

UTILITAIRES

silence de roulement inhabituel pour une fourgonnette.

À l'intérieur, le progrès est également important au niveau du poste de conduite. Plus spacieux, il reprend l'architecture générale des monospaces compacts de la marque, qu'il s'agisse du Scénic ou du Modus. La large planche de bord permet d'accueillir des documents de format A4. De nouveaux rangements, disséminés un peu partout, permettent de ranger de nombreux objets. Au total, la capacité de ces rangements atteint 40 litres. Le levier de vitesse est naturellement implanté dans la planche de bord, un classique dans le monde des utilitaires. Il tombe naturellement sous la main. D'ailleurs, d'un point de vue plus général, l'ergonomie des commandes est très bonne, comme souvent chez Renault. En revanche, même s'ils apparaissent de bien meilleure qualité que sur les précédents modèles, les plastiques utilisés et leur assemblage sont encore un ton en dessous des références de la catégorie, comme le Volkswagen Caddy Van.

**LE NÉMO EST
AVANT TOUT
UN UTILITAIRE
DES VILLES**

UN BEL AGRÉMENT DE CONDUITE

La position de conduite du nouveau Kangoo est beaucoup plus agréable. Plus vaste, l'habitacle dispose de surfaces vitrées plus importantes, ce qui le rend plus lumineux. La position de conduite est bonne, quel que soit le gabarit du conducteur, grâce aux nombreux réglages du siège et du volant. La vision vers l'avant est bonne, le vaste pare-brise dégagant un bon angle de vision. Latéralement, les vitres de taille plus importante que sur le précédent Kangoo sont aussi un plus. En revanche, les gros montants de pare-brise sont très gênants dans les intersections ou sur route sinueuse. Les larges rétroviseurs permettent de bien appréhender le véhicule sur route ainsi que lors des manoeuvres. Les commandes de vitres électriques, en série, sauf sur le niveau d'entrée de gamme Générique, sont mal disposées sur l'accoudoir de porte. Trop en arrière, ils nécessitent un mouvement du bras vers l'arrière qui devient rapidement agaçant.

Sous le capot prennent place trois versions du moteur 1.5 l dCi développant respectivement 70, 85 et 105 ch ainsi qu'un moteur essence 1.6 l 16v de 105 ch. Ce dernier ne se justifie en France que dans le cadre de l'arrivée prochaine d'une version « propre » fonctionnant au gaz (GNV). La quasi intégralité des ventes de Kangoo



RENAULT KANGOO EXPRESS COMPACT

LE KANGOO DES VILLES

Conscient de la taille assez imposante de son nouveau Kangoo, qui s'avère être un atout pour le confort et le volume de chargement, mais devient un défaut dans les centres-ville, Renault commercialisera courant 2008 une version plus courte de sa fourgonnette : le Kangoo Express Compact. La longueur hors tout de cette version compacte est inférieure de 38 cm par rapport au Kangoo Express "normal". C'est au niveau de l'empattement que ces centimètres ont été gagnés, ce qui permet au Kangoo Express Compact d'afficher une longueur de 3,83 m. Un empattement plus court permet aussi de disposer d'un diamètre de braquage plus court : seulement 9,40 m entre trottoirs contre 10,5 m pour le Kangoo normal.

Pour autant, le Kangoo Compact affiche des dimensions intéressantes pour les professionnels : le volume de chargement est de 2,3 ou 2,9 m³ selon la version, et le passage entre les roues d'une largeur de 1,21 m permet le passage d'une Europalette. Quant à la longueur de chargement, elle passe de 1,34 m à 2,12 m avec le siège passager rabattable formant un plancher plat. C'est dans ce cas que le volume de chargement atteint les 2,9 m³.

Pour le reste, le Kangoo Express Compact reprend les mêmes caractéristiques de confort et d'agrément de conduite que celles du nouveau Kangoo. En revanche, le Kangoo Compact se différencie quelque peu du côté des motorisations : si le 1.5 l dCi se décline en 70 et 85 ch, pas de version 105 ch au programme. Et le seul moteur essence est le 1.6 l huit soupapes de 90 ch, une version qui pourra intéresser les amateurs de motorisation au gaz.

