

Renault ZOÉ Intens



RENAULT PREND LA MOBILITÉ ÉLECTRIQUE AU SÉRIEUX. AVEC LA ZOÉ, LE CONSTRUCTEUR FRANÇAIS LANCE DÉJÀ LE QUATRIÈME MODÈLE TOTALEMENT ÉLECTRIQUE. LA RENAULT ZOÉ EST UN NOUVEAU MODÈLE ÉLECTRIQUE À PART ENTIÈRE ET INNOVANT AVEC SA BATTERIE EN LOCATION.

Positif

- voiture électrique moderne au design atypique
- comportement agile et sportif
- commandes par écran tactile
- coûts des services modiques et parfois exempté d'impôt
- bonne visibilité
- habitabilité et coffre généreux

Négatif

- pas rechargeable sur une prise usuelle de 230V (stratégie électrique de Renault)
- autonomie de 100 à 150 km
- peu modulable (banquette non fractionnable)
- location de batterie
- poids à vide élevé
- rembourrage des sièges avant trop mou

Présentation

La Renault ZOÉ, modèle entièrement électrique, a un design futuriste et agréable sous tous rapports. Les éléments chromés au bleu scintillant et les projecteurs à la couleur bleutée lui donnent une allure de science-fiction. Cette petite voiture moderne a du style et ne passe pas inaperçue.

Habitacle

L'habitacle est dominé par le grand écran tactile au milieu de la planche de bord. Son fonctionnement est identique à celui d'une tablette ou d'un smartphone. La navigation, la radio, le système multimédia R-Link ou ordinateur de bord sont de série. La finition de l'habitacle est irréprochable, les matériaux utilisés de bonne facture. L'habitabilité pour une petite voiture est très généreuse et le coffre avec un volume de 338 litres est presque trop grand. La banquette arrière n'est malheureusement pas fractionnable et ne se rabat que d'un bloc, ce qui fait que le plan de charge obtenu est étagé. Les espaces de rangement sont par contre nombreux et pratiques.

Confort

Comme on peut s'y attendre dans une voiture électrique, le niveau sonore à l'intérieur est très bas, même à une vitesse de 100 km/h. Néanmoins, en trajet autoroutier, les habituels bruits aérodynamiques dus au vent ne sont que légèrement audibles. Les sièges paraissent sportifs mais ils sont trop mollement rembourrés et procurent peu de maintien latéral. Sinon, l'équipement de confort de la Renault ZOÉ avec la climatisation automatique, le régulateur de vitesse, les essuie-glaces et les phares automatiques est très complet. Un plus dans ce confort est offert par la pompe à chaleur qui fonctionne comme climatiseur et chauffage, ce qui permet de préconditionner l'habitacle.



1



2



3



4

1 Commandes par écran tactile.

2 Banquette arrière non fractionnable.

3 Recharge rapide à des stations de recharge mais pas sur une prise de 230 V usuelle.

4 Design moderne très réussi.

Performances

Les performances de la ZOÉ avec un moteur de 65 kW sont certes bonnes, mais le poids à vide de 1503 kg se répercute sur le temps d'accélération de 0 à 100 km/h qui est de 13,4 secondes. La Renault ZOÉ se conduit autrement comme une petite voiture classique. L'autonomie promise de 200 km demeure toutefois théorique. Dans la pratique, comme Renault le souligne également, elle est de 100 à 150 km. Lors de notre test, une recharge de la batterie a donné un rayon d'action de 126 km. La consommation se situait à 26,8 kWh/100 km.

Qualités routières

Les qualités routières de la ZOÉ peuvent être qualifiées d'agiles et sportives. Le châssis est bien adapté aux 1503 kg de la voiture et la bonne répartition des masses (grâce entre autres à la batterie logée sous le plancher) permet de bien négocier les virages. La direction avec une rotation de 2,75 est très directe et donne un bon retour d'informations. En régime de décélération, la récupération est douce et renforcée en actionnant la pédale de frein.

Sécurité

La Renault ZOÉ offre un équipement de sécurité complet. Il est à noter que les points d'ancrage pour sièges d'enfants Isofix sont de série sur le siège passager.

