Essai – Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Dans le segment du 100% électrique où peu de constructeurs n'osent encore s'aventurer, Renault nous propose une berline aux dimensions généreuses pour un prix défiant toute concurrence. Wheels And You a tenu à vérifier les promesses de la propulsion électrique implantée dans cette familiale.

- Electrique synchrone à rotor bobiné
- 95 CV de 3'000 à 8'900 t/min
- 226 Nm à 400 t/min
- Boîte de vitesses à rapport unique
- Vitesse maxi : 135 km/h
- 0 à 100 km/h en 13.0 sec.
- Poids : 1'535 kg
- Conso. mesurée : 17 kWh/100 km
- Emissions de CO_2 : 0 g/km (A)
- dès CHF 32'100.-
  modèle essayé : CHF 32'950.-

Texte et photos : Bob de Graffenried

« Z.E. » pour « Zero Emission », tel est le nom de code de la gamme 100% électrique de Renault, annoncée en 2009 et lancée en 2011. En complément des Twizy et Kangoo, dédiés à des usages bien particuliers, voici la Fluence qui, en attendant la Zoé, se profile comme étant la plus polyvalente et la plus puissante des électriques de la gamme. N'attendons plus pour manger des kWh et voyons ce que cela donne en pratique sur nos routes !

A l'extérieur

La première chose qui me vint à l'esprit lorsque je me dirigeais pour la première fois vers cette Fluence : quelle est longue cette auto et que son coffre paraît haut ! Autant ne pas le cacher : cela choque au premier abord. En comparaison avec la version dCi (non importée en Suisse), les 13 cm supplémentaires présents sur le porte-à-faux arrière se remarquent immédiatement et pénalisent immanquablement le design initial. Renault s'est vu contraint d'opérer ainsi afin de pouvoir « caser » la volumineuse batterie derrière les sièges arrière, ce qui, malgré son allongement, réduit drastiquement le volume du coffre. Les optiques arrière de bonne taille se voient remplis de mille et un petits losanges Renault, détail que je trouve plutôt sympa.

L'avant, quant à lui, est plutôt réussi. Et vu de face, il contraste même un peu trop avec l'arrière, tant il dégage une impression d'agressivité. Cette force dégagée provient en grande partie du capot creusé ainsi que des projecteurs très élancés qui sont visibles entièrement, même de profil.

Pour faire oublier une garde au sol relativement élevée, Renault a intégré des généreux bas de caisse aux portières, ce qui confère un aspect à la fois moderne, dynamique et jeune à l'auto. A côté de cela, il est regrettable de trouver des jantes de trop petit diamètre pour une auto de cette envergure et de surcroît au dessin trop plein à mon goût, ainsi que des passages de roue trop marqués.

Tout ce mélange donne à l'auto de drôles de proportions, un peu comme si chaque partie de l'auto avait subi les lois de différents designers n'ayant pas tous les mêmes aspirations.

Au final, il m'apparut que la seule vraie homogénéité demeure dans les différents insignes, inserts, pourtours de phares, etc. qui demeurent tout de chrome bleuté,

signe distinctif d'appartenance à la gamme Z.E et qui, en combinaison avec la couleur de notre exemplaire, offre un très beau rendu.

A l'intérieur

L'habitacle est sobre et simple et ne fait pas la part belle au modernisme. Etonnant pour une auto embarquant une technologie de propulsion si moderne ! Mise à part le petit rappel d'appartenance à la gamme à travers le logo Z.E., il n'y a rien qui démarque l'intérieur d'une berline banale, dommage.

Alors que le démarrage au bouton est présent dans plusieurs modèles de la marque, Renault a conservé le démarrage traditionnel à la clé sur la Fluence Z.E.. Volonté de ne pas trop perturber le conducteur lambda, ou simplement question de coûts ? Il est vrai qu'après avoir pris connaissance du prix de l'auto, bien inférieur à celui de ses concurrentes, on lui pardonnera en partie toutes ces lacunes. Comme les poignées de portes en plastique manquant de rigidité, la sonorisation de série de médiocre qualité pour une berline ou encore le combiné central de navigation, entouré de plastiques bon marché et dont les commandes, placées à droite du frein à main, sont aussi peu pratiques à manipuler que peu intuitives. Rien de nouveau non plus du côté de la climatisation ni de l'autoradio, c'est regrettable de constater que la plupart des éléments constituant l'habitacle ont déjà été aperçus sur bon nombre d'autres modèles de la marque. Pour une auto 100% électrique qui se doit à mon avis d'entretenir le goût pour le futur et le modernisme, j'en attendais nettement plus. C'est là tout l'inconvénient, avec l'arrière à rallonge, d'avoir souhaité faire de la Fluence une auto électrique alors qu'elle n'avait pas été pensée ainsi à la base. Cela aura pour mérite de ne pas perturber d'avantage l'habitué de la marque, qui sera déjà assez déconcerté une fois la mise en marche du véhicule effectuée…

