

Essai - Jeep Avenger Electric : Le nouveau venu parmi les petits crossover urbains

Présent depuis quelques années sur le segment avec son Renegade, Jeep propose depuis peu un nouveau crossover urbain qui se positionne parmi la multitude d'autres modèles d'un marché très concurrentiel. Disponible dès son lancement avec deux motorisations, thermique et toute électrique, une version hybride rechargeable de l'Avenger vient d'être annoncée qui complétera la gamme de propulseurs disponibles.



- Un moteur électrique
 - 156 ch (115 kW)
 - 260 Nm
 - Boîte de vitesse à rapport unique
 - Vitesse maxi : 150 km/h
 - 0 à 100 km/h en 9.0 sec.
 - Poids : 1'536 kg
 - Long./larg./haut. (mm): 4'084 x 1'776 x 1'527
 - Conso. mesurée : 18.21 kWh/100 km
 - Emissions CO₂ : 0 g/km (A)
 - dès CHF 39'490.-, mod.essayé: CHF 46'690.-
-

Précurseur du 4×4 avec la fameuse Willis, la marque américaine est surtout connue pour son offre de véhicules tout-terrain dont les Wrangler, Grand Cherokee et Cherokee sont assurément les plus connus. Plus récemment, la marque a élargi sa gamme avec des véhicules moins baroudeurs, comme le Renegade et le Compass, dont les ventes sont restées en deçà des attentes du groupe Fiat auquel appartient la marque depuis 2010, devenu Stellantis en 2021 par la fusion entre Fiat et PSA.

Avec l'Avenger, Jeep élargit son offre en allant chasser sur les terres de véhicules à 2 roues motrices qui roulent principalement en ville. Voyons comment se positionne l'Avenger face à une concurrence pléthorique.



A l'extérieur

Dès les premières photos publiées, l'Avenger m'a plu. Et lorsque je découvre de visu la version électrique en finition Summit de mon essai, mes premières impressions se confirment : jeune, musclé, un brin baroudeur mais pas trop, le design est une réussite.

Avec 4.08 m de longueur pour 1.72 m de largeur, l'Avenger est véritablement compact. En comparaison, il est plus court d'une quinzaine de centimètres par rapport au Renegade et d'une vingtaine comparé au Peugeot 2008 mais plus long d'une trentaine de centimètres qu'une Fiat Panda. Son poids affiché est de 1'536 kg à vide.

On retrouve les sept haricots typiques de la marque sur une face avant très verticale. Le profil est un peu moins « boîte à chaussures » que celui du Renegade, la ligne de toit paraissant également plus basse ; la peinture bi-tons de

mon véhicule d'essai n'y est peut-être pas étrangère. Les bas de caisse sont bien protégés par des éléments plastiques, comme les gros passages de roues qui conservent style trapézoïdal propre à Jeep. La teinte Jaune Soleil (Sun Yellow) et les jantes de 18'' chaussées de pneus de 225 mm de large participent à un look moderne et dynamique qui devrait plaire autant à la gent féminine que masculine.



A l'intérieur

En ouvrant pour la première fois la porte afin de m'installer derrière le volant, mes impressions se confirment : c'est moderne, jeune, coloré.

