

Essai - Jeep Compass 1.4 MultiAir 170ch : Le 4×4 SUV à la calandre légendaire

Le segment des SUV compacts a plus que jamais le vent en poupe. Jeep, fort de son succès avec le Renegade et de sa notoriété dans les 4×4 « offroad », se devait d'être présent sur ce créneau. Voici la nouvelle mouture du Compass.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'368 cm³
- 170 ch à 5'500 t/min
- 250 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1'615 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'394 x 1'819 x 1'644
- Conso. mesurée : 11.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 160 g/km (D)
- dès CHF 35'900.-, mod. essayé: CHF 49'525.-

Après trois ans d'absence et un ancien modèle apparu en 2006 que tout le monde a oublié depuis bien longtemps, Jeep revient donc avec la deuxième génération de son Compass. Situé entre le Cherokee et le Renegade, il va faire face à une concurrence déjà bien en place avec notamment le Volkswagen Tiguan, le Seat Ateca, le DS 7 Crossback, le Jaguar E-Pace, le Peugeot 3008, l'Opel Mokka X ou encore le Nissan Qashqai, pour ne citer qu'eux. On notera encore le Land Rover Discovery Sport et le Volvo XC40 dont nous vous proposerons des essais complets prochainement. Le voilà donc à l'assaut de ce segment mais, contrairement à l'an 1944 où il débarquait seul, il compte aujourd'hui beaucoup « d'ennemis ».

Le constructeur américain, toujours sous le contrôle de l'italien Fiat, se retrouve avec une belle gamme ayant une accroche visuelle moderne et qui plait énormément. Après une première prise en main positive l'été dernier, voyons si le ramage de ce Compass, en édition Limited pour l'occasion, vaut le plumage lorsqu'on partage son volant plus longuement.



A l'extérieur

On est loin de la Jeep Willis quoique, en y regardant de plus près, on a toujours cet avant massif et assez carré, pour ne pas dire cubique, avec une calandre qui tombe bien droite. Petit clin d'œil sympa, ce Compass est sorti le 7/7/2017, en hommage aux sept « haricots » qui constituent l'identité de la légendaire calandre. Les passages de roues en plastiques tendent à muscler le Compass. De

profil, l'affiliation avec le Cherokee est indéniable.

A l'arrière, sans qu'il soit massif, on sent que les designers ont voulu « poser » ce 4x4, avec un bouclier très enveloppant reposant sur une base en plastique qui fait très baroudeur. La petite vitre arrière contribue à le rendre « costaud ». Pour l'histoire, les designers ont dessiné les phares arrière en hommage au super héros IronMan. Joli style et sympathique référence !

La courbe de toit qui tire vers le bas à l'arrière confère à l'auto un aspect dynamique issu d'un joli coup de crayon. Pas facile de garder une identité telle que celle de Jeep, mais l'ensemble est cohérent et, sans conteste, c'est une réussite.

Si vous avez en plus la possibilité d'acheter la version Trailhawk, côté esthétique, n'hésitez pas. J'aime aussi les finitions à tons différenciés avec le toit noir qui confère une allure encore plus dynamique.



A l'intérieur

On rentre bien dans une ambiance, celle des Jeep modernes. Dans cette finition, c'est sombre et un brin austère, mais sachez que vous pouvez opter pour des sièges et un tableau de bord bi-tons et dont la casquette moussée est superbe. Dommage que certains matériaux comme les plastiques autour de l'écran et le levier de vitesse soient en retrait par rapport à la proche concurrence. On oublie vite ces menus détails car, grâce à ses surfaces vitrées l'habitacle est lumineux à

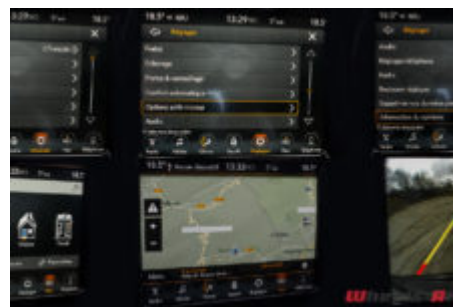
l'avant. En revanche, l'arrière pâtit d'une vitre minuscule et de deux custodes « toutepetiterikiki » qui m'évoquent l'Evoque ! Reste une banquette confortable, alors que demander de plus.