Côté espace il n'y a rien à redire, la place est généreuse à l'arrière comme à l'avant et les sièges procurent un bon confort à défaut d'envelopper suffisamment le conducteur et son passager avant.

Le coffre quant à lui, et c'est là le plus gros inconvénient pratique de l'auto, n'affiche un volume que de 317 litres, alors que son penchant diesel en affiche 530. Il faudra donc voyager très léger à cinq !

Sous le capot

Il s'agit là du bloc électrique le plus puissant de la gamme, développant 70 kW (95 CV) dès 3'000 t/min. Plutôt que de s'attarder sur les détails techniques de cette transmission, voyons comment recharger notre auto. Au menu, trois possibilités se présentent : sur borne publique (6-8h sur prise bleue 380V 16A), sur borne de recharge à domicile 380V 16A nommée Wall-Box (recharge 6-8h) et finalement via la prise 230V 10A standard, auquel cas il vous faudra débourser la somme de CHF 500.- pour le câble adéquat, avec un temps de charge de 10-12h. Fonctionnalité intéressante pouvant vous sauver la mise, il est possible de trouver facilement une borne publique grâce à la base de données du navigateur qui pourra vous emmener directement à la borne la plus proche. J'ai bel et bien tenté d'utiliser cette fonction, mais malheureusement, piégé par l'avance qu'a le système sur la réalité, la borne n'a pas encore été posée à l'endroit où m'a emmené le GPS !

En pratique, il sera difficile d'espérer parcourir plus de 100 km tout en gardant une petite marge de sécurité. La capacité de la batterie étant de 22 kWh, on peut en conclure que la consommation annoncée de 13 kWh/100km est largement outrepassée. Pourtant, j'ai effectué 90% d'autoroute, mais contrairement à une voiture à carburant qui voit sa consommation s'abaisser sur l'autoroute, avec la Fluence ça n'est pas le cas, étant donné que le moteur n'a qu'un seul rapport et que sur l'autoroute il tourne très vite.

Au volant

S'agissant de la première voiture électrique que j'ai entre les mains, je serais bien en mal de comparer l'agrément qu'elle procure par rapport à ses concurrentes. Pardonnez-moi donc alors d'orienter ce chapitre plutôt vers les différences d'agrément de conduite entre cette auto et une auto conventionnelle.

Installé face aux cadrans, pas de grosse surprise, hormis le fait que la jauge à essence est remplacée par une généreuse jauge de batterie. Le moteur ne bénéficiant que d'un seul rapport de boîte, le compte-tours a été mis de côté.

Lors de la mise en marche, la continuité du silence déconcerte forcément. Mais oui Monsieur, la voiture a bel et bien démarré, comme me l'indique le voyant vert « GO » sur le cadran gauche. Une fois le mode D embrayé, je lâche la pédale de frein et laisse l'auto se mouvoir gentiment, dans un silence jamais vécu auparavant. Je m'insère dans le trafic, je n'entends que les bruits des autos qui m'entourent, c'est bluffant. Seul un petit sifflement aigu se fera entendre de manière continue à partir d'une certaine pression exercée sur la pédale de droite. Pour le constructeur, le fait d'avoir un moteur si silencieux doit forcément avoir le revers de la médaille : aucun autre bruit suspect ne sera couvert par le bruit du moteur. Et sur ce point, la marque au losange a fait fort. Quel que soit la vitesse et l'état de la route, l'insonorisation se montre parfaite et je n'ai perçu aucun bruit mécanique lié à la transmission, aux suspensions ou encore à la déformation du châssis. Même les freinages à froid se font dans le plus grand silence, ce qui n'est pas monnaie courante.