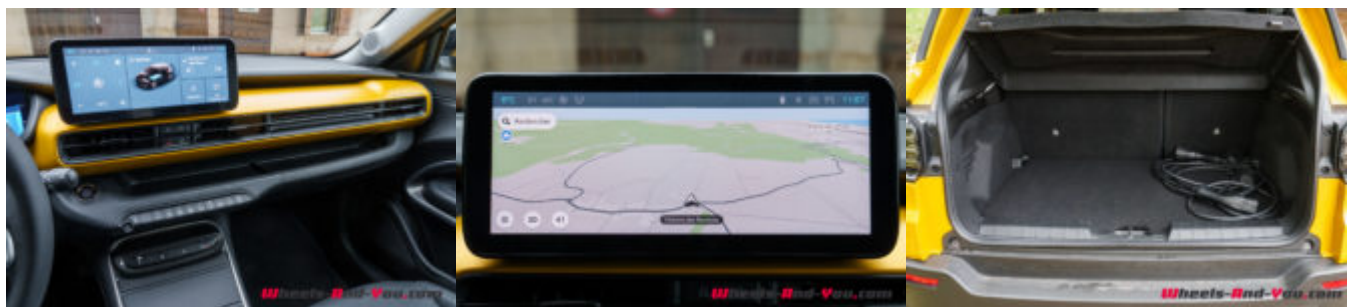
Les sièges - en cuir sur mon véhicule de presse - sont confortables, l'ergonomie du conducteur très correcte excepté peut-être la sélection de transmission qui adopte quatre boutons (P, R, N et D) sur la console centrale plutôt qu'un sélecteur unique. Les commandes de climatisation demeurent physiques, avec une série de boutons joliment disposés sur l'arrête d'un grand vide-poches qui traverse toute la planche de bord. Cette dernière est égayée par un rappel de la teinte extérieur.

Le tunnel central comporte plusieurs rangements et un chargeur de téléphone par induction, dissimulé sous un volet qui fait penser à une protection d'iPad. Certes, les plastiques sont assez basiques mais cela contribue sans doute à limiter le poids du véhicule.

La planche de bord propose deux écrans de 26 cm chacun. Ils sont les deux paramétrables grâce à des widgets disponibles dans un « mur des applications ». On peut ainsi paramétrer six versions de l'écran placé derrière le volant et trois de l'écran central. L'infodivertissement, plutôt réactif, fait bonne figure même si j'aurais aimé certaines fonctions supplémentaires à commencer par un planificateur d'itinéraire avec recharge, une sélection de destinations récentes du GPS ou des statistiques de consommation autres que les seules 30, 60 ou 90 dernières minutes de roulage.

Avec seulement 4.08 m de longueur, l'Avenger propose un habitacle spacieux aux sièges avant mais plus restreint à l'arrière. Mesurant 1.80 m, je dois avancer mon siège pour laisser suffisamment de place aux genoux d'un passager assis derrière moi. Quant au coffre, il propose entre 355 et 380 litres avec ou sans le plancher de coffre amovible, une valeur dans la petite moyenne du segment.





Sous le capot

L'Avenger est actuellement disponible avec deux motorisations : un moteur à essence de 1.2 litre turbocompressé développant 100 ch et accouplé à une boîte de vitesses manuelle à 6 rapports et un propulseur électrique développant 156 ch (115 kW) dont je dispose pour cet essai. Il partage sa plateforme avec la Peugeot e-2008 et l'Opel Mokka Electric.

Le véhicule dispose d'un pack batteries de 54 kWh (51 kWh utiles). Malgré une consommation normalisée de 15.4 kWh/100km, la publicité promet une autonomie WLTP mixte de 406 km et même jusqu'à 579 km en ville. Curieux puisque en divisant la capacité batterie par la consommation normalisée, j'obtiens une autonomie WLTP de 330 km seulement, qui remplit toutefois largement les besoins d'une utilisation quotidienne.

Pour recharger ses batteries, l'Avenger embarque un classique chargeur 11 kW qui permettra une recharge sur borne domestique (courant alternatif) en moins de 6 heures, de quoi repartir de chez soi complètement chargé chaque matin si besoin. Sur chargeurs rapides (courant continu), les batteries acceptent une charge rapide de 100 kW, ce qui permet une recharge de 20 à 80% en 24 minutes.

Si l'Avenger n'est qu'une traction - aucune version 4x4 n'est disponible actuellement - il n'en reste pas moins une Jeep. Ainsi, il propose une gestion de l'adhérence via une série de modes de conduite. Outre les habituels modes Eco, Normal et Sport, il intègre également les modes neige (Snow), boue (Mud) et sable (Sand) qui permettent d'optimiser la traction selon les conditions de roulage. Autre particularité, les modes Eco et Normal n'agissent pas seulement sur la progressivité de la pédale de gaz ou la fermeté du volant mais limitent la puissance dispensée par le moteur électrique : 90 ch en mode Eco et 110 ch en Normal. Seul le mode Sport permet l'utilisation des 156 ch annoncés, ce qui n'est

pas pénalisant dans l'usage quotidien urbain et péri-urbain auquel est destiné l'Avenger.



Au volant

Première impression immédiate, l'Avenger est confortable. Il offre un excellent compromis entre débattements de suspensions généreux - la garde au sol est de 20 cm - et rigueur du comportement routier. Certes, poussé dans ses retranchements, le train avant finit par progressivement sous-virer mais l'équilibre demeure sain au lever du pied, sans décrochage intempestif du train arrière. L'excellente insonorisation participe au confort.

Afin d'optimiser la récupération d'énergie, une seconde pression sur le bouton Drive rajoute du frein moteur lorsqu'on relâche l'accélérateur. Je regrette toutefois l'absence de véritable One Pedal tant ce système procure du confort lorsqu'on y est habitué.

Pour une fois, l'assistance de maintien dans la voie fonctionne plutôt bien. Il y a parfois quelques réactions curieuses lorsque la route est dépourvue de lignes et que la pluie forme des rigoles longitudinales sur chaussée usée mais excepté ce cas de figure, cette assistance n'est pas trop intrusive comme souvent. L'Avenger est également doté d'un système de conduite autonome de niveau 2 qui fonctionne correctement sur autoroute, maintenant le véhicule au centre de la piste et gérant la distance avec le véhicule suivi.

Comme indiqué plus haut, la sélection des modes de conduite influe directement sur le dynamisme du véhicule en modifiant la puissance disponible et c'est très sensible au volant. Autant le mode Normal convient pour une conduite coulée sur route, autant la position Eco se limite à une utilisation en ville car le véhicule manque alors cruellement de relance. Quant au mode Sport, il permet des dépassements courts mais n'est guère utile dans la conduite de tous les jours.

J'en viens maintenant à l'autonomie constatée et je vous le dis d'emblée, mes mesures sont sensiblement plus proches de l'autonomie calculée précédemment que de la promesse marketing affichée de 406 km. En utilisation quotidienne sur petites routes vallonnées, j'ai mesuré une consommation moyenne entre 17.9 et 18.8 kWh/100km, soit une autonomie théorique entre 270 et 300 km pour une charge complète. En ville, la consommation serait assurément moindre et l'autonomie supérieure. Sur trajet autoroutier, la consommation moyenne monte à 20.9 kWh/100km, donc une autonomie théorique de 244 km seulement pour une charge complète. Sur l'ensemble des 1'324 km de mon essai, ma borne de recharge m'indique que j'ai utilisé 241 kWh, soit une moyenne de 18.21 kWh/100km correspondant à une autonomie de 280 km pour une pleine charge. Si on est donc loin des chiffres d'autonomie annoncés par le constructeur, il faut toutefois relativiser : s'agissant d'un crossover urbain, une très large majorité ne roulera que quelques dizaines de kilomètres au quotidien. Les environs 300 km d'autonomie réelle en ville sont donc largement suffisant pour utiliser l'Avenger une semaine sans recharger.





Verdict

La Jeep Avenger est donc véritablement une bonne surprise ! Un look jeune et un brin baroudeur, des prestations de bon niveau autant en termes de confort de que performances, un équipement qui satisfera la clientèle du segment et un capital sympathie certain, l'Avenger a tout pour séduire.

Proposé dès CHF 39'490.- dans la version électrique en finition Longitude, il faut tout de même déboursier quelques CHF 45'490.- pour la version toutes options de cet essai, la Summit, et CHF 1'200.- de plus pour la peinture bi-tons, soit CHF 46'690.-. Et c'est peut-être là que le bât blesse puisque qu'une Tesla Model 3 2x4 ne coûte aujourd'hui que CHF 42'990.- alors que le véhicule est plus grand et offre une autonomie supérieure.

