

Renault Arkana E-Tech 145

Surprise, sans prise

Renault a doté sa gamme d'un SUV coupé, l'Arkana. Avec sa ligne particulière, il mise sur le dynamisme et se décline en version hybride E-Tech. Si la proposition étonne, elle recèle, contre toute attente, de bonnes surprises.



RENAULT

L'arrivée de l'Arkana chez Renault confinait, de prime abord, à une manœuvre de désespoir pour dynamiser son offre de SUV, profitant de l'appel d'air provoqué par l'engouement autour du Captur et juguler l'effondrement des ventes du Kadjar. Renault a donc puisé dans le catalogue de sa filiale coréenne Samsung le XM3, pour le franciser et le nommer Arkana. Curieux choix, ce d'autant que les SUV coupés appartiennent à une chapelle plutôt d'obédience germanique,

de taille supérieure et du segment premium (BMW X4, Mercedes-Benz GLC Coupé, Audi Q3/Q5 Sportback). Il y a de quoi rester perplexé.

De la gueule

Dans le paysage automobile, les SUV coupés sont pour le moins clivants. Tant pour des aspects esthétiques, dont on vous laissera juge, que plus pratiques au regard de l'habitabilité souvent péjorée en raison de

la ligne de toit fuyante. Techniquement, l'Arkana repose sur la plate-forme du Captur, le SUV urbain de la marque. Il faut bien reconnaître qu'il en impose visuellement, apparaissant plus encombrant qu'il ne l'est en réalité. L'impression est accentuée par une proue agressive, une poupe massive et une garde au sol de 20 cm. Sur la toise, le bébé mesure 4,57 m en longueur, 1,82 m de large et 1,58 m de haut.

A l'intérieur, le lien de parenté avec le Captur est évident. L'agencement est en tous



Avec sa ligne particulière, l'Arkana mise sur le dynamisme et se décline en version hybride E-Tech.



L'ergonomie est bien pensée et les fonctionnalités de la tablette nombreuses.

points identique, avec une instrumentation numérique et une tablette centrale de 9,3" de diagonale. L'ergonomie est bien pensée et les fonctionnalités de la tablette nombreuses, bien que le système pêche par quelques lenteurs sporadiques.

L'habitacle se révèle spacieux, dans la moyenne de la catégorie, et peut accueillir cinq passagers. Contre toute attente, les gabarits supérieurs à 1,80 m logeront sur la banquette sans toucher le plafond, malgré la ligne de toit. La présence de la batterie de propulsion sous le plancher du coffre péjore sa capacité de 33 l, à 480 l. Une valeur qui reste toutefois correcte pour la catégorie, ce d'autant que la banquette rabattable permet d'augmenter le volume à 1263 l.

Nous disposons pour notre essai de la finition haut de gamme «R.S. Line». Cuir, Alcantara et appliques façon carbone se côtoient, soulignés par des liserés et surpiqûres rouges fleurant le dynamisme. L'assemblage, la qualité des matériaux et la finition ne souffrent aucune critique.

Une propulsion efficace

L'Arkana E-Tech embarque sous son capot la motorisation *full* hybride (non rechargeable sur borne) de Renault. Elle se compose d'un bloc thermique de 1,6 l et 94 ch, épaulé par un alterno-démarrateur de 15 kW et un moteur électrique de 36 kW et 205 Nm de couple alimentés par une batterie de 1,2 kWh. La puissance cumulée, qui atteint 143 ch, est transmise aux seules roues avant, via une boîte de vitesses spécifique à crabots, à quatre rapports pour le moteur thermique et deux pour le moteur électrique.

Derrière le volant, l'Arkana bénéficie d'un comportement routier de haut niveau, sé-

curisant en toute circonstance et distillant un vrai plaisir de conduite. La direction est consistante, tandis que l'amortissement, taré assez ferme, jugule bien les mouvements de caisse sans se révéler cassant pour les passagers. On ne parlera pas pour autant de véritable sportivité. La complexité du groupe motopropulseur délivre des performances très à l'avenant, notamment en accélération, grâce à l'apport de l'électricité. Les cycles de charge/décharge de la batterie sont rapides (voire très rapides grâce au mode B augmentant la récupération), tant et si bien que plus de 80% des trajets mixtes sont réalisés à l'électricité pure. Il est par ailleurs possible de forcer la marche électrique grâce à la touche ad hoc, tant que la batterie contient suffisamment d'électrons.

La boîte de vitesses à crabots a bénéficié de quelques améliorations depuis son lancement sur la Clio E-Tech, notamment dans la douceur des passages de rapports à faible charge. Quelques légers à-coups restent perceptibles lors des phases de transition thermique/électrique, plus prononcés en mode de conduite «Sport», mais rien de réhibitoire au demeurant.

Le bilan est en revanche convaincant au chapitre de la consommation, que Renault annonce entre 4,8 l et 5 l/100 km (WLTP). Des valeurs que nous avons réussi à vérifier (moyenne mixte de 5,1 l/100 km), voire surperformer avec un record à la pompe de 4,6 l/100 km en conduite coulée. Grâce au réservoir d'essence de 50 litres, l'autonomie de l'Arkana avoisine donc les 1000 km! Sceptique au départ de cet essai, on le termine conquis. Le Renault Arkana jouit d'une cohérence à nulle autre pareille: de l'originalité stylistique, une puissance suffisante, un comportement routier sûr et confort-

table, une consommation contenue et l'absence de défauts majeurs. Que demander de plus? Le prix peut-être: 38 800.- francs pour cette version E-Tech R.S. Line qui chapeaute la gamme. Celle-ci comprend aussi deux motorisations thermiques de 140 et 160 ch. Pas étonnant que l'Arkana ait déjà conquis près de 28 000 clients depuis son lancement en juin dernier. ■

JÉRÔME MARCHON

FICHE TECHNIQUE

Renault Arkana	E-Tech 145
Moteur ICE, cylindrée	L4, 1598 cm ³
Puissance max. système	145 ch (107 kW)
Couple max.	205 Nm
0 à 100 km/h	10,8 s
Vitesse max.	172 km/h
Autonomie électr. (constr)	-
Carburant	Essence
Conso. moy. constr. WLTP / (mesurée)	4,8-5,0 l/100 km (5,1 l/100 km)
CO ₂ (WLTP)	109-114 g/km
Poids à vide	1576 kg
Dimensions (L x l x h / empattement)	4568 x 1821 x 1576 / 2720 mm
Prix de base	33 400.- CHF (finition Zen)

Davantage d'images

