

# COMMUNIQUÉ DE PRESSE

06/09/2021



## PREMIERE MONDIALE: NOUVELLE RENAULT MÉGANE E-TECH 100% ÉLECTRIQUE

- NOUVEAU LANGAGE “SENSUAL TECH”
- COMPACTITE POUR L’EXTERIEUR, GRANDE HABITABILITE A L’INTERIEUR
- OPENR LA NOUVELLE EXPÉRIENCE D’INFOTAINMENT CONNECTÉ AVEC ÉCRAN 24”
- UNE BATTERIE FINE DE 60 KWH POUR UNE AUTONOMIE JUSQU’A 470 KM



Nouvelle Mégane E-TECH Electric est une icône du nouveau monde et du nouveau monde électrique. A ce titre, elle s’inscrit dans un écosystème où le véhicule représente une plateforme matérielle, hébergeant des logiciels de pointe et une connectivité optimisée pour délivrer de nouvelles expériences. Grâce à la nouvelle plateforme CMF-EV, Mégane E-TECH Electric offre une grande habitabilité à l’intérieur et du dynamisme sur la route avec sa direction directe mais précise.

De même, à la manière du smartphone, Nouvelle Mégane E-TECH Electric s’intègre dans l’écosystème digital de son utilisateur. C’est un véhicule high-tech toujours prêt à rendre service, avec son système d’affichage inédit OpenR et son nouveau système multimédia OpenR Link, développé avec Google et basé sur Android Automotive OS. Le profil de chaque utilisateur peut ainsi être relié à son compte Google personnel, pour une expérience encore plus riche. En complément de la navigation Google Maps et du catalogue d’applications Google Play, l’assistant vocal intégré de Google et les fonctions de l’application My Renault apportent encore plus d’interactivité et de proactivité au quotidien.

La Mégane du demain est déjà là !

### RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com



« Nouvelle Mégane incarne la révolution électrique que Renault a initiée il y a dix ans. En démocratisant la technologie électrique, Nouvelle Mégane réussit à rendre le véhicule électrique accessible, sans compromis sur l'efficacité et le plaisir de conduire. Ce que ce véhicule transmet, c'est l'émotion, nous l'avons créé en l'imaginant comme la GTI des véhicules électriques. », déclare Luca de Meo, CEO de Renault Group.

## Un nouveau départ

Renault prend un nouveau départ avec le choix stratégique de fabriquer Nouvelle Mégane E-TECH Electric en France, dans l'usine de Douai, au cœur d'ElectriCity, le nouveau pôle industriel électrique de référence en Europe. Avec une ambition de 400 000 véhicules par an, Renault ElectriCity sera bientôt le centre de production de véhicules électriques le plus important et compétitif d'Europe. Il est situé dans les Hauts-de-France, un emplacement idéal au plus près de la demande.

## MEGANE, UNE EVIDENCE

Qui dit berline compacte chez Renault dit Mégane, un modèle proposé dans la gamme depuis vingt-six ans à travers quatre générations. Un héritage que salue Nouvelle Mégane E-TECH Electric, par son design et sa polyvalence. Elle conserve et optimise l'ADN qui a fait de chaque génération de Mégane une référence sur le segment : plaisir de conduite, confort et sérénité, habitabilité, volume de coffre. Tout en ajoutant de nouveaux atouts comme le design « coup de cœur », le rapport taille/habitabilité inédit et tous les bénéfices liés à la motorisation électrique.

Via Nouvelle Mégane E-TECH Electric, Renault revendique la continuité de son histoire et les succès portés par le nom Mégane. Elle inscrit ce nom dans la modernité et le futur. Lui attribuer était une évidence. C'est à travers elle qu'il perdurera.

## Nouveau langage « sensual-tech »

À l'image de la marque, le design Renault évolue et se fait plus « tech ». Tout en conservant les modèles sensuels qui ont fait son succès récent, il intègre des éléments très technologiques (feux LED arrière micro-optiques, écran OpenR) et d'autres dont les codes sont inspirés des objets high-tech et du monde de la hi-fi (grilles d'aérateurs, gravure laser des animations sur les protections de bas de porte).

## Proportions inédites et dynamiques

Avec l'empattement allongé (2,70 m pour une longueur totale de 4,21 m) et les porte-à-faux réduits offerts par la nouvelle plateforme modulaire CMF-EV, Nouvelle Mégane E-TECH Electric affiche des proportions inédites donnant l'opportunité aux designers de dessiner une berline dynamique avec une empreinte au sol maîtrisée. La finesse record de la batterie (110 mm seulement !) leur a permis d'affiner les proportions extérieures mais également de repousser les limites du ratio encombrement extérieur/habitabilité intérieure, tout en abaissant le centre de gravité pour plus de plaisir et de dynamisme de conduite.