A chaque mise en mouvement, le moteur a la faculté d'offrir un couple impressionnant et ce sans aucun temps de latence comme c'est le cas avec les moteurs suralimentés. La sensation ressentie est assez proche de celle fournie par un gros V8 US atmosphérique, gavé de couple à bas régime. Il n'est même pas nécessaire d'appuyer à fond pour que les roues commencent à patiner. Il est clair que les modestes 226 Nm à 400 t/min de ce bloc électrique ne peuvent pas être comparés, en terme de ressenti, avec ceux d'un moteur conventionnel. Une fois lancée sur l'autoroute, j'ai été surpris de voir à quel point l'auto est capable de relances satisfaisantes, même à passé 120 km/h, pour atteindre rapidement sa vitesse maximale de 135 km/h. Tout cela m'a poussé à vouloir vérifier le médiocre résultat sur papier à l'exercice du 0-100 km/h, tant l'auto me paraissait plus performante qu'annoncée. Et mon instinct me donna raison : à deux reprises, j'ai relevé à peine 11.4 secondes pour le 0-100 km/h, contre 13 secondes annoncées.

Ce qui est également très déconcertant, c'est de voir à quel point l'auto freine d'elle-même dès que l'on relâche "les gaz". C'est le système de récupération d'énergie au freinage, qui, à la manière d'une dynamo, freine l'auto et recharge la batterie. Ainsi, en ayant l'habitude de voitures qui décélèrent moins, il m'est arrivé plusieurs fois par anticipation de relâcher trop tôt l'accélérateur, pour ensuite devoir relancer un peu avant de m'arrêter à un feu rouge par exemple. Pour moi, outre le silence incroyable, c'est là la plus grosse différence de conduite par rapport à une auto traditionnelle. Grâce à la petite aiguille située dans la

partie inférieure du cadran droit, il est possible de juger à tout instant de sa consommation ; lorsque l'on accélère, l'aiguille se balade à droite, et lorsque l'on décélère ou que l'on freine, l'aiguille part du côté gauche, indiquant à quel point se recharge la batterie. Malgré cette aide à l'éco-conduite, je n'ai pas réussi à augmenter l'autonomie annoncée au démarrage, qui était de 113 km.

Au chapitre du comportement dynamique, malgré son poids la voiture paraît plutôt bien équilibrée, grâce à la batterie de 280 kg placée à l'arrière. La direction est quant à elle peu communicative, mais se situe dans la moyenne pour le segment.

Verdict

Se déroulant dans le plus grand silence, la conduite électrique de cette Fluence Z.E. n'incite pas à la nervosité mais plutôt à la conduite « Slow down, take it easy ». Cela dit, ce n'est pas pour autant que l'on en ressort frustré, car l'auto se montre maniable et l'accélérateur répond au doigt et à l'œil, que l'on soit en ville ou sur l'autoroute. Cette Fluence est plaisante à conduire. Amateur d'autos plus sportives, malgré moi, j'y ai étonnamment trouvé mon compte, du moins pour les trajets pendulaires. Renault pourrait-elle se vanter de m'avoir converti à l'électrique? Oui ! Mais malheureusement, c'est principalement au niveau esthétique et ergonomique que je reste sur ma faim.

De plus, l'existence même de cette version de la Fluence restera pour moi un paradoxe : pourquoi proposer une auto si volumineuse et dotée de 5 vraies places, si ce n'est pour avoir un si petit coffre et ne pouvoir parcourir qu'une centaine de kilomètres avant de devoir passer à la borne ? J'ai comme l'impression qu'une certaine dénommée Zoe serait plus adaptée à mon usage et se basant sur une toute nouvelle plateforme exclusivement électrique, peut-être satisfera-t-elle mieux toutes mes attentes ? Nous espérons pouvoir vous le confirmer prochainement.

Il n'en demeure pas moins que pour les personnes effectuant régulièrement des petits trajets tout en ayant besoin d'emmener 3 à 4 personnes à son bord, cette Fluence Z.E. peut s'avérer un choix judicieux, tant sur le plan écologique qu'économique, étant donné son prix d'achat très attractif pour une auto de ce segment.

Prix et principales options – Renault Fluence Z.E.

Prix de base : CHF 32’100.-

Peinture métallisée : CHF 650.-

Stores pare-soleil arrière et lunettes arrière : CHF 200.-

Prix TOTAL : CHF 32’950.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de cette Renault Fluence Z.E.

A lire aussi

Essai – Renault Twingo R.S. : C’est de la dynamite !

Economie – Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté – Renault Clio

Présentation – Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 – Fabien Thuner, l’espoir suisse romand

Nouveauté – Renault Twingo R.S.

