

Essai - Renault Austral Mild Hybrid 160 : Adieu Kadjar, bonjour Austral

Alors que le 3008 de Peugeot caracole en tête des ventes des SUV du segment C, il était temps que Renault réagisse. C'est chose faite avec le remplacement du Kadjar, le SUV familial qui aura « servit » durant sept ans, par l'Austral. Il incarne le renouveau de la marque dans le secteur des crossovers. Moderne, plus en phase avec le monde d'aujourd'hui, il se veut surtout plus compétitif. Renault entend ainsi se placer dans le peloton de tête des ventes de cet important marché.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'333 cm³
- 160 ch à 5'500 t/min
- 270 Nm à 1'800 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 7 rap.
- Vitesse maxi : 174 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.7 sec.
- Poids : 1'621 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'510 x 1'825 x 1'618
- Conso. mesurée : 8.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 141 g/km (D)
- dès CHF 37'600.-, mod. essayé: CHF 44'400.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte, Xavier Bais

La modernisation avait commencé avec la Megane E-Tech, puis avec l'Arkana, le SUV coupé Premium de la marque. Restait à faire évoluer le segment SUV compact. Renault en profite pour changer une dénomination qui ne laissera guère de trace dans la mémoire collective. Voici donc l'Austral. Issu du mot latin « australis », il évoque les couleurs et la chaleur du sud et les grands espaces.

Notre véhicule d'essai est une version milieu de gamme, avec le quatre cylindres 1.3 TCe de 160 ch aidé d'une hybridation légère, en finition techno « Esprit Alpine ». Un SUV moderne bardé d'innovations technologiques dont j'avais hâte de les découvrir. Même si pour un premier essai, j'aurais préféré la version véritablement hybride avec son petit trois cylindres, je ne boude pas mon plaisir d'essayer cet Austral.



A l'extérieur

De face, l'Austral reprend les codes du nouveau design de la marque avec sa large calandre qui fusionne avec les optiques à LED très fines sur les côtés. Sur notre modèle d'essai « Esprit Alpine », une nouvelle signature en 3D encadre la grille avec un aspect rappelant un drapeau à damier.

Il mesure 4m51 de long pour 1m82 de large, avec un empattement de 2m67. Dans la réalité, il fait plus musclé et plus large que l'indiquent ses dimensions. De profil, les superbes roues de 20 pouces estampillées « Alpine » sont repoussées aux extrémités, gage d'un habitacle spacieux. A l'arrière, rien de surprenant. On trouve néanmoins une double bande lumineuse soulignant bien la ceinture de caisse assez haute.

C'est surtout dans les détails que la silhouette de cet Austral trouve son caractère. Il y a cette teinte bicolore, ce capot nervuré, des boucliers agressifs, cette hauteur de caisse haute et enfin cet épaulement marqué à l'arrière. Le bleu Iron associé au toit panoramique en verre qui tend vers le noir correspondent parfaitement à la fintion « Esprit Alpine». Tout concourt à une allure sportive. Mais est-ce bien raisonnable sur un SUV compact dédié aux familles ? Je dirais oui, ainis l'acquéreur de cet Austral sera fier de rouler dans une voiture jeune et dynamique. Renault flirt donc avec l'image d'Alpine et s'en sert pour rajeunir le style de son SUV.



A l'intérieur

Si l'extérieur ne me surprend pas vraiment, l'intérieur en revanche est impressionnant en termes de qualité de finition et de rendu. Un dessin moderne digne des meilleurs Premium. Avec l'Austral, Renault fait un bon en avant. Assemblage, qualité et mélange des matériaux sont irréprochables.

Le nouveau volant sport trois branches avec surpiques bleu-blanc-rouge est original. Il a un gros centre qui reprend la forme d'un losange et deux méplats en haut et en bas. Je ne vois pas trop l'intérêt en haut car un arrondi cacherait moins le tableau de bord pour la lecture du bloc compteur de 12,3 pouces. On peut changer la présentation de cet affichage en appuyant sur le bouton « VIEW » situé sur le volant et ainsi obtenir un semblant de compte-tour à affichage numérique. Il faut bien le chercher. A croire qu'aujourd'hui un compte-tour est

secondaire ! On sent l'électrification qui s'installe. Pour moi, le graphisme le plus sympa reste celui à deux « compteurs » où une aiguille « pleine » évolue selon la puissance demandée.

