

Essai - Dacia Jogger : Le break moyennement moyen

Annoncé fin 2021, le Jogger débarque dans la gamme Dacia pour remplacer deux modèles populaires, réputés pour leur praticité et leurs grands volumes offerts. Un défi de taille pour le constructeur roumain que d'offrir un nouveau break pour satisfaire une clientèle de la marque qui veut du robuste pour pas cher.



- 3 cylindres, turbo, essence, 999 cm³
- 110 ch à 5'000 t/min
- 200 Nm à 2'900 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 183 km/h
- 0 à 100 km/h en 11.2 sec.
- Poids : 1'233 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'547 x 1'784 x 1'632
- Conso. mixte : 7.53 l/100 km
- Emissions CO₂ : 134 g/km (B)
- Dès CHF 19'690.-, mod. essayé CHF 23'690.-

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Matthieu Giraudier, Patrick Schneuwly

Le moins que l'on puisse dire est que Dacia a sa foule de défenseurs, mais aussi

de virulents détracteurs. Le choix futé pour les uns, la voiture « cheap » pour les autres, chacun reste bien campé sur ses idées, quitte à semer le doute dans l'esprit de l'observateur lambda.

Alors que Dacia revoit sa gamme et la simplifie, il est bon de se demander où se situe le nouveau venu par rapport à la concurrence. Le Jogger : coup de génie ou gros flop ? Réponse dans la suite.



A l'extérieur

Force est de constater que depuis deux années, Dacia s'efforce à moderniser le design de ces autos, en y intégrant des éléments signature moins austères et plus raffinés. Le Jogger n'échappe pas à la règle.

Break oblige, l'essentiel du caractère se porte sur la face avant, avec des projecteurs intégrant la marque lumineuse LED en arêtes de poisson. La calandre arbore une construction simple mais efficace, portée par un bouclier discret sur sa partie basse, faisant converger le regard vers le centre de la proue. On peut noter le capot moteur parcouru par quatre lignes saillantes, fuyant vers les flancs, qui renforce le caractère volontaire du break.

Les flancs se distinguent par les épaulements d'arches de roues prononcés, qui donnent de la vigueur au dessin, tout en structurant les lignes des phares arrière, dont l'esthétique n'est pas sans rappeler le style d'une marque scandinave.

On peut noter, sur la finition « Extreme » de notre modèle, que tout le bas de caisse est cerclé d'éléments plastiques en contraste avec la carrosserie, pour donner un léger look baroudeur à notre Jogger. Les protections grises appliquées aux bords d'attaque et de fuite de la voiture finissent de lui conférer une allure un brin aventurier.

La configuration qui nous est proposée est couleur « Brun Terracotta », un joli

coloris, assez distinctif de la marque, qui se situe entre le brun et l'orange, bien rehaussé par un pailletage incorporé. C'est encore simple mais efficace, original mais pas tape-à-l'œil.

Dans l'ensemble, je trouve ce Jogger réussi, avec une esthétique moderne, sans fioriture, loin du style monolithique, très « bloc de l'est », que pouvaient avoir jadis les Dacia.



A l'intérieur

Le Jogger s'inscrivant dans l'entrée de gamme du monde automobile, je m'attends à avoir un habitacle très « cheap », contenu en fonctionnalité mais se concentrant sur des fonctions basiques et pratiques. Me voilà surpris alors je pénètre pour la première fois dans le break. Alors oui, ce n'est pas premium ni le grand luxe, mais les matériaux choisis ne sont pas affreux et la construction est robuste. La sellerie comme l'habillage de la planche de bord et des contre-portes sont intégralement en tissu, mais de bonne fabrique, étudiés pour résister à un usage régulier et intensif, facile à entretenir.

