

Essai - Nissan Juke Nismo RS : Racé mais pas 100% Racing

Le Nissan Juke, on aime ou on n'aime pas, mais impossible de rester indifférent. Alors quand il s'habille en tenue sportive badgée Nismo, il a la ferme intention de convaincre les plus réticents. Mais est-ce qu'au final cela s'avère suffisant pour faire l'unanimité ? Wheels And You s'est mis à son volant afin de vérifier cela. Attachez vos ceintures, c'est parti !



- 4 cylindres turbo, essence, 1'618 cm³
- 214 ch à 6'000 t/min
- 250 Nm de 2'400 à 6'000 t/min
- Boîte de vitesses auto. Xtronic, 8 rap.
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.0 sec.
- Poids : 1'469 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'165 x 1'770 x 1'565
- Conso. mesurée : 9.8 l/100 km
- Emissions CO₂ : 172 g/km (F)
- dès CHF 35'990.-, mod. essayé: CHF 37'490.-

Lancé en 2010, restylé en 2014, et malgré un design très particulier, le petit crossover japonais abonde sur nos routes. En effet, à l'occasion de mon essai, j'ai été très surpris d'en croiser en grande quantité sur les bitumes des environs et de plus loin.

Bien sûr, la proportion de déclinaison Nismo RS est faible, notamment dans l'Hexagone, mais on en voit quand même un certain nombre, preuve que le pari de lancer un SUV compact sportif est une bonne idée.



A l'extérieur

Comme relevé par mon collègue, il y a un peu moins de deux ans, lors du lancement de la deuxième génération, les différences par rapport à la première mouture sont très faibles. Il eut été de mauvaise augure de changer le style si particulier du Juke.

Pour le Nismo RS, les designers ont mis l'accent sur de petites choses qui rendent ce Juke plus athlétique, légèrement bestial, sans toutefois lui donner un look drastiquement agressif.

La silhouette de notre bodybuilder japonais s'agrémente de boucliers avant et arrière plus larges, d'ailes plus musclées et de bas de caisse plus proéminents. De face, je note également une calandre plus affirmée et des feux de jour LED spécifiques placés horizontalement dans la partie inférieure du masque avant. La présence de belles jantes 18 pouces, d'un béquet de toit et d'un diffuseur arrière affuté avec, en son centre, le feu anti-brouillard style « Formule 1 », soulignent encore un peu plus le tempérament sportif.

Mais en fait, ce qui rend ce Juke Nismo RS plutôt désirable, c'est la mise en évidence de tous ces attributs par une ligne de couleur rouge qui fait le tour de la carrosserie et complétée par des coques de rétroviseurs eux aussi peints en rouge. C'est d'autant plus plaisant sur notre voiture d'essai qui arbore élégamment une teinte noire métallisée.



A l'intérieur

L'habitacle reçoit lui également un traitement plus dynamique. Le volant sport, le pommeau de vitesse, les contre-portes ainsi que les sièges s'habillent d'un revêtement cuir alcantara. L'assise est d'ailleurs très confortable et offre un maintien satisfaisant. De surcroît, la plupart de ces différents éléments s'agrémentent de surpiques rouges. Pour le reste, c'est le noir qui prime dans une présentation sympathique, même si certains plastiques ne sont pas vraiment élégants.

En terme d'équipements, la deuxième génération a vu l'arrivée de bon nombre de technologies récentes et c'est une bonne chose. Cependant, et de manière générale, l'intérieur souffre d'un dessin datant de la sortie du premier Juke, soit il y a 6 ans déjà. Il n'y donc pas de quoi s'extasier, même si l'ensemble reste fonctionnel et de relativement bonne facture au vue des tarifs pratiqués. Je note quand même le système Nissan Connect qui permet de relier son smartphone à la voiture. Ce n'est pas du niveau de l'Apple Car Play, mais ça apporte une interactivité intéressante avec, par exemple, la possibilité d'utiliser les services de TripAdvisor directement depuis l'écran central.



Le coffre dispose d'un volume plutôt limité avec seulement 207 litres pour les versions équipés des quatre roues motrices. Pour disposer des 354 litres vantés lors du lancement de cette seconde génération, il faudra vous contenter du modèle traction avant. Car, ainsi que je ne l'ai pas encore mentionné, ce Juke Nismo RS se décline en deux ou quatre roues motrices. Cependant, avec sa taille compacte et son style sportif, je pense que le Juke Nismo RS attire plus facilement de jeunes couples que des familles nombreuses, ou alors en tant que deuxième voiture. Du coup, le volume de chargement reste un critère qui peut être mis de côté, surtout que, expérience faite, à deux plus un chien et des bagages, pas de souci pour s'évader quelques jours avec la capacité proposée.