Le système d'infodivertissement est piloté par un software de chez Google : l'OpenR. Un système moderne, rapide, ergonomique et efficace. Peut-être ce qui se fait de mieux actuellement. On y retrouve l'environnement d'une tablette adaptée à la conduite d'une voiture. Pour interroger cet assistant de bord, il suffit de l'interpeller en disant « Hey Google », j'aurais aimé que ça soit « Hey Austral », mais je pinaille.

L'espace à l'intérieur à l'avant comme à l'arrière est remarquable et les rangements foisonnent. Les sièges sont fermes et maintiennent très bien. Les places arrière permettent à deux adultes de voyager avec aisance. Ils disposent chacun d'une prise USB-C. Alcantara sur les côtés et un tissu au design « carbone » sur l'assise avec des supiqures bleues s'accordant aux ceintures noires et bleues, c'est discret et harmonieux. Et on retrouve le logo Alpine sur les appuis tête. A noter que la banquette arrière est coulissante 2/3 -1/3 sur 15 cm.

Le coffre de l'Austral, accessible via un hayon motorisé à ouverture « main libre », propose 430 litres, et 1'455 litres banquette rabattue. Dommage toutefois que le plancher ne soit pas parfaitement plat une fois cette dernière rabattue.





Sous le capot

Deux motorisations sont disponibles mais uniquement en version essence. Tout d'abord, un trois cylindres, totalement hybride de 200 ch, couplé à une transmission automatique DHT (Dedicated Hybrid Transmission), puis, celui qui nous intéresse aujourd'hui, un 4 cylindres à hybridation légère offrant 160 ch. Ce dernier est lui équipé d'une boîte automatique CVT à variation continue à 7 rapports. L'Austral ainsi motorisé offre un 0 à 100 km/h en 9,4 sec, correct mais pas tonitruant.

Renault annonce une consommation moyenne de 6,5 l/100 km. Sur route mixte en mode « Confort », avec passablement de montagne et un peu de ville, j'ai relevé une moyenne de 8,6 l/100 km. Cela représente des valeurs correctes eu égard à la puissance de 160 ch. Notons toutefois le poids relativement contenu qui n'est pas pour rien dans ces résultats.



Au volant

Avec une position de conduite certes haute mais normale pour un SUV, je trouve vite ma place. Contact par bouton poussoir. L'Austral est silencieux et le petit moteur sait se faire discret. La boîte de vitesse automatique CVT n'est pas ce que je préfère. Elle n'aspire qu'à une conduite économique avec un pied léger. Si l'on force un peu sur l'accélérateur pour doubler ou monter un col, le moteur hurle avec l'impression qu'une courroie patine. La seule solution est d'utiliser les

petites palettes au volant et de changer de rapport vers 2500 t/min, soit à peu près à mi-régime. Au besoin un petit triangle situé à côté de l'information du rapport engagé vous indiquera la montée ou la descente d'un rapport à effectuer. A 120 km/h, on est à 2'100 t/min dans un silence correct si ce ne sont les bruits d'air.

En ville, la conduite est assez agréable, la visibilité est bonne et se stationner n'est pas un stress grâce aux aides sonores et à la caméra 360° qui apportent une certaine tranquillité d'esprit. L'Austral est imposant. Heureusement, il braque très bien. La boîte de vitesse m'a joué des tours plusieurs fois. Alors que j'étais presque à l'arrêt. Elle semble d'abord se mettre en pause, puis passe un rapport occasionnant un léger bon en avant. Surprenant ! Après avoir poussé l'analyse, j'ai constaté dans les embouteillages que sur un filet de gaz et sans freiner, la voiture presque à l'arrêt stop le moteur. Puis, réaccélérant ce dernier redémarre alors que nous sommes en « prise » avec la boîte, occasionnant un léger à coup. Cela ne se produit qu'en première, en passant de la pédale de frein à l'accélérateur. Rien de méchant mais pas forcément agréable et surtout pas en adéquation avec une voiture qui se dit moderne. La solution est de désactiver le « Stop and Start ».