Même s'ils sont fermes, voire durs pour les moins de 50 kilos, les sièges en cuir proposent une assez bonne assise mais manquent toutefois de maintien latéral en virage. Il existe des sièges sport bien plus enveloppants. Détail visuel agaçant, leur cuir qui est de belle facture est remplacé par du tissu sur les bas-côtés. Cela fait radin pour le prix, surtout si l'on se veut premium. Le volant, avec ses trois « maousse » branches multifonctions, est agréable. Les contre portes sont dans un cuir costaud et doux qui inspire confiance.

Le design des aérateurs centraux n'est pas à mon goût, mais ils remplissent leur tâche et encadrent un écran de 8.4 pouces. Ce dernier intègre CarPlay et Android Auto avec un jumelage smartphone des plus aisés. Le GPS est très réactif et la cartographie agréable. L'intérieur se veut différent de celui du Renegade pour toucher une clientèle moins « Jeepienne », plus SUV que 4x4 pur et dur.

Le coffre possède un double plancher d'un volume très correct de 438 litres. Le hayon se ferme électriquement, un luxe bien pratique vu son poids. La banquette arrière est rabattable 40/20/40 à plat et possède une trappe à ski ainsi qu'un accoudoir pour gobelet. Détail sympa dans cette finition Limited Luxury Pack : l'éclairage extérieur quand on bip la voiture avec la clé ou quand on ouvre la porte. J'aime bien aussi les tapis de sol en caoutchouc d'une belle qualité. Une fois sales, ils se retirent aussi facilement qu'ils se rincent.





Sous le capot

Nous avons ici le petit 1.4 MultiAir de chez Fiat délivrant 170 ch pour un couple de 250 Nm. C'est le plus puissant des deux moteurs essence proposés. L'autre délivrant 140 ch qui risque d'être limite pour mouvoir correctement les 1'700 kilos du Compass. La gamme propose aussi trois moteurs diesel de respectivement 120, 140 et 170 ch en deux ou quatre roues motrices. Ils ont l'avantage d'être plus coupleux.

Notre motorisation, ainsi que la version diesel 170 ch, sont automatiquement associés à la boîte automatique ZF à 9 rapports. La même que celle montée sur le Cherokee, avec moins de couple à gérer ici. Tant mieux, se dit-on, il y aura moins d'à-coups. Hélas ce n'est pas le cas ! La gestion est indigne de notre époque et les rapports ne cessent de s'égrener. Espérons que les ingénieurs corrigeront vite cela. Pour ma part, les démarrages étant souvent pénibles, je coupe rapidement le « stop and start », ce qui a eu pour effet de diminuer les à-coups.

Pour ce qui est de la consommation, nous sommes loin des données constructeur qui, avec leurs 6.7 l/100km en mixte, paraissent bien optimistes par rapport à ma moyenne s'établissant à 11.8 l/100km. Il est vrai que cette consommation reflète un essai avec très peu de vitesses stabilisées et beaucoup de montagne.



Au volant

Sous ses allures de SUV moderne, ce Jeep Compass se révèle être un vrai 4x4 baroudeur sur terre et chemin, voire en situation plus extrême, et cela dans un confort royal. Hélas, sur asphalte, surtout sur petites routes, ce tableau se ternit. En effet, ce Compass a des gènes américains. Il est davantage taillé pour parcourir de longues distances sur des highways que pour gravir un col dans le Valais. Quand je parle confort, je ne parle pas amortissement. Ce dernier, de type McPherson à l'avant et Chapman à l'arrière, est très satisfaisant et assure à la caisse un bon maintien dans les virages. Non, par confort, je parle moteur et boîte.