Sous le capot

Après mon essai de la première génération déjà équipée du petit quatre cylindres 1.6 turbo, mais qui développait 190 ch, il me tardait de découvrir cette mouture revue à la sauce Nismo RS. Surtout qu'à priori ce moteur est un dérivé de celui de la Clio R.S. Trophy, ça s'annonce donc plutôt bien. Pour l'occasion le bloc développe 214 ch à 6'000 t/min et un couple maximum de 250 Nm disponible entre 2'400 et 6'000 t/min.

Toutefois, j'ai vite déchanté en découvrant que le système 4×4 venait de pair avec la boîte automatique à variation continue. Pour profiter d'une boîte manuelle il

faut opter pour le modèle à deux roues motrices puisque, comme mentionné plus haut, ce Juke Nismo RS est disponible en 4×2 ou en 4×4. En plus de la différence de boîte, la version traction dispose de 4 petits chevaux supplémentaires ainsi qu'un gain de 30 Nm.

Autant le dire tout de suite, cette boîte Xtronic péjore totalement le caractère sportif que la mécanique revendique. Comme déjà relevé lors de mon précédent essai, cette transmission donne l'impression de patiner dans la semoule. Même si le système a été amélioré et qu'il y a maintenant 8 rapports contre 6 précédemment, son comportement impacte la performance du moteur. Le rendu est lisse, peu réactif et c'est vraiment dommage. Ça serait intéressant d'essayer la déclinaison 4×2, je suis convaincu que la sportivité serait tout autre.

En terme de consommation, sur les 2'500 km de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 9.8 l/100km alors que la fiche technique annonce une valeur mixte de 7.3 l/100km. La différence est importante, mais il n'y a pas de miracle, quand on sollicite les chevaux et avec cette boîte qui mouline comme une centrifugeuse, cela donne soit à ce Juke survitaminé.



Au volant

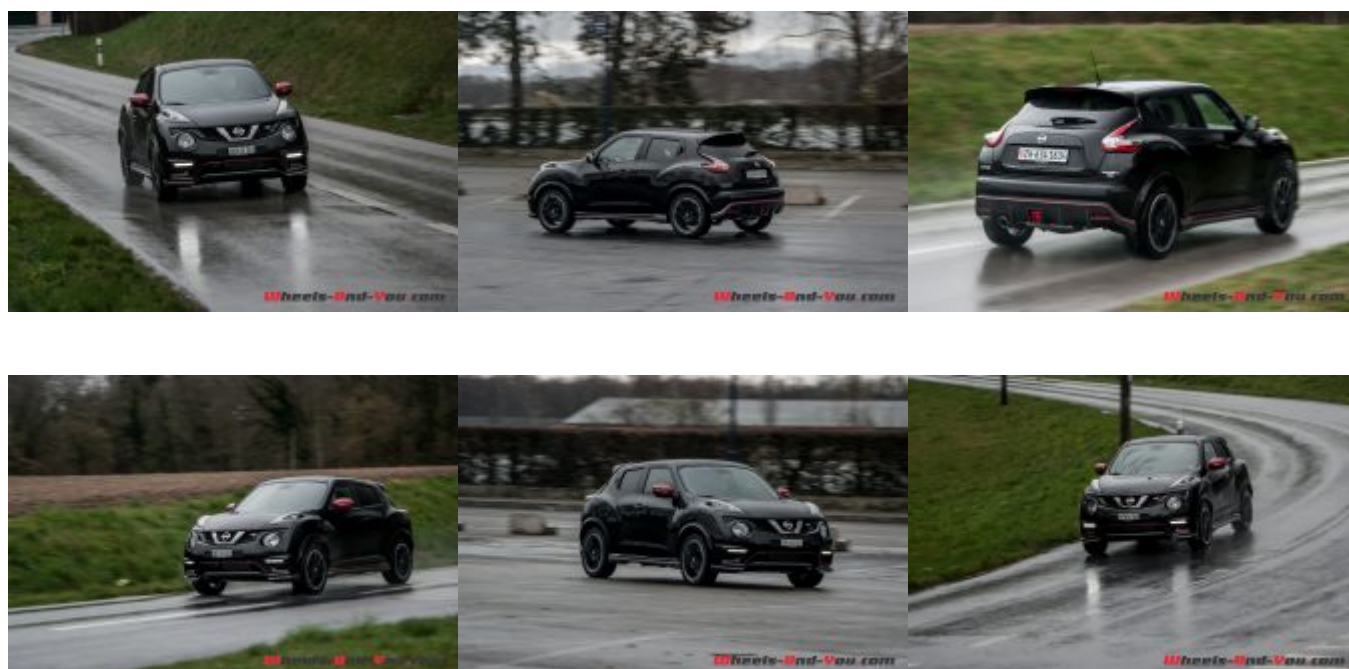
Légèrement frustré par cette transmission Xtronic, j'entame mon essai tranquillement. Dès lors je constate qu'en ville et sur autoroute, ce Juke dispose d'atouts indéniables. Agile et suffisamment puissant, il se faufile à merveille. Du coup, si l'on ne cherche pas la performance, le comportement de la boîte se fait finalement oublier, les rapports passent en douceur et pour un besoin purement utilitaire, elle fait son job. De plus, malgré son caractère sportif, ce Juke Nismo RS est plutôt très confortable et les longs trajets s'avalent en toute quiétude.