Les fonctions sont bien réparties dans l'environnement, avec des boutons et des commodos qui ne grincent pas et sont souples à l'emploi. Le premier élément qui trahit la politique de maîtrise du budget est l'écran central, de 8 pouces seulement, posé là, sans effort particulier d'intégration. Malgré son positionnement peu gracieux, les ingénieurs de la marque ont tourné le défaut en

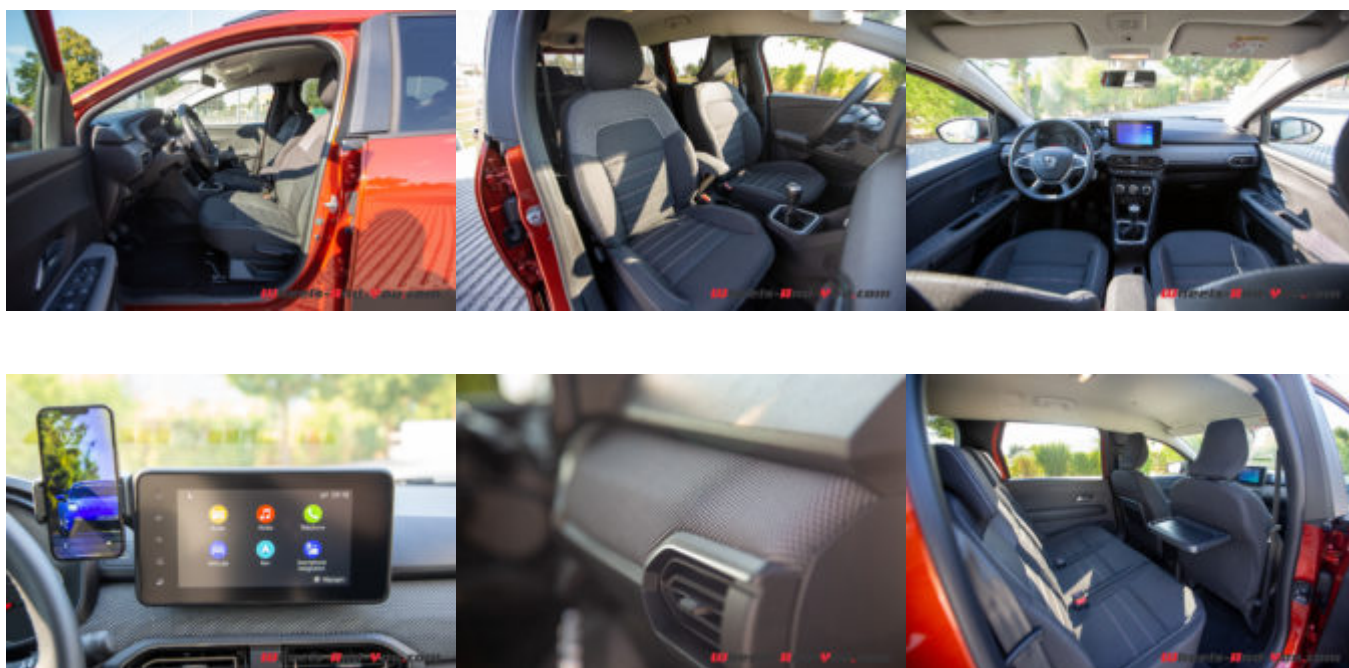
avantage, en proposant une monture pour téléphone, extrêmement pratique et bien pensée, qui ne gêne ni la vue ni l'usage de l'écran : un joli coup d'ingéniosité.

Le système embarqué est en tout point correct, ni exceptionnel, ni médiocre. Il répond correctement aux besoins et l'ergonomie est suffisamment bonne pour ne jamais se perdre ni perdre trop de temps dans les menus. J'ai connu certes mieux, mais aussi nettement pire.

La première section arrière se compose d'une banquette deux-tiers/un-tiers, devancé avec un volume aux jambes convenables, quoiqu'un peu décevant pour un break. La seconde rangée abrite deux sièges indépendants, basculables vers l'avant dans deux positions possibles, selon le besoin en espace que l'on peut avoir. Le système de bascule est simple comme bonjour à activer, rendant le Jogger vraiment modulable, en un clin d'œil.