Au final, Nouvelle Mégane E-TECH Electric cumule sa compacité et sa hauteur contenue (1,50 m) avec la capacité à faire ressentir depuis l'extérieur sa grande habitabilité intérieure.

## Aérodynamisme et efficacité

Une impression de robustesse se dégage grâce à la présence d'attributs évoquant le monde des crossovers : grandes roues de 20 pouces, protections de bas de caisse et de passages de roue, ceinture de caisse haute. Le pavillon fuyant, les voies élargies et les poignées de porte « flush » intégrées en série évoquent quant à eux le



monde des coupés. La hauteur contenue, l'habitabilité et le volume de coffre sont des références au monde des « hatchbacks » traditionnelles du segment C.

La recherche de l'aérodynamisme à travers l'efficacité du design a été un élément structurant du style de Nouvelle Mégane E-TECH Electric. La hauteur contenue, la chute de pavillon, les pneumatiques à flancs étroits, les boucliers sculptés avec à l'avant des écopés d'air et à l'arrière des lignes de caractère intégrées aux parties latérales contribuent à marquer visuellement l'aérodynamisme du véhicule, mais aussi, de manière concrète, à optimiser son efficacité

### **Teintes élégantes et distinctives**

Nouvelle Mégane E-TECH Electric sera proposée dans six teintes de carrosserie élégantes et distinctives : Gris Rafale, Gris Schiste, Bleu Nocturne, Rouge Flamme, Noir Etoile et Blanc Glacier. Pour plus de personnalisation, il est possible d'opter pour du bi-ton en différenciant la couleur du toit, des montants et, selon les finitions, des coques de rétroviseur extérieur avec les teintes Gris Schiste, Noir Etoile et Blanc Glacier, avec plus de 30 combinaisons possibles.

Autre élément distinctif : la teinte dorée Warm Titanium que revêtent en finition haute la lame à l'avant et à l'arrière des boucliers ainsi que les écopés latéraux du bouclier avant. Elle apporte à la fois prestance et sportivité à Nouvelle Mégane E-TECH Electric.

Le véhicule affiche sa prestance avec des pneumatiques de 20 pouces (18 pouces en entrée de gamme). Deux jantes différentes sont proposées en 20 pouces, deux autres en 18 pouces. Toutes affichent le nouveau logo Renault en leur centre.

### **Signature électrique**

100% LED, l'éclairage avant et arrière de Nouvelle Mégane E-TECH Electric est finement ciselé et se veut très moderne. Le véhicule inaugure des signatures lumineuses inédites, très « électrisantes » et qui sont traversantes jusqu'au logo central, afin de renforcer son design dynamique. A l'avant, les feux de jour semblent s'échapper des projecteurs et sillonnent jusqu'aux écopés latéraux du bouclier. A l'arrière, de nombreux filaments micro-optiques découpés au laser forment deux trames de stries qui créent un effet 3D de moirage : les lignes entrecroisées semblent vibrer, comme si elles étaient vivantes. En complément des clignotants dynamiques très élégants, les feux stop s'affichent sous la forme de deux traits superposés, à l'image d'un signe « pause ».

Les projecteurs, composés de six réflecteurs, sont adaptatifs. Plus besoin de passer de feux de route en feux de croisement, l'ajustement est automatique. Ainsi, l'éclairage est plus large en ville pour mieux voir autour du véhicule et plus profond sur route et autoroute, pour voir plus loin, sans éblouir les véhicules situés devant ou venant en sens inverse. Cet éclairage s'adapte également aux conditions climatiques (pluie, brouillard), via un bouton au tableau de bord, pour faire office de phares antibrouillards. Les clignotants dynamiques complètent cette panoplie de fonctions ultra moderne et très esthétique.

### **Poignées de portes automatiques**

Toutes les versions de Nouvelle Mégane E-TECH Electric intègrent des poignées de porte affleurantes. Lorsque le conducteur ou son passager avant s'approche pour ouvrir une portière, ou lorsque le véhicule est déverrouillé, les poignées dissimulées dans la carrosserie sortent automatiquement, par le biais d'un système



électrique. Elles reprennent leur position fermée au bout de deux minutes de stationnement, lorsque la voiture commence à avancer, ou encore lors du verrouillage des portières.

### **Bienvenue à bord**

La séquence d'accueil proposée par Nouvelle Mégane E-TECH Electric s'achève lorsque le conducteur prend place à bord. L'écran OpenR réunissant les afficheurs du tableau de bord et l'écran central multimédia s'éveille pour afficher le logo et le nom de la marque. L'éclairage d'ambiance soulignant le poste de conduite s'allume tandis que les haut-parleurs jouent un nouveau son identitaire Renault souhaitant la bienvenue à bord.