Je quitte les grands axes et j'entame une portion de route sinueuse afin d'exploiter le tempérament de la voiture. Malgré le peu de différence constatée, je sélectionne le mode sport et j'utilise les palettes au volant pour changer les

rapports. Je suis rapidement agacé par la boîte, mais j'essaie de passer outre pour me concentrer sur le comportement routier.

Le Juke Nismo RS vire à plat, il n'y a quasiment aucune prise de roulis. Même en pneus d'hiver, la tenue de route est excellente. Certes, je peux lui reprocher un manque de ressenti dans la direction, mais hormis cela, c'est vraiment plaisant à rouler. Bien sûr ça reste un crossover et pas une pure sportive, mais l'ensemble est proche de la perfection, juste dommage que la boîte ne soit pas à la hauteur.

Le constructeur indique que l'échappement a été spécialement retravaillé, c'est sûr que c'est plus vivant qu'un Juke normal, mais je trouve qu'ils auraient dû aller plus loin. A l'instar des déclinaisons Works chez Mini, ça devrait ronronner et pétarader un peu pour proposer une sonorité plus diabolique.



Verdict

Exception faite de la boîte, ce Juke Nismo RS dispose d'un charme indéniable et je suis convaincu que le segment SUV compact sportif est un marché porteur. D'ailleurs, dans les gammes supérieures, les marques l'ont bien compris avec notamment l'Audi RS Q3, le Mercedes GLA 45 AMG et le Mini Countryman Works. Mais ces derniers sont bien plus chers que notre destrier nippon qui s'affiche dès CHF 35'990.- en version 4x4 (CHF 32'990.- pour le 4x2), sans compter son équipement de série très bien fourni.

Du coup, il n'a pas de réel concurrent, et pourtant ce ne sont pas les

hypothétiques candidats qui manquent. Que pensez-vous d'une Abarth 500X, d'un Renault Captur RS, d'un Jeep Renegade SRT, d'un Peugeot 2008 GTi ou d'un Opel Mokka OPC ? Moi je trouve que ça serait sympa. Alors, Messieurs les ingénieurs, dépêchez-vous de nous sortir quelques joujoux extra !

En attendant, et comme les constructeurs précités n'ont pas l'air d'être prêts pour la riposte, je vous invite à aller essayer ce Nissan Juke Nismo RS, mais plutôt en deux roues motrices, vous l'aurez compris.



Prix et options - Nissan Juke Nismo RS 1.6 DIG-T 4x4

Prix de base : CHF 35'990.-

Pack RS Technology : CHF 1'500.-

(AROUND VIEW MONITOR pour une visuel à 360°, SAFETY SHIELD pour une sécurité à 360° (surveillance des angles morts, avertisseur de changement de voie, détection des mouvements), phares principaux au xénon)

Prix TOTAL : CHF 37'490.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Juke Nismo RS, ainsi qu'au garage RRG Léman SA - Promocar Nissan Genève à Meyrin pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Nissan GT-R MY15 : La fureur du dragon !

Essai - Nissan X-Trail : Le retour d'un aventurier, en tenue de soirée

Essai - Nissan Qashqai : Toujours le plus attractif crossover du marché ?

Essai - Nissan 370Z Nismo : Affaire pour puriste !

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept

