

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

*C'est au milieu de l'année que Renault a présenté son nouveau crossover, le Kadjar. Il comble un espace vacant dans la gamme Renault, entre le [Captur](#), petit SUV périurbain, et le [nouvel Espace](#). Il propose une version à quatre roues motrices que j'ai eu l'occasion d'essayer sur les routes de fin d'automne. Comment se positionne-t-il par rapport à ses concurrents directs ? C'est ce que je vais essayer de vous décrire ici.*



- 4 cylindres diesel, turbo, 1'598 cm<sup>3</sup>
- 130 ch à 4'000 t/min
- 320 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.5 sec.
- Poids : 1'611 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'449 x 2'058 x 1'613
- Conso. mesurée : 6.7 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 129 g/km (C)
- dès CHF 33'200.-, mod. essayé: CHF 44'600.-

---

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

---

A mi-chemin entre un break et un SUV, proposant une garde au sol de 200 mm et doté en option d'une transmission à quatre roues motrices, le Kadjar est bien un crossover. Il fait la part belle à l'habitabilité tout en proposant de véritables qualités « tout chemin » et des propriétés dynamiques proches de celles d'un break routier.

Il vient rejoindre un segment déjà très fourni qui comprend, entre-autres, les Nissan [Qashqai](#) et [X-Trail](#) avec lesquels il partage une plateforme commune.

### ***A l'extérieur***

Nouvelle silhouette dans la gamme Renault, le design du Kadjar est fluide tout en affirmant un certain caractère. La face avant adopte le nouveau style de la marque avec le très gros insigne en losange coupant la calandre souriante, elle-même terminée par des optiques effilées intégrant un éclairage LED en option.

Le bas du bouclier avant adopte une teinte grise qui rappelle les protections inférieures des véritables 4x4. De profil, la ligne est plutôt dynamique avec des passages d'aile avant et arrière assez marqués. Les grandes arches de roue sont habillées d'élargisseurs noirs qui renforcent le style crossover. Des barres de toit aluminium amènent une touche chic alors que l'arrière, bien que surélevé, rappelle celui de la dernière [Clio](#).

Le Kadjar paraît presque plus grand que sa réelle longueur hors-tout de 4.45 mètres. Sa hauteur de pavillon atteint 1.6 mètres et lui confère un gabarit de SUV bien campé sur ses grandes roues de 19 pouces (en option).





## ***A l'intérieur***

Mon véhicule d'essai dispose de presque toutes les options et c'est dans une sellerie cuir que je m'assois. L'intérieur est bien assemblé, les plastiques sont moussés ; quelques éléments demeurent toutefois en plastique dur, notamment celui qui se trouve entre les sièges. Dommage car, exposé, il est déjà rayé.

Les sièges sont confortables et offrent un bon maintien pour cette catégorie de véhicule. La place pour les passagers arrières est très généreuse, autant en hauteur qu'en distance pour les genoux, et cela même lorsque le siège conducteur est largement reculé. En position standard, le volume du coffre atteint 472 litres malgré le kit de gonflage présent dans mon véhicule d'essai. A noter qu'une partie de ce volume est situé sous deux panneaux de plancher amovibles donnant accès à un espace d'une quinzaine de centimètres de hauteur supplémentaire. Une fois les dossiers 1/3-2/3 de la banquette arrière rabattus, le volume atteint 1'478 litres et une longueur de chargement de 1.62 mètres. Dommage que l'espace ainsi créé ne soit pas complètement plat, les dossiers ne se rabattant pas complètement horizontalement. Il n'y a pas moins de 30 litres de vide-poches pour les divers occupants, dont une boîte à gants de 7.5 litres.