### **OpenR, le plus grand des écrans**

C'est la pièce maîtresse de l'habitacle de Nouvelle Mégane E-TECH Electric, un joyau qui incarne toute la technologie intégrée dans ce modèle nouvelle génération ! Annoncé par les concepts TreZor (2016), SYMBIOZ (2017) et MORPHOZ (2019), le nouvel écran unifié OpenR combine, dans une forme de L renversé, l'afficheur numérique du tableau de bord et l'écran multimédia de la console centrale. Il s'agit de la première apparition en série de cet équipement unique sur le marché, fruit de longues années de développement au sein du Design, du Produit et de l'Ingénierie Renault et qui intègre nativement les aérateurs centraux afin de conserver l'esprit « flush » du design du véhicule.

L'écran OpenR est recouvert d'une surface en verre renforcée qui améliore sa robustesse et le rend plus agréable au toucher et à l'œil. La luminance et le taux de réflexion lumineuse des écrans ont été optimisés pour une meilleure visibilité au soleil, en combinaison avec un traitement antireflets spécifique. Ce qui permet de se passer de la « visière » classique d'un tableau de bord pour dégager de l'espace et donner un effet flottant très moderne à l'ensemble.

L'écran OpenR offre une surface d'affichage totale inédite : 321 cm<sup>2</sup> pour l'écran 12,3 pouces du tableau de bord (1920 x 720 pixels, format paysage) et 453 cm<sup>2</sup> pour l'écran multimédia 12 pouces (1250 x 1562 pixels, format portrait). Soit un total de 774 cm<sup>2</sup> pour un espace digital embarqué unique pour la catégorie, digne des plus grandes berlines premium ! En entrée de gamme, l'écran multimédia mesure 9 pouces (1250 x 834 pixels, format paysage).

L'écran OpenR fait le plein des meilleures technologies pour une expérience à la fois fluide et riche. Il intègre la troisième génération de la plateforme Snapdragon Automotive Cockpit de Qualcomm, supportant un affichage multiple, une connectivité de pointe dont l'USB Type-C et toutes les technologies nécessaires à la sécurité embarquée et aux aides à la conduite (Around View Monitor 3D par exemple). Côté logiciel, il accueille le nouveau système OpenR Link avec Google intégré, pour une expérience connectée intuitive et optimisée.

### **Intuitivité maximale**

Le système OpenR Link est basé sur Android OS, le même qui anime plus de 75% des smartphones dans le monde\*, dans sa version dédiée à l'automobile (Android Automotive). Développé par Google, il s'agit d'un logiciel ouvert et évolutif, toujours à jour.

Simple et intuitif, OpenR Link intègre toutes les fonctions que l'on peut trouver dans un smartphone ou une tablette, faisant s'intégrer de plain-pied Nouvelle Mégane E-TECH Electric dans l'écosystème digital de son utilisateur. Il se pilote d'ailleurs comme une tablette, que ce soit avec un doigt (appui court, appui long, scroll),

#### **RENAULT PRESS**

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com



plusieurs doigts (pincer, zoomer, etc.) ou avec la voix grâce à la reconnaissance vocale. Il reçoit et affiche des notifications et permet de naviguer facilement entre ses différents univers (Accueil/Navigation, Musique, Téléphone, Applications, Véhicule) grâce à la barre de menu située en haut de l'écran.

Enfin, comme le système d'exploitation d'un smartphone ou d'une tablette, OpenR Link se met à jour automatiquement, par l'intermédiaire de la technologie FOTA (*Firmware Over-The-Air*).

### **Le même son premium pour tous les occupants**

En complément des deux systèmes sonores Arkamys en entrée et milieu de gamme, Nouvelle Mégane E-TECH Electric intègre en finition haute (option en milieu de gamme) un tout nouveau système sonore premium signé Harman Kardon.

La mise au point de ce système a fait partie intégrante du développement de Nouvelle Mégane E-TECH Electric, afin d'offrir une expérience musicale inédite aux occupants du véhicule. Affichant une puissance totale de 410 W, il ne compte pas moins de 9 canaux : 2 tweeters sur les côtés du tableau de bord, deux woofers dans les panneaux de porte avant, deux tweeters et deux woofers dans les panneaux de porte arrière et un caisson de basses situé dans le coffre.

