



Espace 1.9 dCi (117 cv) - Privilège

Impossible de se lasser de cette impression d'étendue et de facilité de prise en main d'un Espace. Aérien, léger sont des termes généralement admis dans les descriptions de la presse spécialisée quand elle s'attache à l'Espace. Nous avons de la route à faire à quatre adultes en emportant le matériel de présentation, beamer, flip-chart... Sur place, certains petits trajets se feraient avec trois invités supplémentaires.

Renault nous a confié l'Espace court équipé des sept sièges lourds et autonomes, que nous avons démenagés plusieurs fois en fonction de l'aménagement optimal. Nous avons opté pour le petit diesel, celui que l'on retrouve souvent dans les flottes d'entreprises. Décrit par certains parce qu'il est malingre, que ses reprises sont poussives, nous l'avons trouvé à la hauteur de la tâche avec un avantage certain. Ce petit 1.9 dCi invite à une conduite tranquille s'insérant pourtant avec aisance dans la circulation. De plus, ce qui n'a rien de gênant, la consommation et donc les rejets dans l'atmosphère sont contenus malgré le poids du monospace.

Les précédents articles (février et avril 2005) partagent nos impressions sur le véhicule proprement dit. Prenons peut-être le temps de répondre à de nombreuses questions qui nous sont posées sur les économies de carburant dont nous

faisons régulièrement part dans nos lignes. Celles-là sont parfois une source de commentaires émotionnels, sinon passionnés, pour les défenseurs de l'environnement. Voyons ensemble comment comprendre les consommations et éventuellement les réduire si le cœur nous en dit... Utilisons les informations que recèle cet article, sans être exhaustif, pour comprendre. Loin de nous l'idée de condamner ou de culpabiliser celui qui choisit un véhicule gourmand ou qui adopte des comportements énergivores.

L'énergie consommée pour faire avancer une voiture dépend de nombreux facteurs dont nous retiendrons six grandes catégories : les caractéristiques du moteur choisi, les qualités du véhicule proprement dit, la météo, l'itinéraire retenu, la façon de conduire et enfin les recherches de confort. Loin d'être exhaustif, cet article a pour souhait de répondre à quelques questions de nos lecteurs et interlocuteurs. Certains s'étonnent de ne jamais atteindre les chiffres publiés officiellement et imaginent que leur moteur est mal réglé ou que la voiture qu'ils ont achetée, souvent en seconde main, recèle un défaut caché.

Il est exact que le moteur à combustion présente un rendement ridiculement faible par rapport à d'autres technologies. Il est bon de se souvenir que moins de vingt pour cent de l'énergie calorifique d'un litre d'essence consommé servent à faire avancer la voiture. Le diesel est reconnu comme un champion d'économie par rapport à l'essence et le gaz. On dit aussi qu'il est plus polluant. On dit même que sans filtre à particules, il devrait être surtaxé pour les dangers qu'il fait courir à la population. Ce serait parfois méconnaître les recherches réalisées par l'un ou l'autre constructeur dont les productions respectent

déjà, sans filtre, les normes Euro V. Les principaux progrès de ces dernières années marquent leur effet sur le respect des réglementations concoctées à Kyoto. Les marchés ont leurs habitudes. La Belgique est fortement dieselée alors que la Suisse carbure toujours à l'essence.

Les monovolumes, les gros 4x4 sont souvent consommateurs. Leur poids, leur surface frontale (S) et leur coefficient de pénétration d'ans l'air (Cx) vont peser lourd dans la quantité de carburant qu'ils exigent pour se mouvoir. Les franchisseurs comptent, de plus, des frottements importants à cause de la transmission. Les breaks, même à quatre roues motrices, s'en tirent mieux puisque leur "SCx" est nettement mieux mesuré que celui d'un 4x4 de luxe. Et que leur poids n'a pas de commune mesure avec celui des franchisseurs. L'adjonction d'un fixe au toit, l'ouverture des fenêtres modifient la surface frontale du véhicule et le Cx. Les températures extérieures influencent fortement les chiffres. Avez-vous déjà remarqué que votre voiture consomme plus en hiver qu'en été. Le rendement de votre moteur s'accommode mieux des fortes chaleurs que du gel.

Passer du Landeron à Chasseral implique une dénivelée de près de douze cents mètres. L'itinéraire le plus court exige cependant plus de carburant que l'autre trois plus long en kilomètres. Étonnant ! Le revêtement et le choix des pneus sont aussi une source de nombreux commentaires. Les bétons des autoroutes belges construites dans les années 70, 80 ne se contentent pas seulement d'être bruyantes par rapport aux enrobés drainant par exemple ! Sans parler des routes envahies par des flaques d'eau... Le poids du pied sur l'accélérateur influe presque autant que sur la pédale de frein... Evident... Tout ce que vous



avez consommé pour vous lancer se perd en chaleur dans les disques. Une conduite anticipative la plus régulière possible permet de faire descendre les chiffres de façon parfois impressionnante. On dit aussi que les attentes aux feux rouges ou dans les files sont des gouffres de même que les premiers kilomètres à froid. Avec des effets de pollution augmentés puisque stagnants.

Il est utile de rappeler que l'air-co, les phares, même anti-brouillards, allumés en permanence, l'ESP sont des accessoires qui influencent les moyennes, de même que, dans une moindre mesure, les vitres électriques et autres commandes, les alarmes, etc. Et pourtant, malgré l'augmentation de volume des nouvelles voitures, le poids accru, les nombreux consommateurs embarqués, les besoins en électricité ajoutés, les consommations d'aujourd'hui sont incomparables à celles des années 50, 60. Les progrès réalisés par les constructeurs sont impressionnants et il est utile de les souligner. Les investigations pour les développements dans les courses de Formule 1 ont apporté leurs lots de changements dans les alimentations, les injections, le traitement des gaz d'échappement, les gommages des pneumatiques. Loin est le temps des pionniers de l'automobile qui favorisaient la vitesse et l'Ego ! Nous entrons dans l'ère où ce seront les conducteurs qui prendront la part la plus importante dans l'impact de l'auto sur l'environnement. En choisissant leur véhicule en fonction de leurs besoins réels, en adoptant une conduite fluide, en prenant conscience de l'effet de leurs comportements sur la qualité de vie.

Monovolume de luxe

Prix du modèle testé : **39.800 euro**
Autonomie : **83 litres = 1.150 km**
Émission de CO₂ : **195 gr/km**
Couple maxi : **270 Nm à 2.000 tr/min**
Puissance maxi à : **4.000 tr/min**
Poids : **1.695 kg** Cx : **0.35** SCx : **0,930**