Repartons du début de l'essai. On est assis bien haut, de quoi dominer la route. Contact par poussoir, le petit 1.4 se lance avec bien du mal, comme s'il redoutait à chaque démarrage la charge de travail qu'il l'attend. En effet, il faut les tracter, les 1'700 kg. Et ce n'est pas la boîte automatique ZF à 9 rapports qui va le seconder, au contraire. A froid, les rapports se cherchent, leur gestion n'est pas pertinente. Le moteur prend 3'000 t/min en commençant à hurler et, brusquement, le voilà qui descend dans les tours car la boîte vient de monter deux rapports. Je laisse aller en maintenant un peu de gaz et j'avance péniblement en ayant la sensation d'avoir deux tonnes à tirer.

Cette sensation est « floutée » par le fait que le moteur est peu discret et qu'il nous entraîne dans une valse de soupapes qui, sur un 4x4 de cette gamme, n'est pas des plus classe. Pour compléter le tableau, la direction est un peu molle et

peu précise, mais on apprend vite à la cerner. Une fois chaud, l'ensemble moteur boîte fonctionne mieux. Il n'en reste pas moins que cette ZF semble mal étagée et, quand il faut doubler, le kick down relance le moteur qui hurle jusqu'à 6'000 t/min si bien que je me demande où sont les 170 ch. C'est en regardant le compteur que l'on se dit que, finalement, ça n'avance pas si mal.

En fait, j'apprends à aimer ce SUV en montant en altitude et en quittant le bitume pour rouler sur chemins boueux et sur pistes enneigées. A un certain moment, je vois un passage recouvert d'une neige molle peu accueillante. Marc, notre photographe, me regarde et me dit : « non pas là on va s'embourber ». Ayant pressenti les talents de la bête, je mets la mollette sur Snow et déclare : « Il faut « Compass »... désolé pour le calembour. Et ça passe « Finger in the nose », comme une force tranquille.

Le Compass roule partout malgré son poids. C'est en débranchant l'ESP que je peux entamer, sur une piste de neige, braquages et contre braquages pour constater l'équilibre remarquable de ce 4x4. Je suis bluffé. Le poids se fait oublier et notre voiture de test s'extraît d'ornières avec la facilité d'une Jeep débarquant en 1944 sur le sable de Normandie. Je rappelle que le Compass possède un blocage de différentiel et plusieurs modes (Auto, Snow, Sand, Mud) ce qui, face à pas mal de concurrents, le rend bien meilleur hors bitume. A noter également que la version Trailhawk propose en plus la position "Rock" pour crapahuter sur les rocher. Désormais, je ne regarde plus ce Compass de la même manière.

En redescendant dans la vallée, je trouve même que les vitesses passent mieux. En fait, il faut le conduire non pas « pied à fond » mais sur « pied à moitié des gaz » pour être toujours autours des 2'500-2'700 t/min. A ces régimes, il gère sa petite vie et vous emmène sur sa route, tranquille comme la force qu'il dégage. Rien ne vous empêche en plus d'écouter votre musique préférée grâce à un système audio premium Beats de 506 Watts à neuf haut-parleurs.

Les derniers jours de l'essai, je tâte un peu du levier pour éviter cette gestion « boîte de vitesse » souvent chaotique. Levier décalé vers la gauche, c'est à moi de pousser pour descendre et tirer pour monter les vitesses qui, dans ce mode, s'affichent sur l'écran central. Une lumière shift vous indique s'il faut monter ou descendre une vitesse. Quelle dommage qu'il n'y ait pas de palettes au volant. Pas grave, le levier fonctionne très bien, on se retrouve ainsi à pouvoir anticiper la

route. Les vitesses passent même assez prestement.

Alors, s'il faut tout faire soi-même, pourquoi prendre la boîte automatique ? Parce qu'il y a des jours où conduire n'est pas synonyme de plaisir et que, la fatigue aidant, on aime parfois laisser faire. A noter que, dans ce mode manuel, je ne peux enclencher le neuvième rapport qu'une fois les 110 km/h dépassés. Et encore, jusqu'à à 130 km/h, il me demande de redescendre une vitesse. A quoi sert donc cet ultime rapport s'il faut être au-dessus de 130 km/h pour que l'ensemble moteur/boîte soit homogène ?