### **Habitabilité maximisée**

L'effet est saisissant dès que l'on monte à bord : quel espace ! Malgré une empreinte au sol moindre, Nouvelle Mégane E-TECH Electric affiche des cotes intérieures semblables à celles de la Mégane thermique (espace longitudinal, distance entre passagers) voire supérieures (rayon aux genoux à l'arrière de 21 cm). Mais surtout, l'habitabilité et la praticité ont été maximisées grâce à la plateforme CMF-EV : empattement allongé, compartiment moteur plus petit et intégrant des éléments de la climatisation, planche de bord affinée, etc. Ainsi, les passagers avant disposent de plus d'espace au niveau de la console centrale et sous la planche de bord. Par ailleurs, l'espace à bord et le confort sont amplifiés par l'absence de tunnel de transmission (plancher plat) ainsi que du levier de vitesses et de la platine de commandes habituellement intégrés à la console centrale.

### **Matériaux « comme à la maison » et recyclés**

A bord de Nouvelle Mégane E-TECH Electric, les inspirations venues du mobilier sont manifestes et plusieurs matériaux inédits ou recyclés se combinent pour donner une ambiance chaleureuse afin de se sentir « comme chez soi ». La volonté des designers était également d'aller au-delà des matériaux traditionnels comme le plastique et au-delà des couleurs traditionnelles comme le noir.

Ainsi, la planche de bord est coiffée par du textile en entrée et milieu de gamme. Une matière remplacée par du TEP (effet cuir) en finition haute. Le contour supérieur de la planche de bord ainsi que le bandeau supérieur des panneaux de porte se parent d'un gainage Alcantara en milieu de gamme et d'une pièce de bois décorative Nuo en finition haute. Le Nuo est un nouveau matériau innovant en bois véritable. Il est composé de fines feuilles de tilleul découpées au laser et reliées à un tissu par un adhésif à faible impact environnemental. Il est appliqué ici en première mondiale sur un modèle de série. Associé à la coiffe de planche de bord en TEP, aux surpiqûres dorées Warm Titanium de l'habitacle et aux sièges en cuir véritable (voir ci-dessous), il contribue à rendre la finition haut de Nouvelle Mégane E-TECH Electric raffinée et élégante.



Sur toutes les versions, la planche de bord est également parée d'une baguette décorative horizontale qui élargit visuellement l'habitacle et fait le lien avec les baguettes situées sur les panneaux de porte. Elle reflète visuellement la lumière et intègre un bandeau lumineux sur la finition haut de gamme (optionnel en milieu de gamme).

La sellerie du premier niveau de finition est composée de textile issu de 100% de matière recyclée. En finition intermédiaire, la sellerie mixte TEP/textile utilise elle aussi du textile 100% recyclé. Enfin, en finition haute, le dossier et l'assise des sièges avant et arrière est en cuir. Deux coloris sont proposés : noir titane avec une ganse Warm Titanium ou gris sable clair avec une ganse moka. Enfin, sur toutes les finitions, les espaces de rangements des panneaux de porte sont recouverts de moquette pour plus de confort visuel et sonore.

### **LIVING LIGHTS, une ambiance lumineuse vivante**

L'ambiance lumineuse à bord de Nouvelle Mégane E-TECH Electric est 100% LED et basée sur le cycle circadien, le rythme biologique du corps humain sur 24 heures, pour optimiser le bien-être des occupants. Ainsi, l'éclairage de l'habitacle, qui s'effectue via les bandeaux lumineux de la planche de bord, des panneaux de porte et du support pour smartphone, est différent le jour et la nuit et change automatiquement de couleur toutes les 30 minutes.

Cette expérience unique est baptisée LIVING LIGHTS. Avec des transitions douces entre les couleurs, des effets dynamiques et naturels et l'évolution automatique de la teinte, l'éclairage ambiant semble vivant. Le jour, les couleurs froides mettent en valeur le design intérieur et apportent une sensation de haute technologie. La nuit, l'ambiance captivante des couleurs chaudes immerge le conducteur et ses passagers dans un halo apaisant qui révèle une nouvelle personnalité de Nouvelle Mégane E-TECH Electric.

Cette ambiance lumineuse est bien entendu personnalisable, à travers les réglages MULTI-SENSE, dont le bouton d'accès direct se situe désormais au volant. Il est notamment possible d'ajuster l'intensité de l'éclairage et d'adapter la couleur à son humeur et à ses préférences. Dans l'écran OpenR, un curseur d'ajustement manuel permet de choisir parmi un nuancier de 48 teintes différentes pour la planche de bord, les bandeaux des panneaux de porte et l'éclairage du tableau de bord. Les couleurs changent également en fonction du mode de conduite sélectionné.

