



Passenger 2.5 dCi 140



Utilitaire Minibus	
Prix du modèle testé :	30.170,00 €
TMC :	867,00 €
TR :	744,00 €
Autonomie : 90 litres = 850 km	



Plusieurs constructeurs proposent une déclinaison "Grand Public" de leur utilitaire sous forme d'un minibus. Renault l'avait déjà révélé en 1997 avec le petit utilitaire Kangoo, Donnant les véhicules baptisés depuis ludospaces dans le jargon des connaisseurs. Le Passenger, version tourisme du Trafic, se présente comme un concurrent des monovolumes. Ici, les utilisateurs visés sont les familles nombreuses et, peut-être aussi, des équipes dans les entreprises.

En fonction du choix pour la première rangée arrière (fauteuils deux places ou banquette trois places), le Passenger s'adresse à sept ou à huit personnes. Tout en laissant, ce que les monovolumes

offrent rarement, un volume appréciable pour les bagages. Remarquons que le Passenger est plus court de huit centimètres par rapport au Renault Grand Espace. Le poste de conduite a été repensé et offre une ergonomie digne des longs trajets. Le Trafic sait aussi faire oublier qu'un utilitaire est uniquement fonctionnel et pas nécessairement beau.

L'équipement est pléthorique et comprend, entre autres, la climatisation avant/arrière, de nombreux espaces de rangement sous forme de trappes et d'aumônières, des phares anti-brouillards, un radio-cd, un système GPS Carminat. Les origines du Passenger s'extériorisent par la taille gigantesque des rétroviseurs

et par l'unique porte coulissante latérale. À l'intérieur, les plastiques durs et les armatures métalliques apparentes des sièges confirment le style rustique de l'engin.

Le moteur, un dCi 140 de 2,5 litres de cylindrée se targue d'un couple de 310 Nm disponible dès 1500 t/min. Les deux tonnes de l'engin s'en trouvent immédiatement allégées. Associé à la boîte de 6 vitesses aux rapports courts, ce moteur bouscule toutes les croyances de lourdeur sur la route. Certaines questions se posent quant à la résistance des engrenages au couple majestueux à pleine charge. Malgré ses souches utilitaires, le Passenger affiche des prétentions

routières dignes d'un monovolume. Tant par sa vivacité que par sa tenue de route. La prise au vent latéral devra cependant être prise en compte lors des conduites dynamiques. Le centre de gravité haut perché implique, évidemment, des prises de roulis certaines.

Plusieurs lecteurs ont déjà mentionné leurs craintes vis-à-vis des "camionnettes" modernes qui semblent tellement puissantes et qui sont parfois conduites de façon peu respectueuse des autres usagers. Les vitesses dont sont capables ces engins sont-elles, pour certains d'entre vous, adaptées à la fonction du véhicule, aux réglementations ? La question a le mérite d'être posée !