Sur route, la suspension gomme les inégalités mais demeure dure. Le passage sur les bosses se fait ressentir dans le bas du dos. L'amortissement est vraiment trop ferme pour ce type de véhicule. Pour la série « Esprit Alpine », le châssis semble réglé en mode « Sport » et les belles jantes de 20 pouces n'arrangent rien. Sur route de montagne pas trop bosselée, c'est sympa et j'apprécie beaucoup d'autant que l'équilibre est là et que le roulis est bien limité. Le train avant est précis et l'Austral est rivé au sol. Mais avec tous les dos d'âne et autres imperfections, j'ai vraiment l'impression de rouler dans une sportive et les passagers ne sont pas à la fête.

En revanche, sur autoroute l'Austral est royal et les voyages au long court ne seront que pure formalité. Le mode « Confort » est le plus agréable et le plus approprié pour la conduite de tous les jours. Par contre, en mode « Eco », j'ai l'impression d'avoir perdu la moitié des 160 ch. Incroyable voir insoutenable tant la réaction à l'accélérateur est longue, même en anticipant. Une fois calé à 120 km/h sur autoroute, on peut à la rigueur rester sur ce mode mais gare aux relances... Le mode « Sport » quant à lui, vous fait passer de 1200 à 1900 t/min avec l'ensemble des commandes qui se durcissent. Les relances sont vives et

comme déjà cité, avec l'usage des palettes au volant, la conduite est agréable. D'autant que coté direction, même si le retour et la précision n'égale pas un Peugeot 3008, elle surclasse le reste de ce segment notamment les Kia Sportage et Hyundai Tucson. Le freinage est aussi remarquable. Endurants, les freins semblent inusables et bien calibrés. La pédale est ferme et les décélérations sont puissantes et bien assistées. J'ai vraiment été bluffé, c'est un des SUV du marché qui doit le mieux freiner.



Verdict

Renault nous avait surpris en bien avec sa Megane E-Tech Electric et l'Austral est de la même veine. Spacieux, hi-tech et flirtant avec les finitions Premium, il souffre toutefois d'un confort un peu trop sportif dans sa finition « Esprit Alpine ». Le moteur est coupleux et suffisamment puissant pour le poids et le gabarit de l'Austral. Hélas, la boîte CVT à variation continue hurle en pleine charge et reste à des années-lumière d'une transmission automatique EDC. A une allure de sénateur, elle convient mais cela reste pour moi le défaut majeur de cet Austral

Mild Hybrid 160. Il sera intéressant d'essayer le modèle totalement hybride avec son petit et moderne 3 cylindres 1.2 l. Reste qu'avec cet Austral, Renault ouvre une nouvelle page de son futur.



Prix et options - Renault Austral techno Esprit Alpine Mild Hybrid 160 Auto

Prix de base : CHF 39'100.-

Teinte bi-ton, avec peinture métallisée « Bleu Iron » et toit noir étoile : CHF 1'650.-

Pack Advanced Safety : CHF 400.-

(Freinage automatique d'urgence en marche arrière, Avertisseur d'angle mort et prévention sortie de voie en cas de dépassement, Sécurité à l'ouverture des portes)

Pack Advanced Driving Assist : CHF 700.-

(Volant chauffant, active driver assist, Reconnaissance des panneaux de signalisation avec adaptation et avertissement de la vitesse, Régulateur de vitesse adaptatif intelligent, Assistant d'adaptation de la vitesse pour une consommation optimisée)