### **Direction et agilité optimisées**

Sur la plateforme CMF-EV, un travail particulier a été effectué pour que les véhicules produits puissent conjuguer la vivacité de leur motorisation électrique avec un châssis dynamique, sans dénaturer le confort. Une nouvelle direction assistée électrique fait son apparition tandis que le rapport de réduction de la direction a été descendu à 12, valeur la plus basse du marché, pour proposer une direction plus agile et plus directe. Ce qui offre au conducteur de Nouvelle Mégane E-TECH Electric une réponse rapide et nette à ses sollicitations sur le volant et facilite les manœuvres.

Cet atout est complété par la présence d'un train arrière multi-bras baptisé Parallel Link. En association avec la nouvelle colonne de direction, il assure une meilleure tenue de route pour une conduite plus sûre tout en apportant une meilleure précision de la direction.

Enfin, la finesse de la batterie (110 mm) permet d'abaisser le centre de gravité du véhicule (-90 mm par rapport à une Mégane thermique), au profit de l'agilité. La répartition des masses s'équilibre grâce à l'intégration de la batterie sous tout le plancher.

#### **RENAULT PRESS**

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com



### **Cocon acoustique breveté**

L'innovante « Cocoon Effect Technology », développée et brevetée par les ingénieurs Renault, amène une sensation de confort acoustique en roulant inédite, même sur un véhicule électrique par nature silencieux. Une couche de mousse amortissante souple spécifique a été pressée entre le plancher du véhicule et la batterie, sur toute la surface de cette dernière. Le gain se fait sentir à partir de 30 km/h, pour créer dans l'habitacle un effet cocon digne des berlines premium et profiter au mieux du silence de l'habitacle, de sa musique ou des conversations avec les autres occupants, même sur l'autoroute.

En outre, la « Cocoon Effect Technology » présente l'avantage de la légèreté. Elle fait gagner 3 kilos par rapport à une solution traditionnelle d'isolation acoustique. Elle est complétée par une double étanchéité des portes, un « privilège » habituellement réservé aux véhicules du segment supérieur.

### **Sensations à la carte**

Les réglages MULTI-SENSE de nouvelle génération, inaugurés avec Nouvelle Mégane E-TECH Electric et le système multimédia OpenR Link, permettent d'adapter les sensations de conduite et celles à bord de l'habitacle à la personnalité ou à l'humeur du conducteur. Ils sont accessibles via l'écran OpenR et un nouveau bouton dédié situé sur le volant.

Les réglages proposés concernent aussi bien les sensations de conduite (force de la direction, calibrage moteur et réponse à l'accélérateur) que l'ambiance à bord (éclairage d'ambiance, confort du siège conducteur, confort thermique, affichage sur le tableau de bord, couleur du tableau de bord). Trois modes préprogrammés (Eco, Confort et Sport) combinent le meilleur de ces réglages dans des buts respectifs d'efficacité, de compromis adaptés aux situations les plus fréquentes et d'amplification des sensations dynamiques. Un quatrième mode (Perso) laisse un choix total de personnalisation des réglages. Le conducteur peut basculer à tout moment d'un mode à l'autre, y compris par commande vocale.

### **Moteur nouvelle génération**

Le groupe motopropulseur qui équipe Nouvelle Mégane E-TECH Electric est totalement nouveau. Il a été développé au sein de l'Alliance et est repris par ses différents partenaires. Il est fabriqué sur deux sites : au Japon pour Nissan et en France, dans l'usine de Cléon, pour Renault.

Il s'agit d'un moteur synchrone à rotor bobiné, la technologie sur laquelle Renault mise depuis dix ans et qui sera, pour Renault Group et l'Alliance, celle de l'avenir. Elle offre un meilleur rendement que la technologie du moteur à aimants permanents et l'absence de terres rares limite son impact environnemental et les coûts de production à grande échelle.

Grâce à un design optimisé, ce moteur est compact et ne pèse que 145 kilos (transmission incluse), soit 10% de poids en moins que celui actuellement utilisé par ZOE, malgré une augmentation marquée de la puissance et du couple. Sous le capot de Nouvelle Mégane E-TECH Electric, il sera en effet proposé en deux versions :

- 96 kW (130 ch) et 250 Nm
- 160 kW (218 ch) et 300 Nm



Il offre tout le plaisir de la conduite électrique, notamment une accélération instantanée, à la fois dynamique et linéaire (sans à-coups) et permet à Nouvelle Mégane E-TECH Electric de passer de 0 à 100 km/h en seulement 7,4 secondes.

### **Freinage régénératif à la carte**

Chaque freinage permet à la batterie de récupérer de l'énergie mais pour permettre à chacun d'optimiser l'autonomie quelle que soit sa façon de conduire, Nouvelle Mégane E-TECH Electric est dotée d'un système de freinage régénératif optimisé.

