

Les pick-ups font du ski

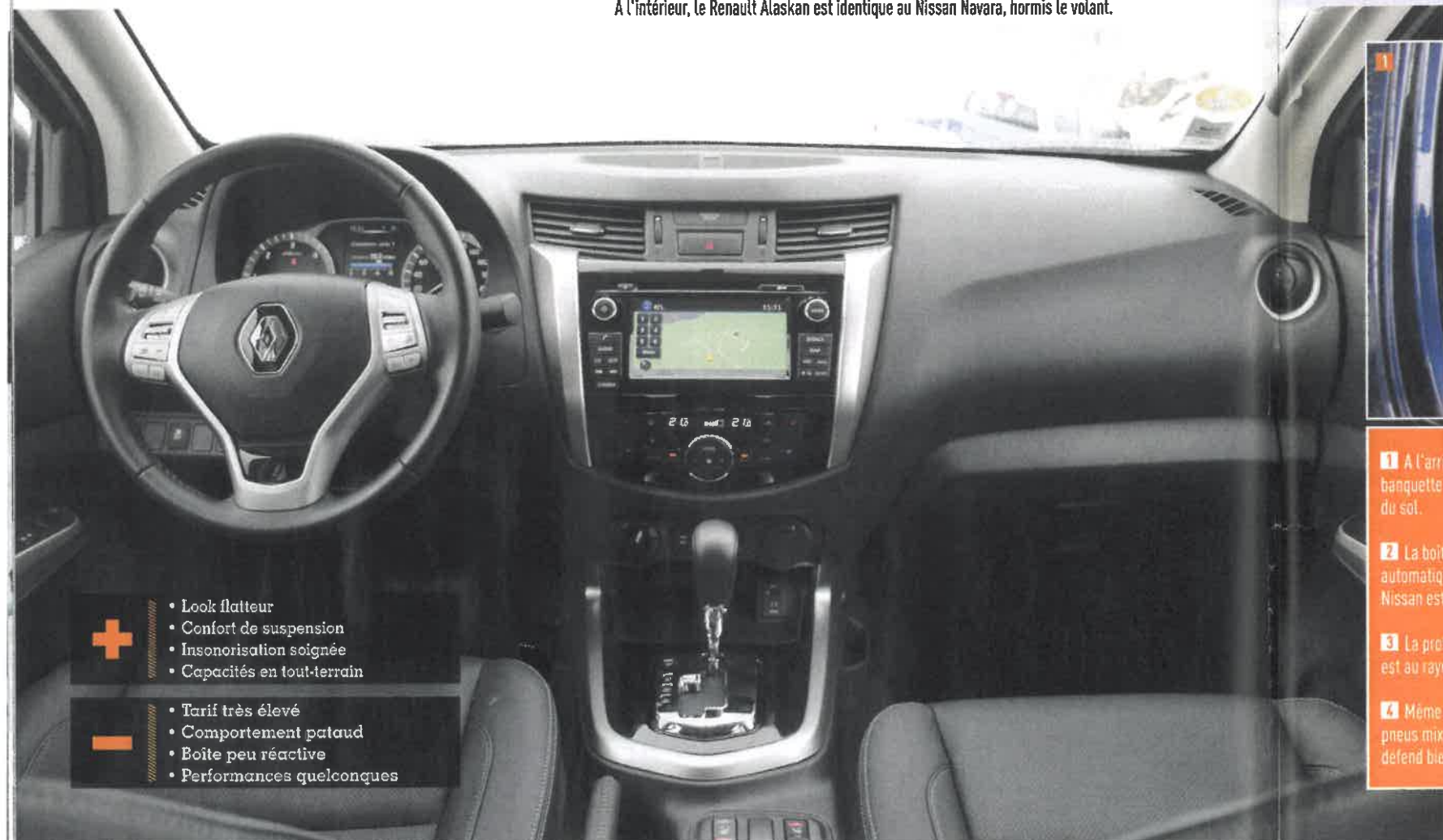
SAISON 2



L'an dernier, notre numéro spécial neige réunissait tous les derniers pick-ups du marché... Soit la quasi-totalité de ce qui existe, tant la catégorie est en plein renouveau. La session de rattrapage 2017 met en avant les deux nouveautés apparues entre-temps : le Renault Alaskan, cousin du Nissan Navara, et l'Isuzu D-Max, restylé en tout début d'année et animé par un nouveau moteur.