Le volume du coffre varie ainsi très grandement selon la configuration : toutes places déployées, il ne propose que 165 litres ; avec 5 places seulement, le volume passe à 696 litres (soit 12 litres de moins que la version purement 5 places) ; tous sièges arrière rabattus, le Jogger propose un volume appréciable de 1'807 litres.

Étant parti en escapade familiale dans le Sud de la France, j'ai pu tester et profiter de toutes les configurations. Le Jogger fait clairement dans le pratique et propose des volumes simples et très exploitables.





Sous le capot

Point de complication et de prise de tête, la proposition de moteur pour le Jogger se réduit en Suisse à... un moteur ! Pas d'information à ce jour quant au 4 cylindres hybride 140 chevaux en préparation, qui arrive en France et peut-être dans nos contrées.

Il faut ainsi se contenter du trois cylindres turbo essence, affichant un litre de cylindrée, couplé à une boîte manuelle 6 vitesses. Le bloc développe 110 chevaux à 5'000 t/min et un timide 200 Nm de couple, certes accessible à 2'500 t/min.

C'est clairement la stratégie du moteur « downsizé » qui est appliqué ici : les performances ne sont pas folles, voire anémiques, mais la consommation est moindre comparativement à un moteur plus traditionnel, avec un volume de chambre de combustion plus important. De plus, théoriquement, moins de performance est synonyme de moins de contraintes sur les pièces et donc mécaniquement, moins d'usure et plus de fiabilité.

Mais que vaut-il vraiment ? Le verdict dans la suite.



Au volant

Quoique de mieux qu'un périple de deux semaines en famille dans le Sud de la France pour mettre sur le grill ce break familial ? Au menu : de longues portions d'autoroute lors des grands chassés-croisés estivaux ; des balades sur les routes

cabossées mais bucoliques du Lubéron ; des escapades hors bitume pour rallier des points de vue remarquables et profiter de l'arrière-pays. Un programme complet qui permettra de clairement placer la Dacia en matière de force et faiblesse.

Première étape : l'autoroute. Alors que j'entrepose sans peine tous nos bagages dans le coffre étendu, je me lance dans le supplice de l'autoroute du Soleil un début août. Il ne me faut que quelques tours de volant pour repérer le caractère singulier du bloc moteur. De petite cylindrée, avec trois pattes seulement, le dynamisme n'est clairement pas au rendez-vous. Pis encore, le moteur n'a purement simplement aucune force à bas-régime. Il est clairement mou, sans vie. Il faut attendre que le turbo charge, à 2'500 t/min, pour avoir une poussée, timide mais salubre, pour trouver un peu d'entrain. Autre effet non négligeable de ce petit moteur : les pièces mécaniques en mouvements étant de taille réduite, elles ne transportent que peu d'énergie, conférant au moulin un fort frein moteur. Avec ces caractéristiques, il est inutile de vouloir jouer avec le trafic et de chercher à avoir un rythme dynamique. Il faut « squatter » la voie de droite, et simplement gérer les dépassements avec les camions et l'abord des segments pentus, pour conserver au maximum le momentum et éviter une perte de vitesse notable, pouvant obliger à emprunter la voie des véhicules lents. Pour ceux, comme moi, qui aime les beaux moteurs pour profiter de l'agrément de conduite que cela peut conférer, c'est un vrai labeur de conduire le Jogger sur autoroute.

Exit l'A7 et ses neufs cercles de l'Enfer, vient le temps de la balade sur les routes enlacées entourant Bonnieux et sa forêt de cèdres. Une fois encore, le groupe motopropulseur ne paraît pas bien. Il m'est compliqué de trouver la bonne allure, tant la boîte est mal étagée. Le moteur ne relançant pas à pas régime, il faut donc continuellement garder le régime autour des 3'000 t/min pour enchaîner les virages avec fluidité. Seul hic, les écarts entre la 3^{ème} et la 4^{ème} mais aussi entre la 4^{ème} et la 5^{ème} sont trop importants. Le rapport inférieur ne fait qu'hurler le moteur sans gain de couple, le rapport supérieur étouffe le moteur, l'envoyant à 1'800 t/min, véritable zone sinistrée.