Actif lorsque le levier de vitesses est placé sur le mode D, le freinage régénératif permet de récupérer l'énergie cinétique de la décélération (lever de pied de la pédale d'accélérateur) pour la transformer en énergie électrique et la stocker dans la batterie. Cela permet d'améliorer l'efficacité et l'autonomie du véhicule tout en préservant les freins.

Nouvelle Mégane E-TECH Electric optimise cette fonction en proposant quatre niveaux de freinage régénératif, sélectionnables par l'intermédiaire de palettes situées derrière le volant : du niveau 0 (pas de freinage récupératif) au niveau 3 (récupération maximale et frein moteur optimisé, pour une conduite en ville très intuitive).

### **Batterie ultrafine**

A l'instar de son groupe motopropulseur, Nouvelle Mégane E-TECH Electric bénéficie d'une batterie entièrement nouvelle de 395 kilos, dessinée pour parfaitement s'intégrer à la plateforme CMF-EV. Il s'agit de la batterie la plus fine du marché puisque sa hauteur est limitée à 110 mm (pour 1 960 mm de longueur et 1 450 mm de largeur), soit 40% de moins que celle de la batterie de ZOE. Elle contribue directement à limiter la hauteur du véhicule à 1,50 m au profit de l'aérodynamisme et de l'efficacité.

Pour arriver à une telle compacité, les ingénieurs ont pu s'appuyer sur une nouvelle version de la chimie des batteries lithium-ion à technologie NMC (pour « Nickel, Manganèse, Cobalt ») de LG, intégrant plus de nickel et moins de cobalt, au profit de la densité énergétique. Atteignant 600 Wh/l, celle-ci est 20% supérieure à celle de la batterie de ZOE. Ils ont aussi bénéficié de l'implantation dans le boîtier inférieur de la batterie d'un nouveau système de refroidissement liquide - une première pour Renault Group – qui allie efficacité et compacité grâce à des tuyaux en aluminium extrudé. Il ne mesure que 18 mm de hauteur et participe ainsi à une meilleure intégration de la batterie dans la plateforme, au profit du design et de l'habitabilité.

### **Performances équilibrées**

Nouvelle Mégane E-TECH Electric propose deux capacités de batteries :

- 40 kWh pour une autonomie de 300 km (norme WLTP)
- 60 kWh pour une autonomie allant jusqu'à 470 km (norme WLTP, selon versions)

La batterie 40 kWh est composée de 8 modules de 24 cellules chacun, répartis sur une couche. La batterie 60 kWh est composée de 12 modules de 24 cellules chacun, répartis sur deux couches. Dans les deux cas, les dimensions de la batterie restent inchangées, notamment la hauteur record de 110 mm. Ces batteries sont garanties 8 ans. Dans cet intervalle, elles sont remplacées gratuitement si elles se dégradent à un niveau inférieur à 70% de leur capacité nominale.

#### **RENAULT PRESS**

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com





L'objectif avec Nouvelle Mégane E-TECH Electric est d'offrir aux clients des performances équilibrées et optimisées, pour un coût raisonnable. Les différentes versions de la gamme couvrent l'essentiel des besoins, aussi bien quotidiens que plus exceptionnels (trajets de week-end et de vacances).

### **Polyvalence de recharge**

Outre ses deux niveaux de puissance moteur et de capacité de batterie, la polyvalence d'usage de Nouvelle Mégane E-TECH Electric est assurée par ses multiples solutions de recharges, dont le 130 kW des autoroutes et le 22 kW fortement représenté en ville. Toutes sont optimisées pour une efficacité maximale.

Ainsi, Nouvelle Mégane E-TECH Electric est compatible avec toutes les infrastructures de recharge délivrant un courant alternatif (AC) : depuis la prise domestique (10A/2,3 kW monophasé) jusqu'à la borne publique (32A/22 kW triphasé) cette dernière permettant de récupérer jusqu'à 160km en 1 heure.

Selon les versions, elle peut aussi être compatible avec les infrastructures de recharge délivrant un courant continu (DC) jusqu'à 130 kW (prises combo), à l'image des prises de recharge rapide sur l'autoroute, et ainsi récupérer jusqu'à 300km WLTP en 30 minutes.

**Les vingt-six aides à la conduite de Nouvelle Mégane E-TECH Electric sont réparties en trois catégories : conduite, parking et sécurité. Elles amènent Nouvelle Mégane E-TECH Electric au sommet de sa catégorie en matière de confort du conducteur et de sécurité des occupants et des autres usagers de la route.**

### **Active Driver Assist, la conduite autonome contextuelle**

Avec Nouvelle Mégane E-TECH Electric, l'Assistant autoroute et trafic déjà connu dans la gamme Renault s'améliore. Il devient contextuel pour élargir son champ d'application au-delà des seules voies rapides et permettre au conducteur d'appréhender dans les meilleures conditions les éléments rencontrés sur la route. Cette prestation de délégation de conduite de niveau 2 se nomme désormais Active Driver Assist.