Auteur & photos : **Nicolas Memier**

A l'intérieur, le Renault Alaskan est identique au Nissan Navara, hormis le volant.



- Look flatteur
- Confort de suspension
- Insonorisation soignée
- Capacités en tout-terrain



- Tarif très élevé
- Comportement pataud
- Boîte peu réactive
- Performances quelconques



1 A l'arrière, l'assise de la banquette est un peu proche du sol.

2 La boîte de vitesses automatique à sept rapports Nissan est un peu lente.

3 La protection de la benne est au rayon des accessoires.

4 Même avec de simples pneus mixtes, l'Alaskan se défend bien dans neige.



Cette année, et c'est une première depuis de nombreuses éditions de notre spécial neige, nous n'avons eu aucun mal à trouver un terrain d'essai enneigé. Avant même de partir, les webcams du site officiel de la station de Tignes révélaient une belle couche blanche. C'est donc confiants que j'ai quitté Boulogne-Billancourt où j'ai récupéré le Renault Alaskan à la maison-mère.

Les embouteillages à la sortie de Paris s'avalent dans un certain confort. Les sièges (chauffants et en cuir sur notre finition haut de gamme Tekna) assez correctement dessinés

reconnaît aisément les gènes du Nissan Navara qui sert de base à l'Alaskan. Et pour cause : l'un et l'autre sont rigoureusement identiques techniquement ! Comme son jumeau japonais, le pick-up français se distingue donc par une insonorisation soignée à des allures autoroutières. Reste que la direction, inerte autour du point milieu et lourde ensuite, rend la tenue de cap un peu trop aléatoire. Etant donné la largeur de l'engin, on a vite fait de mordre les bandes blanches...

La blancheur dans le faisceau des diodes

L'arrivée dans les Alpes se fait de nuit. La portée satisfaisante des phares à diodes facilite la fin du trajet. Tout de même, les grandes courbes de la N90 après Albertville mettent encore une fois en exergue la consistance désagréable de la direction. Après Bourg-Saint-Maurice, la route est plus étroite, plus dégradée. On se rend compte que l'équilibre du châssis est plutôt sain. C'est bel et bien le manque de ressenti de la direction qui empêche de hausser le rythme. La lenteur de la boîte de vitesse automatique à sept rapports n'aide certes pas plus.

Pourtant, le 4-cylindres 2,3 litres de 190 ch apparaît plutôt costaud. Mais sur route, on est loin de la référence qui se nomme Volkswagen Amarok. Le confort de suspension se révèle assez satisfaisant. Mais le manque de rigidité du châssis impose des tremblements dans la partie arrière qui se répercutent à chaque irrégularité de la route.

Au fur et à mesure de la montée, je vois la température descendre sur l'ordinateur de bord. A 1 800 m d'altitude, là où se trouve le barrage de Tignes, le paysage blanchit

d'un coup dans la lumière des phares. Je poursuis l'ascension jusqu'à Tignes-Le-Lac, 2 100 m d'altitude, mon lieu de villégiature. Dans le village endormi, il est facile de constater que notre séance photo ne posera aucun problème tant la neige est abondante. Je peux me coucher serein !

Le lendemain, la neige est toujours présente, mais la brume s'est invitée. Dans l'ascenseur, au moment de sortir, je croise un snowboarder déçu qui rentre la mine

piteuse : le glacier est fermé, pour cause de mauvaises conditions climatiques. Voilà qui explique l'annulation, quelques jours avant notre arrivée, du Rock On Snowboard Tour. Cet événement qui, comme son nom l'indique, mêle snowboard et musique, est sponsorisé par Isuzu, qui amène son pick-up D-Max sur les quatre dates. Mais qu'importe l'annulation de l'événement officiel ! En effet, le concessionnaire Isuzu de Chambéry, qui fait partie du réseau Starterre,

Avant même notre départ, les webcams de Tignes révélaient une belle couche blanche

offrent une posture correcte. Et la boîte suffisamment douce permet d'endurer sans trop de peine les ralentissements. Dans la circulation dense, le gabarit de l'Alaskan n'empêche pas de sa faufler. Bien au contraire !