Particularités

Il est clair que, sur un véhicule électrique, l'on soit intéressé à son autonomie et au temps de charge demandé de la batterie. Le chargeur livré avec le véhicule de test exige un temps de recharge jusqu'à 15 heures. Avec la station de recharge incluse dans le prix, ce temps sera abaissé à 9 h. Toutefois, une recharge rapide à une station est de 40 min avec le câble de recharge de série. La station de recharge dans le véhicule de test était relativement peu efficace, car, pour recharger complètement une batterie de 22 kWh, il a fallu apporter 33,5 kWh. La batterie de Renault doit être louée et coûte Fr. 95.- par mois. Ceci diminue certes le prix d'achat mais se répercute sur les coûts.

DONNÉES TECHNIQUES

Moteur

Cylindrée	EL ccm
Cylindres	0
Soupapes par cylindre	0
Suralimentation	non
Puissance max.	65 kW
Couple max.	18 Nm/Trmin

Transmission

Boîte à vitesses	a1
Traction	avant

Carrosserie

Type de carrosserie	berline
Poids à vide sel. construct	1503 kg
Charge tractable max.	— kg
Volume du coffre petit	338 litres
Volume du coffre grand	1225 litres

Garantie

Garantie d'usine	3 ans/100'000 km
Garantie mobilité	3 ans/100'000 km
Garantie antirouille	12 ans (sous conditions)

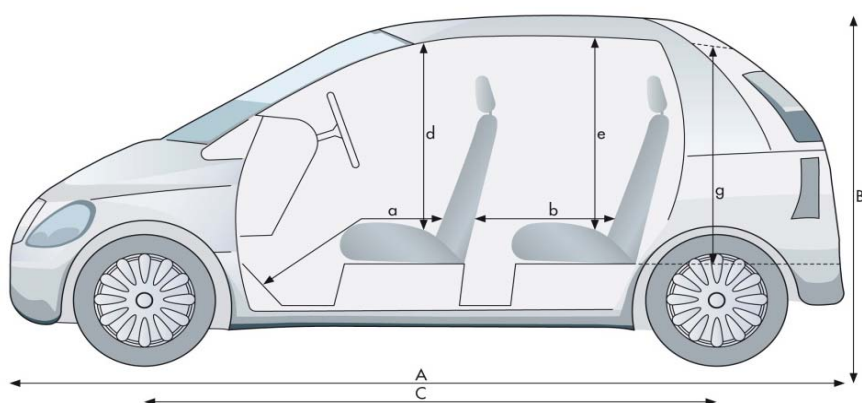
Prix

Prix de base	26'300.– CHF
Prix du véhicule de test	27'650.– CHF

Accessoires (extrait)

