

Premier contact - Nissan Juke : L'essentiel reste !

Pionnier des crossovers urbains, le Nissan Juke doit maintenant composer entre autres avec les Peugeot 2008 et Renault Captur, stars incontestées du segment. Quatre ans après son lancement, il a donc droit à un lifting de mi-vie et de nouvelles motorisations afin de conserver son pouvoir d'attraction. Petit tour du propriétaire.



- 4 cylindres turbo, 1'197 cm³
- 115 CV à 4'500 t/min
- 190 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesse manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 178 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.8 sec.
- Poids : 1'236 kg
- Conso. mixte : 5.6 l/100 km
- Emissions CO₂ : 129 g/km
- dès CHF 23'500.-

Texte et photos : Jérôme Marchon

En 2010, Nissan a surpris le monde en lançant le Juke à l'allure particulièrement affirmée. Et le succès fût au rendez-vous avec pas moins de 6'600 véhicules vendus en Suisse (et 500'000 de par le monde) depuis son lancement. Qui plus est, c'est un vrai conquérant de nouveaux clients : 82% d'entre eux sont de nouveaux clients de la marque.

Esthétique

On n'aime le Juke, ou on n'aime pas... Ca a le mérite d'être clair. Pour sa mise à jour, Nissan n'allait surtout pas changer cette forte personnalité qui constitue le principal critère d'achat. Les retouches sont donc mineures. Sur la face avant, elles concernent les projecteurs ; ceux placés au niveau du capot s'inspirent de la 370Z avec une signature en boomerang, ceux du pare-chocs adoptent des optiques lenticulaires accentuant le regard de manga du crossover. La calandre est également modifiée et la partie basse du bouclier reçoit des moustaches. A l'arrière, les ajustements sont du même acabit et ne concernent ici aussi que les feux et le pare-choc.

Point de changement notoire à l'intérieur non plus. L'interface est toujours la même et le dessin de la planche de bord n'a, il est vrai, que peu vieilli en quatre ans. Nous restons toutefois un peu sur notre faim en ce qui concerne la qualité générale des matériaux et quelques défauts d'assemblage dans l'agencement.

Nous avons noté également l'apparition d'un toit ouvrant en option, un système de caméra à 360° ainsi que des éléments de sécurité comme l'avertisseur d'angle-mort ou celui de franchissement de ligne. Comme se doivent être les autos d'aujourd'hui, le Juke fait le plein également en ce qui concerne la connectivité, avec accès à une kyrielle d'applications, Google, vos e-mails, etc. Est-ce bien utile ? J'en doute, mais il semble que ce soit un nouveau standard...

La réelle innovation sur ce nouveau Juke est en réalité la création d'un programme de personnalisation baptisé « Nissan Design Studio ». Il vous permet notamment de choisir parmi 9 coloris extérieur dont ce jaune « Yuzu » ou le bleu « Indigo ». Vous pourrez également choisir de contraster certains éléments de carrosserie, comme les moustaches du bouclier avant, le cerclage des projecteurs, les jantes ou les rétroviseurs. Ce dispositif de personnalisation s'applique également à l'intérieur : outre le tunnel central, les tapis ainsi que quelques

autres plastiques « coloriables », la sellerie peut également recevoir un traitement individuel. Attention donc aux fautes de goûts tant il existe nombre de combinaisons, plus de 300.

Rien ne change pour concernant l'habitabilité pour les passagers. Par contre, et c'est bienvenu, le coffre du Juke Mk II comble une lacune souvent signalée de son prédécesseur. Le volume passe de 251 à 354 litres, soit plus de 40% de progression, grâce à l'adoption d'un double plancher. Bien vu !

Sous le capot

L'ensemble des motorisations sont reconduites, soit un 1.6 l. disponible soit avec 94 ou 117 CV, le 1.6 l. turbo de 190 CV et un 1.5 l. diesel de 110 CV. Toutes bénéficient de quelques améliorations leur permettant d'optimiser leur niveau d'émissions de CO₂. Selon les versions, le Juke est toujours disponible en deux ou quatre roues motrices, boîte de vitesses manuelle ou automatique à variation continue (CVT).

Le nouveau Juke inaugure en outre une motorisation 4 cylindres 1.2 l. turbo de 115 CV et 190 Nm à 2'200 t/min, que l'on retrouve par ailleurs sur le Renault Captur. Il est accouplé uniquement à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et n'est disponible qu'en traction. Très alerte, ce bloc se montre disponible dans les bas régimes avec un lag du turbo inexistant. Malheureusement la vivacité du moteur est vite étouffée par des rapports 4-5-6 de la boîte très longs, au bénéfice de la consommation et du silence de fonctionnement, par ailleurs amélioré.

Au volant

Les qualités dynamiques du Juke que nous avons mis en évidence lors de notre essai sont conservées. Avec ses 1'236 kg sur la balance pour la version 1.2 115 CV, sa direction directe et un amortissement ferme, le nouveau Juke fait montre de réelles qualités dynamiques et d'une bonne agilité.

On ne peut pas le qualifier de sportif avec cette motorisation plutôt modeste sur le papier et ses commandes très douces. Vu la rigidité de l'amortissement, le roulis demeure bien maîtrisé pour une auto avec un centre de gravité haut

perché. Une escapade dans les contreforts de la campagne autour de Francfort aura vite mis en exergue l'essoufflement prématuré du moteur à cause des rapports longs de la boîte de vitesses, nécessitant de passablement « tricoter » avec le levier suivant la topographie.

Ceci étant, la vocation première du Juke reste l'environnement urbain où il s'en tire à merveille. Son encombrement contenu le rend facile à stationner et manœuvrer, même si la visibilité arrière reste médiocre.

Les ressources du moteur sont immédiatement disponibles, ce qui permet de s'insérer aisément dans la circulation. Les longs parcours occasionnels sont également envisageables en toute quiétude sur autoroute où la puissance sera toujours suffisante, sans pour autant être un foudre de guerre.

Verdict

Malgré son âge presque canonique pour le segment, le Nissan Juke revu et corrigé entre de plain-pied dans la modernité avec un équipement en hausse et un côté fun accentué par les possibilités de personnalisation. Ses qualités dynamiques sont conservées, l'apparition d'un nouveau moteur permet de mieux coller à l'usage urbain auquel il est destiné et le côté pratique n'est pas oublié avec un volume de coffre accru. Malheureusement pour lui, le Juke pêche encore par une présentation nettement en retrait par rapport au Peugeot 2008 par exemple. Heureusement que son côté original et décalé est préservé et même amélioré !

Les tarifs du Nissan Juke démarrent à CHF 19'800.- pour le premier niveau de finition « Visia » (1.6 l., 94 CV) et culminent à CHF 32'600.- pour le haut de gamme « Tekna », équipé du moteur 190 CV et la transmission intégrale. Le 1.2 l. 115 CV est disponible dès le niveau intermédiaire de finition, « Acenta » pour CHF 23'500.-.

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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Nissan Juke.

A lire aussi

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

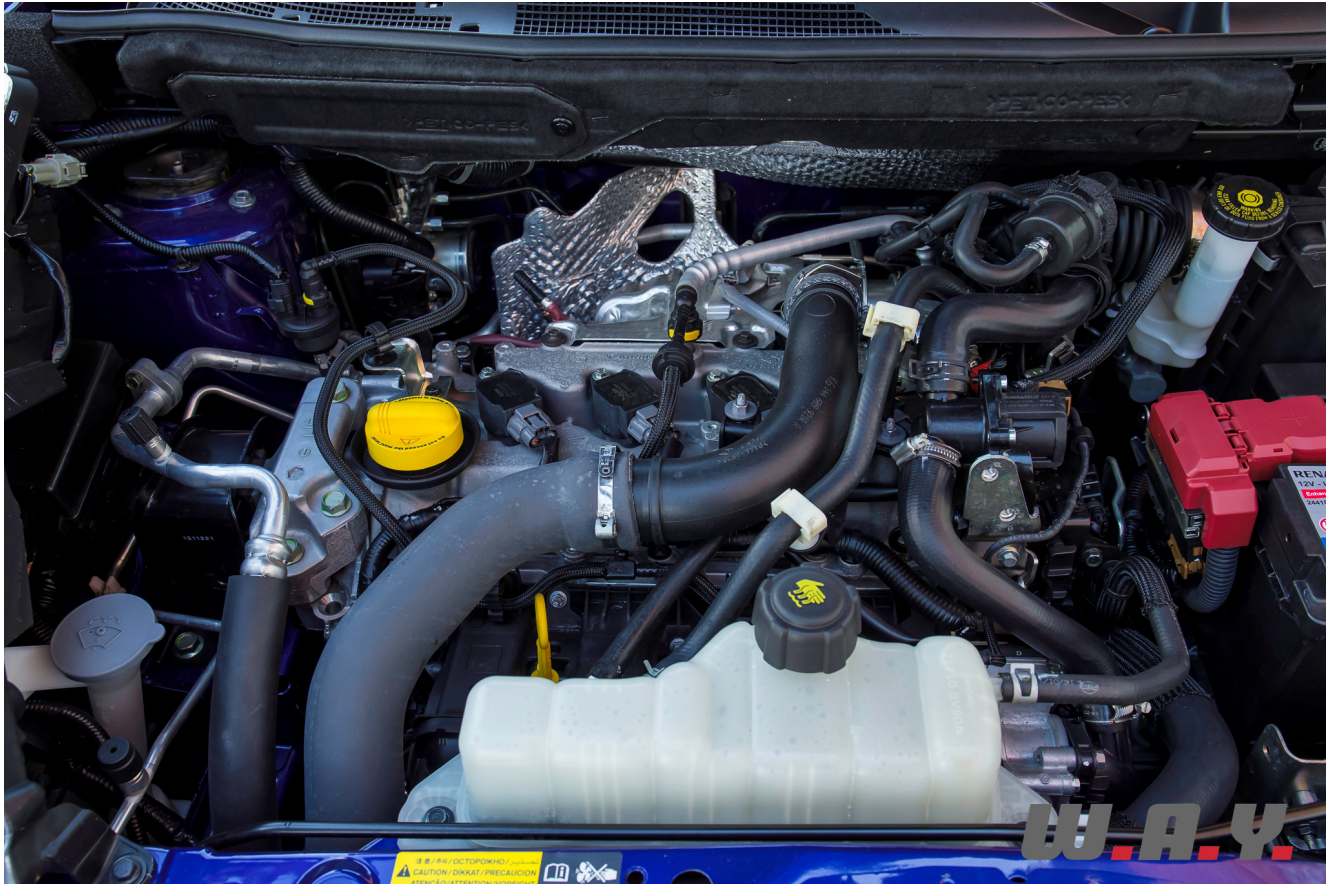
Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept







W.A.Y.









W.A.Y.



W.A.Y.

