Premier contact – Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition…

Renault a investi la ville de Saragosse en Espagne pour présenter à la presse mondiale son nouveau crossover disponible en deux ou quatre roues motrices. Quelques centaines de kilomètres sur route et sur terre m'ont permis de me forger une opinion sur ce modèle stratégique pour la marque.

- 4 cylindres, essence, 1'197 cm^3
- 130 CV à 5'500 t/min
- 205 Nm dès 2'000 t/min
- Boîte de vitesses à manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.1 sec.
- Poids : 1'381 kg
- Conso. mixte : 5.8 l/100km
- Emissions CO_2 : 126 g/km (D)
- Prix modèle TCe 130 Life dès CHF 24'900.-

Texte et photos : Tony da Silva

En 10 ans, la part de marché du SUV dans le segment C en Suisse est passé de moins de 5% à plus de 35% en 2014. Même si Renault-Nissan est présent dans ce segment au travers du fameux Qashqai, la marque française se devait d'avoir son propre modèle.

Esthétique

Le Kadjar est reconnaissable au premier coup d'œil avec sa grande et large face avant accentuée par les lignes de chrome qui passent d'un côté à l'autre du blason. Cette ligne est appuyée par le fait qu'elle continue sur une série de LED qui marque une sorte de C autour du phare et qui souligne le regard si particulier à ce modèle.

La garde au sol de 19 cm permet au châssis d'affronter la route avec une réserve nécessaire pour se promener hors des sentiers battus. Notable aussi, l'angle d'attaque à l'avant qui affiche 18 degrés ainsi que l'angle de fuite à l'arrière de 28 degrés. Sans pour autant être prêt pour le Dakar, notre Kadjar a déjà des allures de baroudeur et il était temps que la marque au losange s'engouffre dans ce marché.

Sur le plan de la forme générale, là aussi je reconnais immédiatement la signature du constructeur avec à la fois une ligne athlétique et un style joueur… Sans oublier la grande calandre si caractéristique aux derniers modèles sortis. Je trouve l'ensemble réussi mais je n'arrive pas à faire la distinction entre la version deux ou quatre roues motrices et c'est normal ; à part un logo pour le 4×4, rien ne permet de distinguer les deux modèles.

Enfin, la marque a été transparente sur un point important : le Kadjar partage 60% des pièces qui se trouvent dans le Qashqai mais à l'inverse, il bénéficie de 95% de pièces originales sur les parties visibles.

Sous le capot

Pour le lancement, Renault propose un trio qui a fait ses preuves sous la forme de deux propulseurs diesel et un essence, tous turbocompressés. Le plus petit engin à essence baptisé Energy TCe 130 repose sur quatre cylindres et offre une cylindrée de 1’197 cm^3. Il délivre 130 CV à 5’500 tr/min ainsi qu’un couple de 205 Nm à 2’000 tr/min.

Côté diesel, Renault ne prend pas de risque en proposant son bestseller Energy dCi 110 fabriqué à 1.3 million d’exemplaires en 2014 et proposé avec la boîte manuelle à 6 rapports ou automatique à double embrayage EDC (modèle non disponible pendant l’essai). Sur le plan technique, ce moteur est également un quatre cylindres, mais de 1’461 cm^3, qui développe 110 CV à 4’000 tr/min et propose un couple de 260 Nm à 1’750 tr/min pour la boîte manuelle ou 250 Nm à 1’750 tr/min pour la boîte automatique. Renault a intégré une nouveauté sur ce moteur en l’équipant de cylindres en acier ce qui, d’après le constructeur, réduit les frottements et diminue la consommation de 3%.

Enfin, le dernier diesel Energy dCi 130 n’est disponible qu’avec une boîte manuelle et les quatre roues motrices (4WD). Ce quatre cylindres de 1’598 cm^3 délivre 130 CV à 4’000 tr/min et un couple de 320 Nm à 1’750 tr/min.

Les consommations annoncées pour un cycle mixte sont respectivement de 5.8l/100km, 3.8l/100km et 4.9l/100km… des données à vérifier lors d’un essai plus complet.

Pour l’anecdote, une fois le capot ouvert, les moteurs bénéficient d’un espace important, ce qui laisse imaginer qu’un moteur plus gros et donc plus puissant pourrait facilement trouver sa place dans le compartiment moteur… une option pour 2016 paraît-il.

Au volant

Très facile d’accès grâce à sa position surélevée, le Kadjar se prend en main (ou sous le fessier) instantanément. Le tableau de bord est parfaitement lisible et la visibilité au travers du pare-brise est remarquable, notamment grâce à des montants entre le pare-brise et les vitres avant qui sont fins et améliorent encore la vision périphérique.