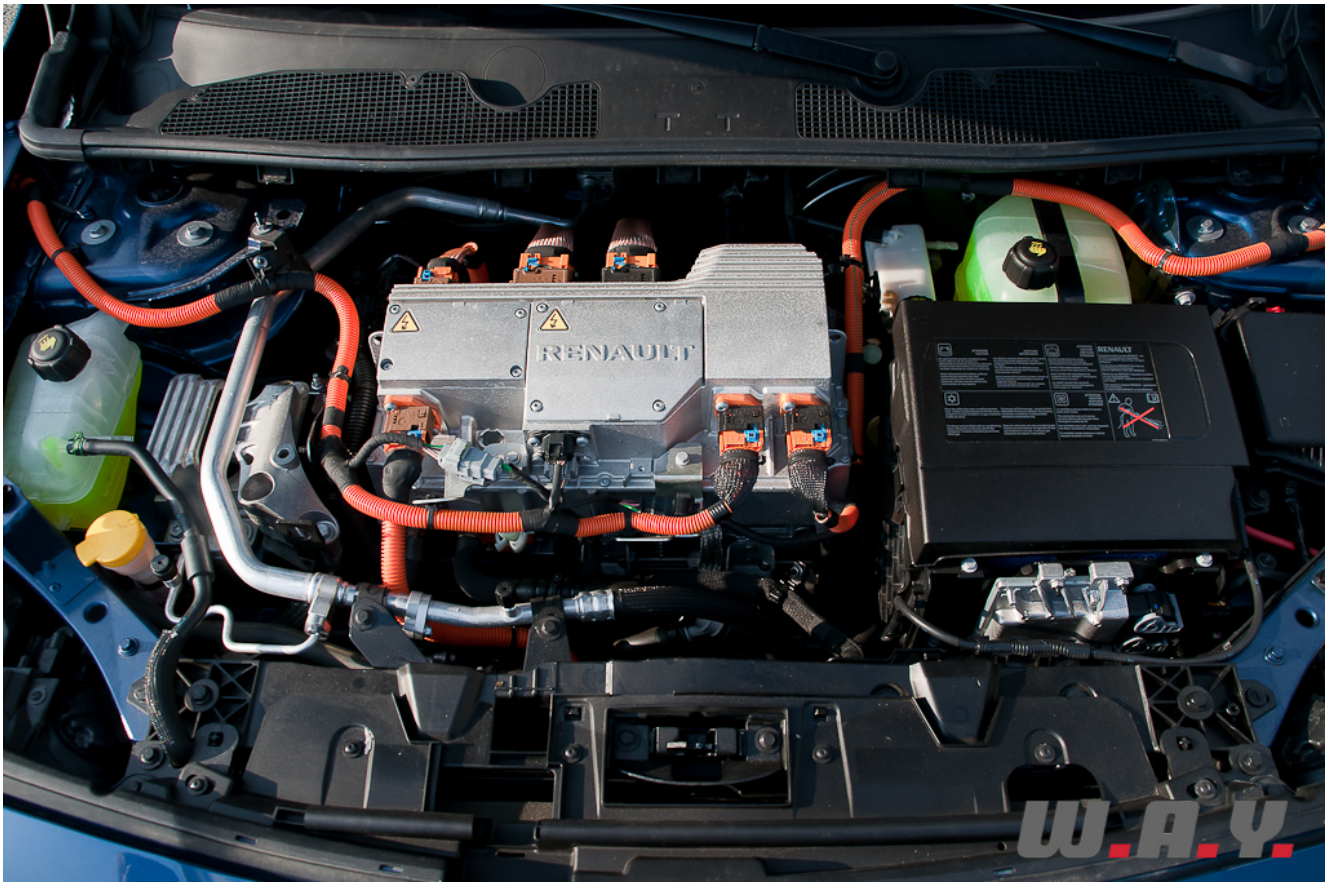
Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse

FLUENCE
W.A.Y.

ZH 70391
W.A.Y.

W.A.Y.

17:59
FM 106.50 RIFEDDE RDS-AF 28°C
ECO
AUTO
FAST
23°
23°
RADIO CD
TEL
MEM.
BACK
MAP 2D/3D
DEST HOME
REPEAT MUTE
LIGHT DARK
MENU SET
INFO ROUTE
W.A.Y.


RENAULT

Reichweite
74 km
Tempopilot
--- km/h
P
km/h
STOP
GO
Z.E.

W.A.Y.

ZH 70391
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Z.E.
Z.E.
Z.E.
Z.E.
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Z.E.
Z.E.
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

FLUENCE
ZH 70391
W.A.Y.