



LE NISSAN NAVARA : ÉLÉGANCE ET POLYVALENCE

Couvert de récompenses en tous genres, le Nissan Navara séduit autant par sa ligne que par sa polyvalence.

Gérard DUVALLET

Avec le Nissan Navara est apparu le sigle VUL (Véhicules utilitaires de luxe). Le marché européen comptait environ vingt-cinq mille ventes annuelles en 2002. En 2004, ce ne sont pas moins de quarante-cinq mille pick-up qui se sont vendus en Europe. Le Nissan Navara, fort de son titre de « *Véhicule utilitaire de l'Année* » a même trouvé, en 2006, quarante-cinq mille acheteurs sur le Vieux Continent. Il a également été élu « *4x4 Sport Nature de l'année* » à Val d'Isère. Les qualités qui lui furent reconnues sont le prix, la finition, les équipements, l'innovation, les sécurités active et passive, l'ergonomie et le coup de cœur. Sur le bitume, il propose le mode 4x2 en propulsion. Sur les routes glissantes, enneigées, il se transforme en 4x4. Pour les terrains goudonneux ou difficiles, la boîte courte et le blocage de différentiel arrière feront la différence.

Ajoutant aux chemins connus des pick-up destinés aux professionnels, le constructeur Nissan s'est aventuré dans la métamorphose de l'espace intérieur auquel il apporte un soin, une habitabilité et un équipement inhabituel : GPS, commandes au volant, ordinateur de bord

et autre régulateur de vitesse, conditionnement d'air séparé avant et arrière, points d'ancrage ISOFIX, pack MP3, sellerie de cuir... De quoi attirer les clients à la recherche de différence ! D'autant plus que Nissan a créé des toits amovibles de bennes



L'intérieur se rapproche des SUV de la marque

de formes et de fonctions variées. De quoi satisfaire tous les acheteurs ! Le plus typique est celui incliné vers l'arrière qui permet de reconnaître immédiatement un Navara.

Châssis en échelle et moteur performant

Assemblés en Espagne, près de Barcelone, le PathFinder et le Navara sont conçus tous les deux sur un châssis en échelle. Le pick-up opte pour la suspension indépendante à l'avant et pour l'essieu rigide et les ressorts à lames à l'arrière. Il est prêt à supporter de lourdes charges. Le Navara peut tracter trois tonnes. Les capacités de franchissement sont excellentes. Il sera un acolyte efficace

Fiche technique :

Moteur diesel injection directe catalysé 2.5l/174 ch (CO2 : 226 g/km)

Couple : 403 Nm à 2 000 tr/mn

Boîte manuelle 6 rapports

Réservoir de 80 l

4 freins à disques

Dimensions L : 5, 22 m ; l : 1, 85 m ; h : 1, 77 m

Empattement : 3, 20 m

Poids : Poids (kg) à vide : 2 045 kg ; Charge utile 943 kg ; Remorque freinée 3000 kg.

Prix : Différentes versions à partir de 23 950 € : King cab 4x2 et 4x4 et Double cab 4x4.

sur les chantiers par exemple. En revanche, son centre de gravité plus élevé constitue un handicap sur le bitume avec une tendance survireuse sur chaussées mouillées. Le gabarit du Navara impose donc une certaine prudence.

Le moteur de 2,5 l s'alimente au diesel par injection directe à rampe commune de la seconde génération complété d'un turbocompresseur à géométrie variable. Couplé à une boîte manuelle à six rapports, ce moteur offre un couple exceptionnel pour une consommation modeste de 8, 5 l de moyenne. L'entretien du Navara se fait tous les trente mille kilomètres. Voilà des atouts précieux pour un véhicule qui séduira d'abord par l'élégance de sa silhouette. ■



Le plateau arrière reçoit de lourdes charges



L'OPEL ANTARA COMME UNE ARLÉSIENNE

Opel abandonne le châssis en échelle du Frontera pour la caisse monocoque plus efficace de l'Antara. Séduisant mais cher, ce nouveau tous chemins vient se mêler à une lutte acharnée.



Gérard DUVALLET

Assez bizarrement, Opel n'avait pas remplacé depuis 2003 son Frontera après un réel succès de plusieurs années ! On attendait donc un successeur. Annoncé comme une Arlésienne depuis deux ans, voici enfin l'Antara dont la séduction première émane de sa ligne très réussie. La nervure sur le capot ou encore la calandre chromée surmontée du Blitz ne laissent planer aucun doute sur sa paternité : il s'agit bien d'une Opel ! Et même d'une Opel 4x4 comme en attestent ses nombreuses protections de carrosserie. De quoi affronter tous les obstacles dressés sur son passage, qu'ils soient rochers... ou trottoirs. On constate également une vocation moins baroudeuse que son prédécesseur. Pour le reste, il y a beaucoup à redire. Construit sur une base Chevrolet Captiva (anciennement Daewoo du groupe GM) en Corée, il porte les stigmates

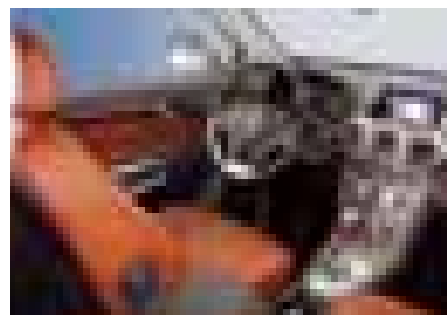
des véhicules locaux. A savoir une conduite désagréable en raison d'une direction floue et d'un léger roulis bien que le confort soit en nette amélioration.

Bon poids, bon prix !

Parmi les 4 moteurs dont bénéficiera l'Antara à sa sortie, nous avons pu en essayer deux. Et tout d'abord le V6 essence 3.2 de 224 ch. Un bloc qui s'est avéré à l'usage fort décevant, autant que la boîte automatique avec laquelle il est accouplé. Le différentiel électromagnétique simple et léger remplit parfaitement son office mais le moteur CDTI de 150 ch souffre à bas régime pour mouvoir les deux tonnes de l'Antara ! D'autant que la boîte de seulement 5 rapports est mal étagée. Ca fait beaucoup pour 31 990 € ! Il suffit de le comparer au CR-V Honda nettement plus agréable autour de 29 000 € en CTDi/140 ch pour comprendre le handicap de ce Antara. Quand on sait combien

la lutte est acharnée sur ce marché, on peut souhaiter du courage aux vendeurs.

Fort heureusement, l'intérieur est à l'image de la silhouette : accueillant et soigné. Une fois rabattue, la banquette 2/3-1/3 offre ainsi un plancher totalement plat. Côté coffre



Un soin visible à l'intérieur de l'Antara

en revanche, ce n'est pas Byzance avec seulement 370 l disponibles. Insuffisant vu le gabarit de l'engin, et ce d'autant que le seuil d'accès est trop haut. Cette faiblesse est compensée par quelques rangements bien pensés, comme des bacs très profonds. A noter aussi la présence de rails intégrés dans les flancs du coffre ou encore celle du nouveau système Flex-Fix inauguré il y a peu sur la Corsa. Deux équipements hélas non livrés de série.

Les équipements de série pléthoriques (ESP, jantes alu 18», détecteur de pluie, sièges chauffants, etc.) ajoutent aux éléments de gestion électronique de nombreux arguments de confort esthétiques et pratiques, ce qui permet de mieux avaler la pilule du prix. A ce propos, une version trois portes et un moteur moins puissant sont à l'étude. ■



Seuls les chemins carrossables accueillent l'Antara