Le volant est réglable autant en hauteur qu'en profondeur. Le pédalier est passablement décalé vers la droite et j'avoue que cela m'a un peu gêné en début d'essai, le temps que je m'y habitue. Le tableau de bord est simple et les informations essentielles sont regroupées derrière le volant. Sur la console centrale, un écran tactile de 7" regroupe l'ensemble des fonctions désormais courantes, caméra de recul, GPS, téléphonie, médias (R-Link 2 avec reconnaissance vocale), ainsi que les réglages du véhicule.

On peut notamment y configurer les diverses aides à la conduite : alerte de vitesses avec reconnaissance des panneaux de signalisation, régulateur/limiteur

de vitesse, alerte de franchissement de ligne, freinage actif d'urgence (AEBS), avertisseur d'angle mort, aide au démarrage en côte, feux de route automatiques, détection d'obstacles à 360°, ainsi que le Renault Driving Eco2 qui aide à conduire plus économiquement, ou encore le système de parcage autonome Easy Park Assist. Le volant est alors actionné par le véhicule pour les créneaux ou le parcage en épis autant en avant qu'en arrière. □ Mon véhicule est la version la mieux équipée : la version Bose. Il dispose ainsi d'une sonorité haut de gamme avec un Soundsystem DAB+, de deux prises USB et d'une entrée AUX qui complètent la liaison Bluetooth téléphone & audio.



### ***Sous le capot***

En Suisse, le Kadjar est disponible avec trois motorisations.

Un moteur essence TCe 130 1.2 litre turbo à injection directe associé à une boîte manuelle à 6 vitesses, qui développe 130 ch (96 kW) à 5'500 t/min et un couple de 205 Nm entre 2'000 et 3'000 t/min. Il consomme officiellement 5.6 l/100 km en conduite mixte et émet 126 g de CO<sub>2</sub>/km.

Un moteur diesel Energy dCi 110 1.5 litre turbo disponible soit avec une boîte à 6 vitesses manuelle, soit avec une boîte automatique EDC à double embrayage et 6 rapports. Il développe 110 ch (81 kW) à 4'000 t/min et un couple de 260 Nm dès 1'750 t/min pour une consommation en cycle mixte NEDC de 3.8 l/100 km et des émissions de seulement 99 g de CO<sub>2</sub>/km.

Enfin, un second moteur diesel Energy dCi 130 1.6 litre 16 soupapes turbo associé à la boîte manuelle à 6 vitesses, développe 130 ch (96 kW) à 4'000 t/min pour un couple maximum de 320 Nm à 1'750 t/min. Seule cette motorisation est associée aux quatre roues motrices. En plus du filtre à particules, ce moteur est équipé d'un filtre à oxyde d'azote (NO<sub>x</sub> Trap) et répond donc à la norme Euro 6b. C'est la version dont je dispose pour cet essai et la consommation mesurée n'a,

comme d'habitude, pas permis d'atteindre les 4.9 l/100 km promis par le constructeur, avec une moyenne de 6.7 l/100 km sur les presque 1'300 kilomètres de mon essai.

La transmission à quatre roues motrices dispose de trois modes : 2WD (2 roues avant motrices), 4WD Auto et 4WD Locked sélectionnés sur le tunnel de transmission. Le mode 4WD Locked force 50% du couple sur chaque essieu et n'est disponible que jusqu'à 40 km/h. En mode 4WD Auto, une partie du couple variant de 0 à 50% est renvoyée sur l'essieu arrière qu'en cas de perte d'adhérence ou de motricité. Sur route, on roule donc la plupart du temps en 2 roues motrices même le mode 4WD enclenché et, sachant le gain de sécurité dynamique que procure une transmission 4x4 permanente, je me demande pourquoi Renault a renoncé à nous offrir un tel mode, si ce n'est pour pouvoir afficher des valeurs de consommation inférieures. Dommage...

Le freinage est confié à quatre disques, d'un diamètre de 296 mm et ventilés à l'avant, de 290 mm et pleins à l'arrière. Le poids est de 1'611 kg à vide et 2'059 kg en pleine charge. La charge remorquée non freinée maxi s'élève à 750 kg.