L'**Active Driver Assist** combine le régulateur de vitesse adaptatif contextuel avec « Stop & Go » et la fonction de centrage dans la voie. Si les technologies du régulateur adaptatif restent inchangées, celui-ci est par défaut configuré en mode Auto, pour s'adapter automatiquement à la vitesse détectée par la caméra et le système de navigation. L'Active Driver Assist utilise en plus les données de géolocalisation et une cartographie spécifique qui intègre notamment les ronds-points souvent présents sur les voies interurbaines, mais aussi les limitations de vitesse et les virages à courbure prononcée. Outre la signalisation au tableau de bord de ces événements, Nouvelle Mégane E-TECH Electric devient ainsi capable de décélérer automatiquement à l'approche d'un rond-point puis de repartir jusqu'à la vitesse maximale autorisée une fois celui-ci passé. Le véhicule s'adapte d'ailleurs automatiquement aux limitations de vitesse en vigueur, par exemple lorsqu'il faut passer de 130 à 110 km/h.

De son côté, le **centrage dans la voie** est désormais capable de fonctionner même en l'absence de l'un des deux marquages latéraux (sur le bord d'une chaussée de type départementale par exemple).

Dans le cas où l'Active Driver Assist est activé, en cas d'arrêt dans un bouchon, le redémarrage automatique du véhicule s'effectue désormais sur une durée plus importante de l'ordre de 30 secondes d'arrêt et non plus



3 auparavant. Au-delà, une action du conducteur (impulsion sur la pédale d'accélérateur par exemple) est nécessaire.

L'Active Driver Assist fait partie du « Safety Coach » Renault, l'ensemble des mesures qui permettent d'assurer une sécurité optimale pour les usagers des véhicules de la marque.

### **Éviter les collisions et les sorties de route**

Pour minorer les risques de collision, Nouvelle Mégane E-TECH Electric reçoit trois équipements déjà connus : l'**alerte de franchissement de ligne (LDW)**, l'**avertisseur d'angle mort (BSW)** et l'**aide au maintien dans la voie (LKA)**. Ce dernier devient plus efficace que jamais avec sa nouvelle déclinaison ELKA (**aide au maintien de voie d'urgence**).

Ce système combine les données de la caméra frontale et des radars latéraux pour remettre le véhicule automatiquement dans sa voie lorsqu'en cas de tentative de dépassement, il détecte un risque de collision frontale ou latérale ou lorsque la voiture s'apprête à sortir de la route.

L'assistant d'urgence au maintien dans la voie fonctionne de 65 à 160 km/h (vitesse maximale du véhicule) pour les dépassements avec risque de collision latérale et les risque de sortie de route et de 65 à 110 km/h pour les dépassements avec risque de collision frontale.

### **Protéger les autres usagers de la route**

Deux nouvelles aides à la conduite inaugurées dans la gamme Renault par Nouvelle Mégane E-TECH Electric sont particulièrement destinées à la protection des autres usagers de la route, piétons et cyclistes notamment.

Le **freinage automatique d'urgence en marche arrière (Rear AEB)** est, comme son nom l'indique, le pendant du freinage automatique d'urgence, lorsque le conducteur réalise une marche arrière. Si les capteurs à ultrasons arrière détectent un obstacle potentiel (piéton, cycliste, poteau, etc.), le système avertit le conducteur de manière visuelle et sonore avant, si celui-ci ne réagit pas, d'appliquer un freinage d'urgence de deux secondes pour éviter la collision. Ce système est actif pour une marche arrière effectuée entre 3 et 10 km/h.

La **sortie sécurisée de l'occupant (OSE)** alerte l'occupant du véhicule lorsqu'il ouvre sa portière pour sortir, de l'approche d'un autre véhicule, d'une moto ou d'un cycliste, afin d'éviter qu'il ne se fasse heurter par ce dernier ou qu'il ne le renverse. Ce système d'alerte visuelle et sonore permet ainsi d'éviter les accidents de type « emportierage » qui touchent les cyclistes en ville.

### **Stationner et circuler en toute facilité**

Dans la catégorie Parking, deux nouvelles aides à la conduite placent Nouvelle Mégane E-TECH Electric au premier plan de sa catégorie.

L'**Around View Monitor 3D** (Caméra 3D vision 360°) est un système qui utilise quatre caméras pour afficher une modélisation 3D du véhicule et visualiser ses alentours proches à 360°. Le conducteur peut alors visualiser l'extérieur en tournant autour du véhicule avec l'écran tactile et afficher une vue panoramique de l'avant et de l'arrière du véhicule afin de l'aider à réaliser sa manœuvre de stationnement en toute confiance.