Mais vu le succès remporté par le Jeep Renegade depuis bientôt une décennie, je parie volontiers que l'Avenger lui emboîtera le pas et que d'ici quelques mois, sa sympathique silhouette ne sera pas rare sur nos routes.



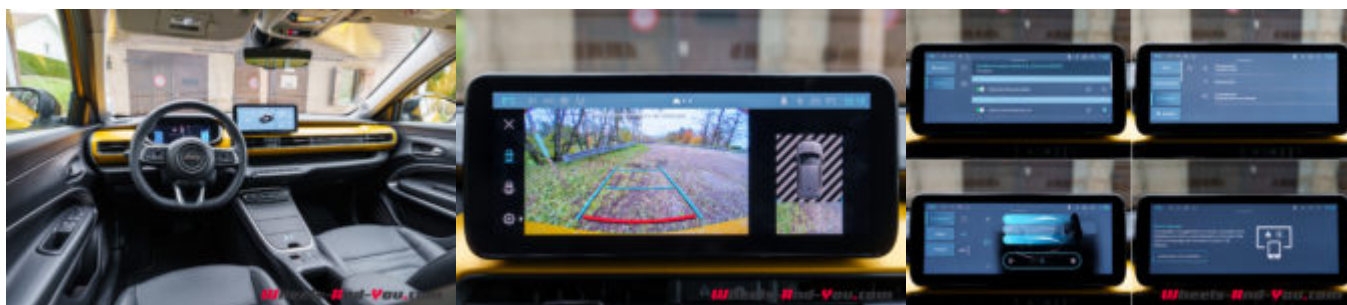


Prix et options - Jeep Avenger Electric "Summit"

Prix de base : CHF 45'490.-

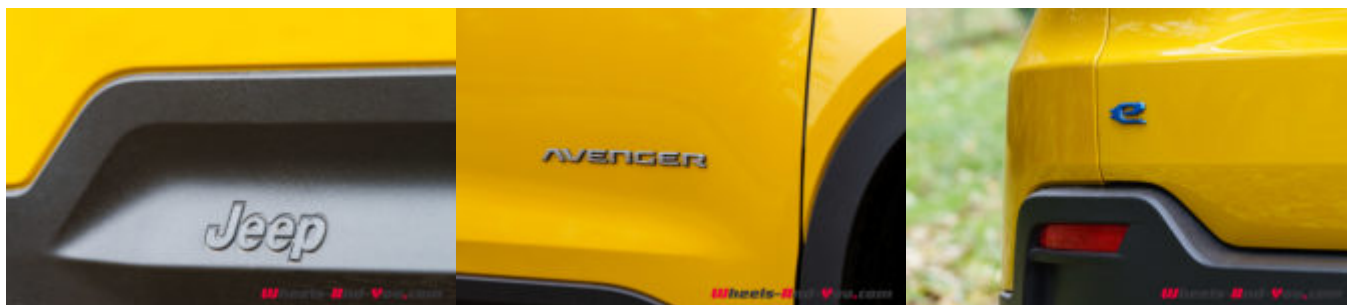
Peinture bi-tons "Sun Yellow + Black Roof" : CHF 1'200.-

Prix TOTAL : CHF 46'690.-



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

Nos remerciements à Stellantis / Astara (Jeep Suisse) pour le prêt de ce Jeep Avenger Electric, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Jeep Wrangler 4xe : Evolution d'un baroudeur

Essai - Jeep Gladiator 80th Anniversary : Gladiator... ou à raison ?

Essai - Jeep Cherokee : Ajustements avant remplacement ?

Essai - Jeep Grand Cherokee Trackhawk : The Hyper Jeep

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

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

Nouveauté - Jeep Avenger

Nouveauté - Jeep Wrangler 4xe

Nouveauté - Jeep Cherokee

Présentation - Jeep Wrangler JL

Nouveauté - Jeep Compass

Présentation - Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement - Camp Jeep 2015

Nouveauté - Jeep Cherokee