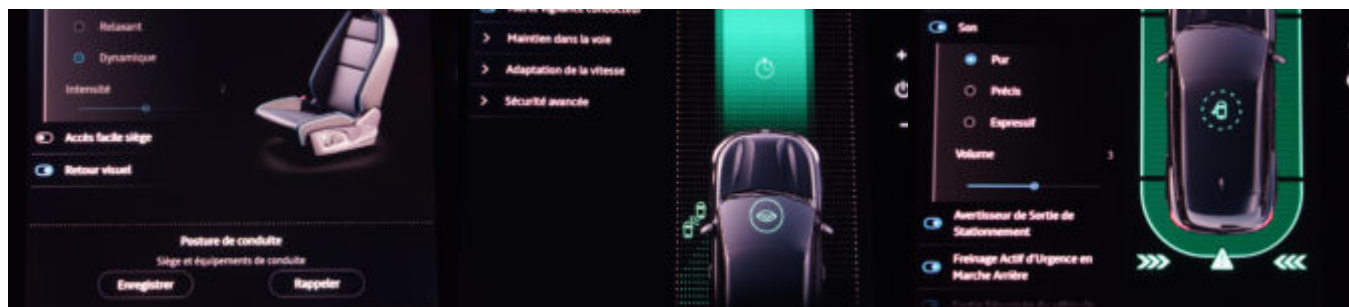
Pack Comfort : CHF 1'200.-

(Sièges avants chauffants, Appuie-têtes confort à l'avant, Sièges avant réglables en hauteur + conducteur lombaire électrique)

Toit panoramique : CHF 1'200.-

Chargeur smartphone à induction : CHF 150.-

Prix TOTAL : CHF 44'400.-



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

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



A lire aussi

Essai - Renault Megane E-Tech Electric : La marque au losange frappe un grand coup

Premier contact - Renault Megane E-Tech Electric : Quelque chose de nouveau

Essai - Renault Trafic Grand SpaceNomad : Sa part du gâteau

Essai - Renault Mégane Grandtour E-Tech : Réponse inédite à la question de l'hybridation

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy-R : Les chiffres donnent le vertige

Essai - Renault Clio 5 : Difficile de dire non à la nouvelle Clio

Essai - Renault Mégane R.S. Trophy : Sleep, eat, race. Repeat.

Loisirs - GP de Monaco avec Renault F1 pour le lancement de la Mégane R.S. Trophy-R

Essai - Renault ZOE R110 : La citadine 100% électrique à l'autonomie étendue

Essai - Renault Talisman Grand Tour S-Edition : En passe de devenir roi dans la talismanie

Essai - Renault Alaskan dCi 190 4x4 : Un air de déjà-vu

Essai - Renault Mégane IV R.S. EDC : Quatre roues et une ligne directrices

Premier contact - Renault Mégane 4 R.S. : Elle revient et c'est du sérieux

Loisirs - Journée Passion Renault Sport : RedBull Ring, en attendant Mégane

Essai - Renault Scenic TCe 130 : Quand chrysalide devient papillon

Premier contact - Renault Koleos : Paris Séoul dans un SUV

Premier contact - Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Essai - Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !

Essai - Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break

Premier contact - Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose

Essai - Renault Mégane GT : En attendant la RS...

Premier contact - Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note

Essai - Renault ZOE : Votre amie branchée écolo

Essai - Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie

Premier contact - Renault Talisman : Le renouveau à la française

Essai - Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence...

Essai - Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !

Premier contact - Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition...

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 !

Nouveauté - Renault Austral

Présentation - Renault Mégane eVision

Nouveauté - Renault Twingo Z.E.

Nouveauté - Renault Mégane E-TECH

Nouveauté - Renault Clio E-TECH et Captur E-TECH

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio V

Nouveauté – Renault Twingo

Présentation – Renault Arkana

Nouveauté – Renault Mégane R.S. Trophy

Nouveauté – Renault Clio R.S. 18

Nouveauté – Renault Megane IV R.S.

Avant-première – Renault Megane RS Mk4

Présentation – Renault Captur MY2017

Présentation – Renault TreZor

Présentation – Renault Alaskan

Présentation – Renault Nouvelle Clio

Présentation – Renault Twingo GT

Présentation – Renault Clio R.S. 16

Nouveauté – Renault Grand Scenic

Nouveauté – Renault Koleos

Présentation – Renault Megane Grandtour

Présentation – Renault Nouvelle Mégane

Nouveauté – Renault Talisman Estate

Nouveauté – Renault Talisman

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