#### **RENAULT PRESS**

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com



La fonction **Full Auto Park** (Full parking automatique) est quant à elle une amélioration du système de stationnement semi-automatique Easy Park Assist. Cette fois, l'automatisation est quasi-totale puisqu'il n'est même plus demandé au conducteur de jouer sur la marche avant et la marche arrière ni sur l'accélérateur et le frein lors d'une manœuvre de stationnement assistée. Le rôle du conducteur se limite à surveiller l'environnement et à appuyer sur la pédale d'accélérateur pour indiquer au système de poursuivre ou arrêter la manœuvre.

Par ailleurs, le confort et la tranquillité d'esprit sont renforcés grâce au **Smart Rear View Mirror** (rétrovision par caméra). Ce système fonctionne grâce à une caméra située en haut de la lunette arrière. Il permet de visualiser en temps réel l'arrière de la route depuis le rétroviseur intérieur du véhicule, pour une vue complète et non obstruée, complémentaire de celle des rétroviseurs extérieurs.

### **Sécurité sans compromis**

Les tuyaux en aluminium extrudé du système de refroidissement liquide de la batterie contribuent également à la sécurité de la batterie grâce à leur excellente résistance structurelle. La rigidité de la batterie est optimisée grâce à la structure des traverses et des crash-boxes, qui s'intègrent nativement dans la plateforme CMF-EV.

Pour offrir une sécurité sans compromis, Nouvelle Mégane E-TECH Electric bénéficie également du Fireman Access, une innovation née du partenariat unique existant depuis plus de dix ans entre Renault Group et les pompiers. Il s'agit d'un accès spécial qui permet aux équipes de secours devant faire face à une batterie en feu de la noyer rapidement, pour circonscrire les flammes en 5 minutes contre 1 à 3 heures pour un véhicule électrique qui en serait dépourvu. En complément de cette innovation, un interrupteur accessible sous la banquette arrière permet aux forces de secours de déconnecter la batterie du circuit haute tension du véhicule.

Un QR code est également apposé sur le vitrage de Nouvelle Mégane E-TECH Electric, à destination des équipes de secours. En le scannant lors d'un d'accident, elles peuvent reconnaître très rapidement qu'il s'agit d'un véhicule électrique. Elles accèdent également à des informations d'architecture (notamment l'emplacement de la batterie et des airbags, les endroits permettant une découpe rapide et sans risque, etc.), une aide précieuse qui permet de gagner jusqu'à 15 minutes sur le temps d'extraction d'un occupant !

Le Fireman Access et le QR code font partie du « Safety Coach » Renault, l'ensemble des mesures qui permettent d'assurer une sécurité optimale pour les usagers des véhicules de la marque. De manière générale, la sécurité des clients sur les routes - mais aussi des collaborateurs sur le lieu de travail - est l'un des trois piliers majeurs (avec la transition écologique et l'inclusion) de la politique de responsabilité sociétale et environnementale (RSE) mise en œuvre par Renault Group dans le cadre du plan stratégique Renaulution.



# GAMME ET FICHE TECHNIQUE

## FINITIONS

Equilibre  
Techno  
Iconic

## VERSIONS PARTICULIERS

EV40 130hp Standard charge AC7  
EV40 130hp Boost charge AC22  
EV60 220hp Super charge AC7 + DC130  
EV60 220hp Optimum charge AC22 + DC130

## VERSIONS BUSINESS

EV60 130hp Super charge AC7 + DC130  
EV60 130hp Optimum charge AC22 + DC130

## DIMENSIONS ET POIDS

Longueur 4,21 m  
Largeur 1,77 m (Business) / 1,78 m (particuliers)  
Hauteur 1,50 m  
Empattement 2,70 m  
Porte-à-faux AV 800 mm  
Porte-à-faux AR 715 mm  
Poids 1624 kilos

## VITESSE

0-100 km/ en 7,4 sec  
Vitesse maximale 160 km/h

## RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36  
renault.media@renault.com  
media.groupe.renault.com



## A PROPOS DE RENAULT

Marque historique de la mobilité, pionnier de l'électrique en Europe, Renault développe depuis toujours des véhicules innovants. Avec le plan stratégique « Renaulution », la marque dessine une transformation ambitieuse et génératrice de valeur. Renault évolue ainsi vers une gamme encore plus compétitive, équilibrée et électrifiée. Elle entend incarner la modernité et l'innovation dans les services technologiques, énergétiques et de mobilité dans l'industrie automobile et au-delà.