Verdict

Ce nouveau Jeep Compass est une réussite côté esthétique et possède un habitacle spacieux correctement agencé. Ses aptitudes en tout-terrain en font un vrai baroudeur qui pourra vous emmener vers des sommets. Je serais presque tenté d'écrire que c'est un vrai luxueux franchiseur capable de rouler sur la route.

Pour le reste, il n'y a rien de révolutionnaire par rapport à la concurrence, mais tout y est, voire plus, et pour un prix très concurrentiel qui démarre à CHF 35'900.- en finition Freedom. Comptez quand même un peu moins de CHF 50'000.-, hors rabais en vigueur actuellement, pour notre voiture d'essai et son équipement ultra complet. Avec 8 cm de plus que le Renegade, il se positionne à la bonne place.

Espérons pour Jeep qu'il ne cannibalise pas les clients du Renegade et du Cherokee, mais ces derniers ont peut-être un esprit Jeep plus marqué que les passionnés affectionnent particulièrement. Si vous aimez le juste milieu et si vous aimez le chiffre sept sans pour autant vouloir rouler en Caterham... Foncez. Mais profitez-en pour essayer la version diesel qui offrira plus de couple et une consommation moindre, et si cela ne vous rebute pas, optez pour la boîte manuelle.





Prix et options - Jeep Compass 1.4 MultiAir 170ch "Limited"

Prix de base : CHF 41'000.-

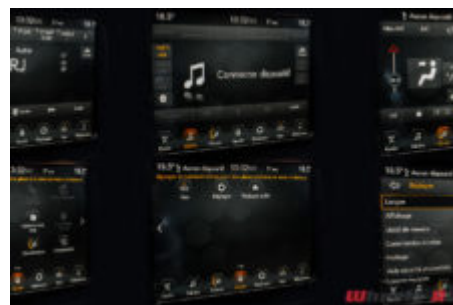
Limited Luxury Pack : CHF: 6'175.00.-

(Jantes 19 pouces, Infotainment Pack (Beats Premium Audio System, Système de Navigation UConnect 8.4" avec Apple CarPlay & Android Auto), Visibility Pack (Rétroviseurs avec clignotant, Phares bi-xénon, SmartBeam), Premium Pack (Hayon arrière à commande électrique, Lane Departure Warning Plus, Régulation adaptative de la vitesse avec Forward Collision Warning Plus, Adaptive Cruise Control), Winter Pack (Chauffage des sièges à l'avant et à l'arrière, Essuie-glaces dégivrants, Volant chauffant), Parking Park (Rétroviseurs avec clignotant, Système ParkView, Système ParkSense, Blind Spot Monitoring)

Peinture métallisée "Granite Crystal" : CHF: 850.-

Toit ouvrant panoramique CommandView : CHF 1'500.-

Prix TOTAL : CHF 49'525.- (hors primes en vigueur actuellement)



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page Facebook.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de ce Jeep Compass 1.4 MultiAir 170ch "Limited", ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact - Jeep Compass : Le SUV qui passe où les autres s'arrêtent

Loisirs - Un jubilé Montreux Jazz et Jeep

Essai - Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD : Appelez-moi Monsieur Jeep

Loisirs - Jeu vidéo "Uncharted 4 : A thief's end"

Essai - Jeep Cherokee : Les cowboys vont l'aduler, mais quid des européens ?

Essai - Jeep Renegade : La légende continue !

Essai - Jeep Grand Cherokee SRT : La démesure américaine

Essai - Jeep Wrangler V6 3.6 : Le Dernier des Mohicans

Essai - Jeep Grand Cherokee : Spirit of America

Présentation - Jeep Wrangler JL

Nouveauté - Jeep Compass

Présentation - Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement - Camp Jeep 2015

Nouveauté – Jeep Cherokee