## ***Au volant***

Bien que confortable, je regrette la position de conduite assez haute, j'aurais aimé pouvoir davantage abaisser le siège. La visibilité est excellente et les commandes présentent une bonne ergonomie. L'isolation phonique est de bon niveau mais ne parvient pas à complètement gommer les vibrations du petit groupe diesel, rappelant que le downsizing des motorisations ne présente pas que des avantages.

Sur le plan dynamique, je trouve le comportement routier de bon niveau. Malgré la garde au sol importante et la hauteur de l'ensemble, le Kadjar se comporte comme une berline de taille moyenne. Un défaut me dérange toutefois beaucoup :

une absence totale de remontée dans le volant, tant la direction assistée gomme toute sensation. Il en résulte un manque complet d'incisivité et une sensation de flou très désagréable, avec l'impression qu'en appuyant, ajouter ou rendre du volant ne modifie guère la trajectoire. Pire, je trouve même qu'il est presque impossible de sentir où se situe la limite d'adhérence du train avant. Sur route grasse, je me suis ainsi plusieurs fois retrouvé en situation de sous-virage sans vraiment l'avoir senti venir, autant en 2 qu'en 4 roues motrices. On ne sent d'ailleurs pas l'intervention du report de couple vers l'essieu arrière, tout au moins sur route goudronnée et en l'absence de neige durant mon essai.

En ce qui concerne la motorisation dCi 130, si elle est agréable en ville et sur autoroute, j'aurais aimé un peu plus de réactivité sur des routes secondaires. Les reprises sont assez molles, rendant les dépassements difficiles, à moins d'avoir un vraiment long dégagement. Malgré la puissance maximum affichée à 4'000 t/min, il ne sert à rien de pousser au-delà de 3'000 t/min ou bien la poussée s'essouffle complètement. Je peine même à croire que ma voiture d'essai développe véritablement les 320 Nm affichés.

Enfin, en « tout chemin », le mode 4WD Locked offre un vrai gain de motricité sur surface glissante, même si le peu de débattement des suspensions m'a stoppé dès qu'un croisement de pont s'est présenté. Ceci dit, le Kadjar n'est pas un franchisseur et propose ici un niveau comparable à celui de ses concurrents 4x4 du segment.



## **Verdict**

Vous l'aurez compris, j'ai aimé la ligne générale, le confort et la modularité du Renault Kadjar. Je suis un peu plus réservé sur les aspects dynamiques, en particulier la motorisation essayée, que je trouve un peu trop juste pour la route, et les sensations à son volant.

Avec une entrée de gamme au prix de CHF 24'900.- en 2WD ou de CHF 35'400.- pour la version 4WD, il est un peu plus cher que le [Nissan Qashqai](#), la référence du segment. Gageons que le style Renault lui vaudra les adeptes qui le préféreront à son homologue nippon.



### **Prix et options - Renault Kadjar dCi 130 4WD "BOSE"**

**Prix de base : CHF 39'900.-**

**Teinte « Rouge Flamme » : CHF 900.-**

**Pack Winter : CHF 600.-**

(Sièges avant chauffants, pare-brise chauffant, lave-phares)

**Pack Glass : CHF 700.-**

(Toit vitré panoramique, rétroviseur intérieur électrochrome)

**Pack Techno : CHF 1'000.-**

(Caméra de recul et Easy Park Assist, avertisseur d'angle mort, capteurs latéraux de détection d'obstacle, freinage automatique en cas d'urgence)

**Siège conducteur électrique : CHF 300.-**

**Sellerie cuir Carbone Foncé : CHF 1'200.-**

**Prix TOTAL : CHF 44'600.-**



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à [Renault Suisse SA](#) pour le prêt de ce Renault Espace Initiale Paris, ainsi qu'à [la filiale d'Ecublens du groupe RRG Léman](#) pour la logistique.



## **A lire aussi**

[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 !](#)

[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](#)