Sa stature en impose au point que nombreux sont ceux qui le laissent passer. Tout de même, le pick-up Renault préfère les grands espaces. Sur l'autoroute A6, on



Renault Alaskan dCi 190 BVA Intens

Prix du modèle essayé :

45 960 €

(à partir de 36 860 euros)

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne diesel turbo
Cylindrée [cm³] : 2 298
Puis. max. [ch. à tr/mn] : 190 à 3 750
Couple maxi [Nm à tr/mn] : 450 de 1 500 à 2 500
Boîte de vitesses : automatique à sept rapports
Transmission : intégrale débrayable
Nbre de portes/places : 4/5
Suspension AV/AR : double triangles/multibras
Electronique embarquée : ESP/sélection de modes de transmission/aide à la descente/blocage de différentiel arrière
Stop & Start : non
Pneus/Jantes : ContiCrossContact 255/60R18

DIMENSIONS/CAPACITÉS

L/l/h [mm] : 5 399/1 850/1 841
Taille de la benne L/l/h [mm] :
Empattement [mm] : 3 150
Garde au sol [mm] : 223
Poids à vide [kg] : 2 011
Poids tractable [kg] : 3 500
Vitesse maximale [km/h] : 180
0 à 100 km/h (s) : 10,8
Consommation constructeur [l/100 km] :
Mixte/urbain/extra urbain : 6,9/8,7/5,9
Emission CO₂ (g/km) : 183



Le 4-cylindres diesel 2,3 litres de 190 ch est assez bien insonorisé.

▼ vient à la rescousse. C'est le fort sympathique Didier Ratti qui me rejoint avec un D-Max en finition Solar Plus, avec l'option sellerie cuir, la plus à même de rivaliser avec notre Alaskan haut de gamme.

L'Isuzu D-Max, pas si rustique

Isuzu s'adresse avant tout aux professionnels avec son pick-up D-Max. Pour autant, la gamme s'est développée vers le haut, pour séduire les particuliers. Il y a quelques mois, nous avions pu goûter à un modèle en finition Supernova, au cuir personnalisable de très belle facture. En termes de présentation, le Japonais n'a donc pas grand-chose à envier au Français. Extérieurement, ce D-Max bleu clair métallisé présente bien. Peut-être un peu moins

travaillée et un montant central peint en noir pour en faire un engin vraiment séduisant... Deux éléments qui viennent tout juste de faire leur apparition sur le marché thaïlandais. Bientôt chez nous ? Espérons-le.

A l'intérieur, la même impression domine. Celle d'une certaine robustesse et d'une finition des plus acceptable. L'Alaskan tente de disperser l'attention avec des lignes plus fluides et un entourage d'écran central en plastique laqué noir. Mais les matériaux apparaissent de qualité égale dans les deux modèles, tout comme les assemblages, sérieux. Et à bord du D-Max, on apprécie la molette rotative et les grosses touches de commandes de climatisation, qui peuvent facilement se manipuler avec des gants. Voilà qui se révèle assez utile lors de cet essai par des températures négatives !

Au démarrage et à vitesse stabilisée, le 4-cylindres Isuzu se révèle assez éloigné de ce qu'on attend d'un utilitaire. Aussi bien que l'Alaskan, le D-Max muselle ses claquements. Ce 4-cylindres de 1,9 litre, soit la plus petite cylindrée du segment, ne donne de la voix qu'à l'accélération, un peu plus que le Renault qui souffre également d'une sonorité agricole. Et sa puissance inférieure (164 ch, contre 190 ch chez Renault pour pouvoir disposer de la boîte automatique) n'est pas vraiment flagrante, hormis à des allures autoroutières. L'agrément est donc présent, malgré une boîte de vitesses pas plus. Reste que ce "petit" diesel a un solide appétit : environ 1,0 l/100 km de

Le manque de ressenti de la direction de l'Alaskan empêche de hausser le rythme

raffiné dans les traits que l'Alaskan, à la calandre chromée finement dessinée. Mais son allure robuste rassure et les nombreux chromes donnent une touche de chic à l'ensemble. Il ne manque qu'une signature lumineuse plus



Dans le D-Max, le style est peut-être un peu moins recherché, mais la finition tout aussi sérieuse.