- peinture métallisée
- jantes alu 17" avec 205/45

Pneu du véhicule de test	205/45R17 Michelin Prim.3
Dimension minimale	185/65R15



a de/à 87 cm/107 cm

b de/à 60 cm/84 cm

d 106 cm

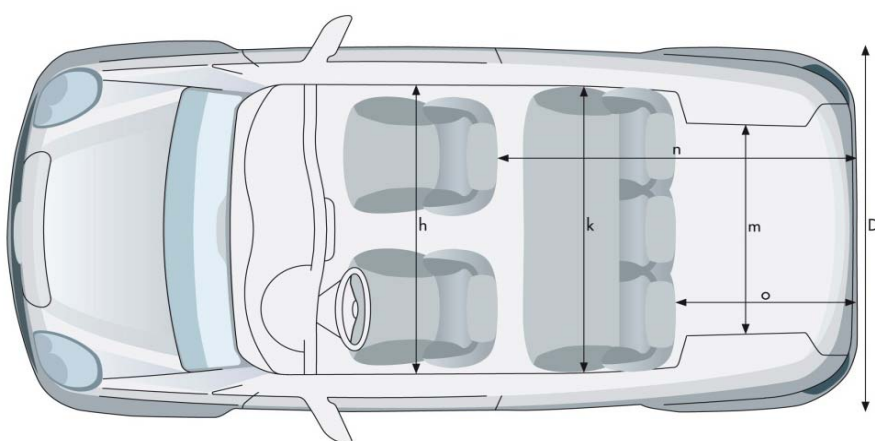
e 99 cm

g 87 cm

A 409 cm

B 156 cm

C 259 cm



h 139 cm

k 139 cm

m 100 cm

n 67 cm

o 146 cm

D 173 cm

DONNÉES DU TEST

Puissance du moteur

Mesure TCS	69.7 kW
Ecart avec le constructeur	+4.7 kW

Ecart d'affichage du tachymètre

à 60 km/h	57 km/h affiché
à 80 km/h	77 km/h affiché
à 100 km/h	97 km/h affiché
à 120 km/h	117 km/h affiché

Poids

Poids à vide du véhicule testé	1538 kg
Ecart avec le constructeur	+35 kg
Charge du véhicule de test	404 kg

Accélération 0 - 100 km/h

Constructeur	13.5 s
TCS	13.4 s

Elasticité (mode «D»)

60 - 100 km/h	8.1 s
80 - 120 km/h	11.8 s

Ecart avec le compteur kilométrique

Affichage véhicule	2'000 m
Valeur mesurée	2033 m
1000 m effectifs sont	984 m tachymètre

Freinage

(moyenne de 10 freinages à 100 km)

Distance de freinage	37.3 m
Décélération moyenne	10.3 m/s ²

Rayon de braquage

(entre murs)

gauche	10.5 m
droite	10.9 m

Insonorisation

à 60 km/h	59 dB(A)
à 80 km/h	63 dB(A)
à 100 km/h	66 dB(A)
à 120 km/h	71 dB(A)

Coûts

Tarif horaire selon OFS	CHF 145.-
Service gratuit	0 an
	0 km

Service selon constructeur

15000 km
12 mois

Coût total pour services

(à 15'000 km/an)	
jusqu'à 180'000 km	CHF 2458.-

Frais d'exploitation

à 10'000 km/an	0.78 CHF/km
à 15'000 km/an	0.59 CHF/km
à 30'000 km/an	0.41 CHF/km

Environnement

Consommation (l/100km)			
	urbain	extra-urbain	mixte
usine	—	—	163
TCS	—	—	—

Consomm. du test 26.8 kWh/100km

Emissions de CO₂

usine	18 g/km
TCS	—
moyenne suisse	153 g/km
étiquetteEnergie	A

Visibilité circulaire

Stationnement	avant	1.44 m
	arrière	3.78 m
Visibilité	avant	3.30 m
	arrière	7.75 m

APPRÉCIATION TCS

Equipement	★★★★★
Equipements sécurité	★★★★☆
Coût des services	★★★★★
Insonorisation	★★★☆☆
Visibilité circulaire	★★★★☆

Freinage	★★★★★
Consommation usine	
Consommation au test	
Consommation véh. testé	

TABLEAU COMPARATIF

	RENAULT	VW	TOYOTA	CITROËN
	ZOE EL Intens	Polo 1.6 TDI Highline DSG	Yaris 1.5 Hybrid Sol	C-Zero Elektro Seduction
Prix (CHF)	26'300.–	27'170.–	27'000.–	33'600.–
Cylindrée (cm³)	0	1598	1497	0
Puissance (kW/CV)	65/88	66/90	74/100	49/66
Couple max. (Nm/Trmin)	18	Apr 00	85	15
Consommation 1999/100/CE (l/100km)	10.84 A(2)	8.17 A(2)	6.77 A(2)	2.02 A(2)
Bruit intérieur à 120 km/h (dBA)	71	70(5)	71(6)	72
Frais kilométriques (CHF/km) ⁽³⁾	0.59	0.59	0.59	0.53
Appréciation coûts des services ⁽⁴⁾	★★★★★	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆
Test Touring (numéro/année)	14/2013	14/2009(5)	3/2012(6)	10/2011

(1) données de l'importateur

(2) rendement énergétique donné par l'importateur

(3) à 15'000 km/an, y c. location batterie chez Renault, essence CHF 1.83/l, diesel CHF 1.90/l, courant CHF 0.15/kWh

(4) coût total jusqu'à 180'000 km à 15'000 km/an

(5) VW Polo 1.2 Comfortline