La première chose que je remarque en m'engageant sur l'autoroute, c'est le silence qui règne à bord. Au niveau de l'aérodynamique et des trains de roulement, le châssis basé sur le Common Module Family (CMF-CD pour être précis) a déjà fait ses preuves sur l'Espace et, bien entendu, le Qashqai.

Au niveau des essais, j'ai eu droit aux modèles Energy TCe 130 (2WD) et Energy dCi 130 (4WD) livrés respectivement en finition Bose (la plus élevée) et Zen (intermédiaire). Bien entendu, le niveau Bose offre pratiquement tous les équipements possibles en série comme l'infotainment R-Link 2 et son écran tactile, un système sonore Bose avec 7 haut-parleurs, 2 prises USB, les cartes de navigation pour toute l'Europe, des feux complets à LED, l'aide au parking, la reconnaissance des panneaux de vitesse, l'assistant de maintien de trajectoire et j'en passe !

Une fois mon téléphone configuré avec le véhicule, j'ai pris la route pour un parcours long de plusieurs centaines de kilomètres avec un mix entre de la ville, des routes légèrement montagneuses et bien sûr, de l'autoroute. Dans tous les profils routiers, j'ai trouvé le Kadjar à l'aise et très en phase avec ce que j'attends de ce type de véhicule avec un niveau de confort que je juge bon même si j'aurais aimé des sièges avec un meilleur maintien latéral. Sur le plan moteur, le bloc essence était un peu creux avant 2'000 tr/min et dynamique autour de 4'000 tr/min, ce qui oblige un peu à jouer avec les vitesses pour des dépassements sur route nationale. A l'inverse, le diesel se montre beaucoup plus vif à bas régime grâce à ses 320 Nm de couple, mais son poids plus important (+200 kg) à cause du 4WD péjore un peu les sensations et surtout les relances sur une route sinueuse.

Sur le plan du comportement routier, il est bon y compris dans la maitrise du roulis malgré la hauteur de caisse. Le freinage est efficace et bien dosé. Enfin, sur le modèle 4WD, il est particulièrement aisé de sélectionner le mode dans lequel on souhaite rouler avec, au choix, le mode 2WD, automatic ou lock. A noter que le mode lock va fixer la transmission à 50% sur l'axe avant et 50% sur l'axe arrière jusqu'à 40 km/h. Au-delà, il passe en mode automatique et s'adapte au profil routier et aux informations en provenance de chaque roue. D'ailleurs, le parcours de plus de 50 kilomètres sur des routes non-asphaltées et récemment inondées par les pluies ont démontré que le 4WD est efficace pour se sortir des ornières boueuses.

Verdict

Globalement, j'ai plutôt été séduit par ce nouveau crossover estampillé Renault même si beaucoup d'éléments proviennent du Qashqai. Le tout est suffisamment original pour se faire une place au soleil et faire oublier son cousin nippon, en particulier à l'intérieur.

Reste le prix et là, Renault se montre agressif avec la version Energy 130 TCe qui démarre à CHF 24'900.- (c'est CHF 90.- de moins que le Qashqai) et surtout, à CHF 32'900.- dans sa version la plus complète Bose (c'est CHF 5'000.- de moins que le Qashqai). Côté 4WD, les prix s'échelonnent de CHF 35'400.- à 39'900.- avec les finitions Zen et Bose.

En conclusion, mieux vaut tard que jamais ! Renault propose enfin son propre crossover et je ne vois pas pourquoi il ne rencontrerait pas du succès, jouissant de passablement d'arguments face à la concurrence.

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Renault Kadjar.

A lire aussi

Premier contact – Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération

Essai – Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !

Essai – Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?

Essai – Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : “Ersatz d’R.S. ?”

Essai – Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

Essai – Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact – Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact – Renault Zoé : Y a de l’électricité dans l’air !

Premier contact – Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

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

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

Présentation – Renault Sandero R.S.

Présentation – Renault Duster Oroch

Présentation – Renault Kwid

Nouveauté – Renault Kadjar

Présentation – Renault Espace

Présentation – Renault Eolab

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy-R

Economie – Renault et Caterham, c’est fini !

Nouveauté – Renault Megane R.S. 275 Trophy

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Kwid Concept

Présentation – Renault Initiale Paris

Présentation – Renault Megane

Nouveauté – Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation – Renault Twin’Run

Nouveauté – Renault ZOE

Nouveauté – Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté – Renault Clio Grandtour

Nouveauté – Renault Scenic XMOD

Présentation – Renault Captur

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

KADJAR
W.A.Y.

KADJAR
4199 JFK
W.A.Y.

DIAL

4196 JFK
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

4199 JFK
W.A.Y.

4199 JFK
W.A.Y.

W.A.Y.

KADJAR
4332 JFK
W.A.Y.

4199 JFK
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

PASTOR BARDENERO
4332 JFK
W.A.Y.

4199 JFK
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

4199 JFK
W.A.Y.

KADJAR
4248 JFK
W.A.Y.