- + Comportement soigné
- + Aspects pratiques
- + Capacités en tout-terrain
- + Rapport prix/équipements
- Moteur un peu bruyant
- Boîte peu réactive
- Suspension sautillante
- Consommation élevée



- 1 La banquette relevante se révèle très pratique pour transporter des objets hauts.
- 2 La boîte automatique à six rapports n'est pas plus réactive que celle de l'Alaskan.
- 3 Là aussi, le catalogue des accessoires permet de protéger la benne.
- 4 Les pneus Nokian se sont révélés souverains sur la neige.



➔ plus que le 2,3 litres Nissan, qui a bu en moyenne 9,8 l/100 km au long de notre périple. Un écart corroboré par la fiche technique...

Essieu rigide ou train multibras ?

Avant de rejoindre notre spot photo, il faut parcourir quelques virages. Sur revêtement dégradé, la suspension se fait plus sautillante, notamment du fait de la présence d'un essieu rigide à ressorts à lames, alors que l'Alaskan a choisi la solution d'un train multibras à ressorts hélicoïdaux. Associé au niveau sonore plus élevé, cela donne le sentiment que le D-Max est plus rustique. Paradoxalement, c'est pourtant ce dernier qui dépaysera le moins un conducteur de SUV, clientèle visée par ces modèles bien présentés et assez correctement équipés. En effet, l'Isuzu

On passe alors en mode 4x4, dans les deux cas avec l'aide d'une molette rotative sur la console centrale, à proximité du levier de vitesses. Dans les deux cas, l'opération peut se faire en roulant. Comme il se doit, cette transmission enclenchable manque dans les deux cas de fluidité en manoeuvres. Sur l'Alaskan, elle ralentit très exagérément l'auto lorsque les roues sont braquées. Et sur le D-Max, ce sont des à-coups qui sont répercutés assez sensiblement. Rappelons que sur le segment, seuls les Volkswagen Amarok, Mitsubishi L200 et Fiat Fullback Cross - en attendant le Mercedes-Benz X 350d - contournent cet écueil en proposant en option une transmission intégrale permanente à différentiel central.

Basiques, mais efficaces, ces transmissions nous permettent de nous aventurer sans difficulté sur le manteau neigeux. A ces basses vitesses, le D-Max comme l'Alaskan se révèlent parfaitement à l'aise et inarrêtables. Petit avantage pour le Renault, qui dispose d'une caméra à 360°, plutôt utile pour placer le pick-up au millimètre. Mais pourtant, aujourd'hui, c'est le D-Max qui va plus loin. Non pas grâce aux qualités intrinsèques de sa transmission. La botte secrète, ce sont ses pneus : avant de partir de Chambéry, Didier Ratti a chaussé son D-Max des nouveaux Nokian WR SUV 3, à l'efficacité redoutable. Voilà le pick-up japonais capable de grimper les pentes glissantes les plus escarpées sans verser une goutte de sueur ! En face, l'Alaskan se contente des pneus Mud & Snow de série, des Continental CrossContact. Assez impressionnants sur le bitume enneigé, ils marquent toutefois le pas sur les reliefs les plus escarpés. Nul doute

toutefois que correctement chaussé, le Renault aurait fait jeu égal avec son concurrent.

Tous les deux à l'aise dans la neige

Malgré les croisements de ponts et les pentes relativement raides que nous avons faites subir à ces pick-ups, nous n'avons même pas eu le besoin de recourir aux gammes courtes de leurs boîtes de vitesses qui permettent de décupler les capacités face aux obstacles les plus difficiles. Mais nous avons déjà pu jauger leur efficacité par le passé.

Après ces essais vient le moment de clore la séance photo avec quelques clichés spectaculaires. L'occasion pour Didier Ratti de faire parler ses talents de pilote. En mode propulsion, ESP débranché, il enchaîne les glissades en soulevant un maximum de neige. A ce petit jeu, l'Isuzu se mène au doigt et à l'œil. L'Alaskan préfère quant à lui la sécurité. Car si le programme de stabilité est débranché, la gestion du moteur lui interdit de prendre des tours pour éviter les dérives incontrôlées.

Les grosses touches du D-Max peuvent être manipulées avec des gants. Pratique !

présente une direction bien plus franche et directe que celle de son concurrent et, partant, des réactions plus prévisibles. La masse semble moins sensible, ce qui aide à rassurer le conducteur. Bref, le Japonais compense son moindre confort par d'autres arguments sur route. Vient maintenant le plat de résistance. A l'arrivée sur le terrain d'essai, vient le moment de patauger dans la neige.



