartz, Gris Highland, Gris Titanium et Noir Etoilé pour Clio ; biton Gris Highland/Noir Etoilé, Gris Cassiopée/Noir Etoilé, Noir Etoilé/Gris Highland et Blanc Nacré/Noir Etoilé pour Nouveau Captur.



Nouveau Captur E-TECH EDITION

Ces modèles basés sur le niveau de finition Intens se distinguent par des marquages dynamiques réhaussés d'une touche cuivrée. Situés au niveau des prises d'air du bouclier avant, des jantes et des enjoliveurs d'aile, ils renforcent le caractère expressif des véhicules. Côté conducteur, un court texte descriptif situé sous le rétroviseur ajoutera une touche technique à ces séries limitées. Les protections inférieures de porte de Clio E-TECH EDITION seront également animées tout comme les custodes arrière de Nouveau Captur E-TECH

EDITION.



Clio E-TECH EDITION

A bord, ces versions EDITION de Clio E-TECH et Nouveau Captur E-TECH Plug-in s'illustrent par leur intérieur à l'ambiance technique, qui joue sur les contrastes des inserts gris clair des portes et de la planche de bord avec le mobilier et le ciel de pavillon noirs. L'ensemble est réhaussé par des lignes bleues hybride sur les aérateurs. La sellerie mixte noir & gris se pare également de surpiqures bleues. L'équipement est complété par des seuils de portes E-TECH retro éclairés et des surtapis spécifiques.

Nouvelle Mégane à l'heure de l'hybride rechargeable avec la technologie E-TECH Plug-in

Depuis la présentation de la toute première Mégane, en 1995, 7 millions de voitures ont été vendues à travers le monde, sur 4 générations différentes. Plus qu'un modèle, Mégane est progressivement devenue une gamme complète. Aujourd'hui, c'est une berline aux multiples facettes comme le démontre Nouvelle Mégane qui embarquera dès cet été la technologie hybride rechargeable E-TECH Plug-in. Celle-ci offre une polyvalence maximale et permet de découvrir une nouvelle expérience électrique, tout en limitant les émissions de CO₂ et en maîtrisant la consommation de carburant, même sur de longs parcours.



L'hybride rechargeable au cœur du marché

Expert de la mobilité électrique, Renault fait bénéficier Nouvelle Mégane de la motorisation hybride rechargeable E-TECH Plug-in 160 ch. Elle tire parti d'une technologie inédite, centrée sur la récupération d'énergie pour proposer une expérience de conduite unique.

Cette offre « cœur de marché » est centrée sur les attentes de la clientèle. Elle sera proposée sur plusieurs niveaux de finitions, dès le niveau intermédiaire. Disponible au lancement sur Nouvelle Mégane Estate, la motorisation E-TECH Plug-in sera également proposée sur la version berline par la suite.

Polyvalence et économies

Grâce à sa batterie d'une capacité de 9,8 kWh (400V) pour seulement 105 kg, Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in dispose d'une autonomie permettant de rouler en 100 % électrique jusqu'à 135 km/h sur 50 kilomètres en cycle mixte (WLTP) et jusqu'à 65 kilomètres en cycle urbain (WLTP City).

En cycle mixte, Nouvelle Mégane E-TECH Plug-In consomme 1,3 L/100 km et émet moins de 30 grammes de CO₂/km (valeurs WLTP en cours d'homologation).

Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in fait ainsi preuve de sa polyvalence. Elle peut fonctionner sans consommer de carburant sur les trajets du quotidien et vous emmener en week-end ou en vacances sur les longs trajets. Quel que soit l'état de charge de la batterie, Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in profite des atouts majeurs du système hybride E-TECH : le démarrage systématique en mode électrique et une consommation réduite.

Réglages personnalisés

A bord, Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in dispose d'un nouvel écran multimédia 9,3 pouces avec système multimédia Renault EASY LINK et d'un tableau de bord numérique 10,2 pouces. Elle bénéficie de réglages MULTI-SENSE dédiés avec 3 modes de conduite :

- Pure : accessible dans les réglages à l'écran et par l'intermédiaire d'un bouton dédié sur le tableau de bord, ce mode permet de basculer sous condition de réserve suffisante en conduite 100% électrique.
- MySense : ce mode optimise le mode hybride pour des coûts d'usage réduits. Sa fonction « E-Save » permet de conserver une réserve de charge (40% de la batterie au minimum) pour passer en conduite 100% électrique au moment choisi (circulation en centre-ville, par exemple).
- Sport : ce mode permet de profiter des performances maximales en combinant la puissance des trois moteurs.

Enfin, avec une partie du coffre dédié au rangement du câble, Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in conserve toutes ses fonctionnalités de modularité comme sa banquette rabattable avec plancher plat.

Des marqueurs spécifiques pour Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in

Nouvelle Mégane E-TECH Plug-in profite de détails stylistiques propres à cette version hybride. Sur ce modèle, la trappe de charge se situe à droite, en symétrie de la trappe à carburant, située elle à gauche.



Des badges « E-Tech Plug-in Hybrid » sont apposés sur la porte de coffre et le montant latéral et un cerclage bleu vient entourer les cabochons de roue.



A l'intérieur du véhicule, le levier de vitesses bénéficie d'un marquage « E-TECH ».



Le tableau de bord numérique dispose d'un habillage différent et de réglages MULTI-SENSE spécifiques à cette version.



Enfin, le bouton d'activation de la fonction Stop & Start sous l'écran multimédia est remplacé par un bouton « EV » spécifique, pour forcer le mode électrique – sous réserve d'une batterie suffisamment chargée.