C'est vraiment dommage, car le châssis lui est très bon. Il autorise des passages en courbe rapides, rapporté au type de véhicule qu'est le Jogger, et répond très bien aux sollicitations. La direction est franche, lisible et communicatrice. La suspension de son côté est vraiment pensée pratique, avec un réglage acceptant

très bien le transport de charges à l'arrière mais rendant les voyages à vide un peu durs. Le roulis est présent, mais raisonnable.

En dehors des sentiers battus, le Jogger fait le travail, sans grand brio. Les capacités du moteur sont là aussi péjorantes, la motricité reste au rendez-vous, mais avec 200 Nm à disposition, point de miracle, il faut y aller tranquillement et bien gérer sa progression pour s'éviter des complications.

En termes de confort, la Dacia paraît bien, tant à l'avant qu'à l'arrière, même sur la troisième rangée. Les assises sont bonnes et qu'importe l'usage, les trajets sont agréables, sans gêne.

Quid de la consommation ? Avec un si petit moteur, aux performances réduites au minimum syndical, les chiffres ne peuvent être qu'excellents ! Sur plus de 1'300 kilomètres d'essai, avec des parcours mixant autoroute, route et usages urbains, la valeur se fixe à 7.5 l/100km, avec un meilleur score à 7 l/100km. C'est moins bien que bons nombres de modèles hybrides qui sont eux plus vigoureux. La faute à l'incapacité du moteur à rouler à bas régime, me forçant à aller chercher les tours, juste pour convenablement avancer.





Verdict

Sans grande surprise, c'est pour moi la déception. Si l'allure extérieure et intérieure du Dacia Jogger est vraiment bonne pour le tarif proposé, l'ensemble boîte/moteur casse l'enthousiasme et altère nettement l'expérience. C'est l'exemple parfait que la stratégie de la réduction du volume moteur n'est pas payante et non valable à mon sens.

Cependant, je peux tempérer mon propos avec l'antithèse suivante : le Jogger est un bon « déplaçoir ». Le break conviendra très bien à ceux qui voudront aller du point A au point B, sans considération aucune pour la dynamique. C'est aussi une solide proposition de véhicule 7 places modulable, axés sur le pratique et la durabilité. Le tout pour un prix tout options en dessous de CHF 24'000.-, à ce niveau c'est imbattable.

Les potentiels acheteurs doivent clairement savoir où sont leurs priorités et accepter les défauts du Jogger. On est ici néanmoins loin du coup de génie, mais tout de même pas dans le flop intersidéral : juste dans l'entre-deux.





Prix et options - Dacia Jogger 7 places "Extreme" TCe 110

Prix de base : CHF 21'590.-

Peinture "Brun Terracotta" : CHF 650.-

Pack Confort+ : CHF 600.-

(Avertisseur d'angle mort, Aide au parking avant, Frein de parking assisté + Accoudoir central haut avec rangement)

Système multimédia Media Nav : CHF 450.-

Sièges avant chauffants : CHF 250.-

Roue de secours normale : CHF 150.-

Prix TOTAL : CHF 23'690.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Renault / Dacia Suisse SA pour le prêt de ce Dacia Jogger, ainsi à la filiale de Plan-les-Ouates du groupe RRG Suisse SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Dacia Duster TCe 150 4WD : Best-seller, un brin de fraîcheur en plus

Premier contact - Dacia Duster : Nouveau SUV à l'écoute de ses clients

Essai - Dacia Duster dCi 110 4x4 : Le tout-terrain low-cost

Présentation - Dacia Spring Electric

Présentation - Dacia Sandero, Sandero Stepway et Logan

Nouveauté - Dacia Duster

Nouveauté - Dacia Logan MCV Stepway

Nouveauté - Dacia Logan MCV

Présentation - Dacia Duster



