

Essai - Nissan Navara NP300 : Mettez-le au défi !

Le Nissan Navara descend d'une longue lignée de pick-up japonais, son plus lointain ancêtre datant de 1933. A l'époque le Datsun Type 12 était le premier utilitaire compact de la marque japonaise. Le tout dernier modèle de Navara a été servi en primeur au marché nord-américain en 2014, avant d'arriver chez nous fin 2015. Les pick-up semblent de plus en plus nombreux sur nos routes, analyse de cette tendance au volant de ce grand bon à tout faire.



- 4 cylindres, biturbo, diesel, 2'299 cm³
- 190 ch à 3'750 t/min
- 450 Nm de 1'500 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h : n/a
- Poids : 2'102 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'300 x 2'075 x 1'840
- Conso. mesurée : 9.0 l/100 km
- Emissions CO₂ : 135 g/km (D)
- dès CHF 34'600.-, mod. essayé: CHF 50'255.-

5m30 de long, 2m de large, jusqu'à 3.5 t de charge tractée et 1 t de charge utile sur le pont arrière, le nouveau Navara boxe dans la cour des grands. Mais surtout, il se montre docile pour un véhicule de cette trempe. Aussi doué pour voyager que transporter une moto, il devient, au fil de mon essai, un excellent compagnon de route, pour autant que je ne veuille pas l'emmener dans un centre-ville exigu. Et si, pour vous aussi, un pick-up était la voiture idéale ?



A l'extérieur

Pour un pick-up, en général, je suis plutôt bon client. Celui-ci a tout pour me plaire, avec sa face avant imposante, ses arches de roues très hautes et son énorme benne. Dans l'ensemble, les lignes sont tracées au cordeau, même si les designers se sont permis quelques courbes ça et là qui lui apportent un aspect moderne et dans l'air du temps. Le trois-quarts arrière me plaît particulièrement, avec l'imposant bouclier, les nouveaux phares et la ridelle massive qui donne accès à l'espace de chargement.

La calandre, les rétroviseurs et les quelques éléments chromés qui décorent notre Navara Tekna (finition haut de gamme) apportent à notre brute un côté chic. La signature lumineuse, de même que les projecteurs à LEDs, sont très réussis. A près d'un mètre du sol, ils produisent leur effet dans les rétroviseurs des voitures qui me précèdent.

La partie arrière de notre pick-up est de série, c'est à dire une benne équipée de rail C-Channel et de quatre œillets très pratiques pour le transport de matériel. Pour un usage familial, il faut l'équiper en accessoire d'une couverture de benne ou d'un hard-top et ainsi disposer d'un véritable coffre. Selon votre choix, la benne peut, une fois couverte, accueillir un porte vélo ou une galerie augmentant sa capacité.



A l'intérieur

Au premier abord, l'intérieur peut sembler austère, les surfaces d'un plastique assez peu engageant montrent qu'on prend bien place dans un véhicule utilitaire adapté au tourisme. Cependant, les éléments qui composent la planche de bord sont de bonne facture. Les compteurs et le volant sont identiques à ceux du X-Trail et du Qashqai 2, avec de nombreuses fonctions à portée de doigt et un ordinateur de bord à écran couleur. Dans le même registre, la commande de climatisation automatique bi-zone est, elle, héritée de la Nissan Pulsar.

Je suis plus mitigé sur le système d'infodivertissement. La disposition des boutons physiques n'est pas optimale et la navigation dans les menus via l'écran tactile n'est pas des plus intuitives. Même esthétiquement, la carte du GPS est assez basique, tout comme l'interface de la radio. Je cherche, en vain, un moyen pour afficher la température extérieure, ce qui semble finalement impossible sur ce véhicule d'essai, alors que c'est un équipement de série. Je note en revanche la présence de trois prises 12V dans l'habitacle, de quoi brancher simultanément glacière, chargeur USB et autres accessoires de voyage. Dans un véhicule de ce type, j'aurais attendu une prise 220V, de plus en plus fréquente parmi les voitures récentes.

Pour l'habitabilité, le Navara s'en sort très bien, avec deux places avant très généreuses. Les sièges gainés de cuir cachent une technologie inspirée de la NASA pour assurer un soutien optimal de la colonne vertébrale. Je passe de longues heures au volant et je me sens effectivement bien installé. A l'arrière, l'assise de la banquette est plus chiche, avec les pieds assez hauts et un dossier plutôt droit. Heureusement, les passagers ont quand même droit à leurs buses de ventilation dédiées améliorant les conditions de voyage.

Détail surprenant dans cet intérieur, on y découvre un pavillon de toit couvert d'un genre de velours tout droit sorti des années 90. Au sommet du pare-brise on

trouve aussi un vestige de l'automobile : une bande pare-soleil bleu turquoise ! Bien qu'inattendue, elle reste incroyablement efficace.



Sous le capot

Le Nissan Navara existe avec une seule motorisation déclinée en deux puissances de 163 et 190 ch. L'entrée de gamme est un 4 cylindres 2,3 litres avec un seul turbo. Notre véhicule d'essai est pourvu d'un second turbo pour plus d'agrément de conduite et pour offrir une différence plus significative que les 27 ch sur le papier. Deux boîtes sont au catalogue, en 2 et 4 roues motrices, une première à 6 vitesses à commande manuelle mais aussi une nouvelle boîte automatique à 7 rapports et double embrayage, qui est à l'honneur ici.

Celle-ci est impressionnante d'efficacité, les changements de rapports sont rythmés et opportuns. Même si l'accélération de cet engin de 2 tonnes n'est pas fulgurante, le couple moteur/transmission permet une conduite dynamique. Ce n'est lorsque l'on en prend soi-même le contrôle que cette boîte montre quelques lenteurs, en descente de rapports par exemple.