Isuzu D-Max 4x4 Quasar Crew Cab
 Prix du modèle essayé : **37 476 €**
 (à partir de 28 008 euros)

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne diesel turbo
 Cylindrée [cm³] : 1 898
 Puis. max. [ch. à tr/mn] : 164 à 3 600
 Couple maxi [Nm à tr/mn] : 360 de 2 000 à 2 500
 Boîte de vitesses : automatique à six rapports
 Transmission : intégrale débrayable
 Nbre de portes/places : 4/5
 Suspension AV/AR : double triangles/essieu rigide
 Electronique embarquée : ESP/sélection de modes de transmission/aide à la descente/blocage de différentiel arrière
 Stop & Start : non
 Pneus/Jantes : Nokian WR SUV 3 255/60R18

DIMENSIONS/CAPACITÉS

L/l/h [mm] : 5 295/1 860/1 785
 Taille de la benne L/l/h [mm] :
 Empattement [mm] : 3 100
 Garde au sol [mm] : 225
 Poids à vide [kg] : 1 945
 Poids tractable [kg] : 3 500
 Vitesse maximale [km/h] : 180
 0 à 100 km/h [s] : 13,1
 Consommation constructeur (l/100 km) :
 Mixte/urbain/extra urbain : 7,8/9,3/6,9
 Emission CO₂ [g/km] : 205

DOSSIER NEIGE

► Le match : Renault Alaskan contre Isuzu D-Max



Malgré son déficit de puissance, le 1,9 litre Isuzu ne démerite pas. Mais il est gourmand.

➔ Au moment de faire le bilan, force est donc de constater que le soi-disant rustique Isuzu D-Max n'a pas grand-chose à envier à un Renault Alaskan qui se revendique plus haut de gamme. Manifestement, le constructeur japonais réussit à proposer des versions suffisamment soignées pour un usage quotidien. D'autant que le Losange ne propose pas un équipement plus généreux : les essuie-glaces automatiques sont par exemple indisponibles et ce pick-up ne dispose pas des dernières aides à la conduite proposées sur les autres modèles de la gamme. De quoi finir d'ôter tout complexe d'infériorité

45 960 euros pour l'Alaskan ! Certes, le Japonais est moins puissant mais le gouffre se stabilise aux environs de 7 000 euros à motorisation et équipement équivalents, ce qui en fait l'une des meilleures affaires du segment. Logiquement donc, l'Isuzu remporte ce match, même si son réseau est moins dense que celui de Renault.

Épilogue

L'heure est venue de reprendre la route en direction de la capitale, toujours au volant de l'Alaskan. Cette nouveauté importante dans le segment des pick-ups nous a donc un peu laissés sur notre faim. Il apparaît dommage que Renault n'ait pas plus différencié cet engin du Navara qui lui sert de base, se contentant d'en reprendre à l'identique tous les réglages, y compris de suspensions. La nouveauté se limite donc à la face avant et au volant, bien maigre pour justifier un surcoût de 2 000 euros par rapport au Navara, déjà pas donné. On aurait apprécié un typage plus poussé, sans forcément aller aussi loin que Mercedes-Benz avec son Classe X (voir plus loin). Reste un style franchement réussi, qui a fait tourner les têtes à Tignes où les pick-ups sont légion.

Sur l'autoroute, un voyant s'allume au tableau de bord, signe qu'il faut faire l'appoint dans le réservoir d'Ad Blue. Bien que le D-Max soit à plusieurs centaines de kilomètres de nous, il marque un dernier point : son moteur parvient à respecter la norme Euro 6 sans avoir recours à un système de réduction catalytique sélective. De quoi épargner l'effort de vider un bidon d'urée par l'ouverture ménagée à droite de la benne... ■

Le Japonais n'a pas de complexes à avoir face à son concurrent

au Japonais qui compense son moindre confort par un agrément de conduite supérieur. Intrinsèquement, nos deux protagonistes apparaissent donc difficiles à départager. C'est la facture qui aura le dernier mot. Et le verdict devient alors sans appel : il y a un écart colossal en faveur de l'Isuzu D-Max. En haut de gamme avec boîte automatique, celui-ci plafonne à 37 476 euros, contre



Nous remercions Didier Ratti, de Chambéry Motors, pour son aide et sa gentillesse.