Sur le Navara double cabine, la suspension arrière n'est pas à lames, comme habituellement sur un pick-up, mais à 5 bras. Ce système offre plus de maniabilité et un confort de conduite semblable à celui d'un crossover, tout en pesant 20 kg de moins.



Au volant

Dans ce SUT (Sport Utility Truck) plus que dans les autres que j'ai conduits, j'ai l'impression de dominer la route. Le gros capot avant prend une place énorme dans le bas du champ de vision. Heureusement on peut manœuvrer ce mastodonte avec une grande acuité grâce aux quatre caméras qui produisent une image vue de dessus du véhicule. Imparable et bien plus précis que des détecteurs classiques.

De par son poids et ses suspensions, on s'habitue rapidement à conduire plus calmement en Navara. Dès que l'on accélère ou que l'on freine, on sent la voiture aller d'avant en arrière. Le roulis de la caisse est aussi important que le sous virage, surtout que la sensation de ce dernier est encore amplifiée par une direction qui manque vraiment de précision. Même en ligne droite, le volant peut être à 11h ; comme parfaitement droit au sortir d'un virage plus tard.

Les 450 Nm que développe le moteur ne sont pas de trop pour mettre ce pick-up en mouvement. Sur une pente à plus de 12% avec deux personnes et des bagages volumineux occupant la banquette arrière, les reprises sont sensiblement affectées. Avec 1 tonne de charge utile ainsi qu'une remorque de 3.5 t, le moteur serait encore plus mis à contribution. Heureusement, un système d'assistance aide à garder le contrôle en stabilisant la vitesse de descente.

Pour un long trajet autoroutier, le Navara me surprend vraiment. Je m'attendais à un véhicule inadapté au voyage mais c'est plutôt le contraire. À 80, 100, 120 km/h, l'insonorisation de l'habitacle fait merveille et rend le déplacement très agréable. Les bruits tant du vent que du moteur sont atténués. Même si ce véhicule d'essai est chaussé de pneus d'hiver, le niveau sonore reste agréable. Le Cx, amélioré de 3.6% par rapport à la version précédente, doit aussi participer à cette réduction du bruit, comme influencer sur la consommation tout à fait raisonnable compte tenu du type de véhicule. Avec une moyenne calculée de 9.0

l/100km. L'autonomie culmine à presque 900 km quand on reste en deux roues motrices.



Un SUT de ce genre se doit aussi d'évoluer facilement en tout terrain. Les roues avant du Nissan ne sont pas automatiquement entraînées, il faut utiliser le bouton rotatif en bas de la console centrale pour passer de 2WD à 4WD, même en roulant. Dans de la rocaille défoncée, la motricité est suffisante. Attention cependant à la garde au sol de 20cm, un rocher peut facilement dépasser de plus que cette taille.

Au besoin, pour une rampe de 20° par exemple, une troisième position du sélecteur passe de 4WD à 4LO et réduit le rapport de transmission. Le couple devient phénoménal, donnant l'impression que le Navara pourrait grimper un mur. En cas de perte d'adhérence d'une roue arrière, un bouton verrouille le différentiel, indispensable pour un 4×4 digne de ce nom. La conduite en tout-terrain reste très facile. Mais pour du franchissement, la boîte automatique est à la peine en ne donnant aucune information quant au moment où le pick-up se met en mouvement. L'embrayage peut en prendre un coup.



Je me dois aussi de tester le chargement de ce pick-up, après tout c'est le propre d'un véhicule utilitaire. Il ne m'en faut pas plus pour charger une moto à l'arrière du Navara. Même s'il faut au minimum une rampe et être deux (pour une personne seule, un tabouret peut aider), une fois en haut, les œillets dans leur C-Channel se placent au centimètre près pour passer les sangles sur le guidon.

Certes, la roue arrière se trouve sur la ridelle et je ne trouve nulle information concernant la charge maximum admissible sur cette dernière. Mais la pratique semble possible : je l'ai déjà vu faire sur de nombreux pick-up.



Verdict

Le Nissan Navara est très imposant et n'a pas de vrai coffre sans l'accessoire adapté. Ce sont de sérieux handicaps pour nombre de clients. Mais pour un chef de petite entreprise ou une famille très active en plein air, ce pick-up japonais a de très sérieux arguments à faire valoir. Avec cinq passagers, des objets très encombrants dans la benne, il peut parcourir plus de 800 km en un seul plein.

Une fois à destination, peu importe le terrain, ce 4x4 se fraye un chemin. La commande électronique de la transmission étant à portée du conducteur, vous n'avez qu'à l'actionner à la première difficulté. L'équipement intérieur n'est pas en reste avec une dotation de série comprenant déjà les sièges confort chauffants et le régulateur de vitesse. Cependant, il faut la finition Tekna, incluant les caméras à 360°, pour conduire avec précision ce géant, aussi bien en ville qu'en pleine nature.

L'utilisation d'un pick-up est particulière. Mais une fois essayé, les possibilités sont infinies. Quoi qu'on envisage de faire, de l'achat à un transport de matériel, on peut se dire « Et pourquoi pas ? ».



Prix et options - Nissan Navara NP300, Double Cab 4x4, finition "Tekna"

Prix de base : CHF 47'685.-

Dispositif d'attelage (13 broches) avec système de fixation au plancher : CHF 1050.-

Blocage de différentiel : CHF 850.-

Peinture métallisée : CHF 670.-

Prix TOTAL : CHF 50'255.-



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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Navara NP300, ainsi qu'au garage RRG Léman SA – Promocar Nissan Genève à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai – Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Essai – Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

Essai – Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai – Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai - Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Evènement - Inauguration Nissan Centre à Carouge

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept

