

Essai - Nissan Juke : Pokemon Car

Sous ses airs de voiture de dessin animé, le Nissan Juke connaît un grand succès en Suisse. Il était temps pour Wheels And You de découvrir le crossover compact du constructeur japonais.



- 4 cylindres turbo, 1'618 cm³
- 190 CV à 5'600 t/min
- 240 Nm à 2'000 - 5'600 t/min
- Boîte de vitesses auto. CVT, 6 rapports
- Vitesse maxi. : 200 km/h
- 0 à 100 km/h : 8.4 sec.
- Poids : 1'455 kg
- Conso. mesurée : 9.4 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 175 g/km (D)
- dès CHF 34'900.-
modèle essayé : CHF 37'400.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Bob de Graffenried, Jérôme Marchon

La renommée de Nissan dans le domaine des véhicules quatre roues motrices n'est plus à faire. Dans les années 50, le constructeur lance le Patrol, un vrai tout-

terrain dans toute sa splendeur dont le succès réel débutera aux débuts des années 80 avec l'arrivée de la troisième génération. Si le Patrol est toujours au catalogue de nos jours, Nissan a bien évidemment succombé à la mode des SUV et crossover en proposant, depuis 2007, le Qashqai dont les ventes atteignent des records au niveau mondial. Puis en 2009, à l'occasion du Salon de Genève, le constructeur nippon présente un concept car, le Qazana, sous la forme d'un petit véhicule haut sur pattes et à la bouille rigolote. Je dois reconnaître qu'à ce moment j'étais très sceptique sur son design et qu'une année plus tard en découvrant sa version finale, le Juke, j'étais à peine plus convaincu. C'était sans compter sur ma compagne qui s'était éprise d'une passion sans limite pour cette voiture. J'ai donc commencé à l'étudier plus en détails, la regarder avec un œil neutre, pour finalement, à force d'en croiser sur nos routes, lui trouver un côté plutôt sympathique. Il me tardait donc d'en prendre le volant, surtout dans la version équipée du moteur essence turbo de 190 CV.

L'extérieur

Tout en rondeurs, avec de gros phares ronds situés dans le bas du bouclier avant combinés à ceux situés sur le capot, l'avant du Juke a des airs de grosse grenouille. Les courbes se retrouvent aussi sur les ailes, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, lui conférant une apparence de bodybuilder gonflé aux amphétamines. Avec la ligne de toit fuyante, l'ensemble donne un design très ludique qui pourrait faire croire à une voiture tout droit sortie d'un Manga. L'arrière est plus basique, avec quand même des phares au dessin plutôt original rappelant ceux du coupé 370Z. Finalement c'est le Juke dans son ensemble qui arbore un style différent. Vous ne pourrez pas le manquer sur nos routes, de jour comme de nuit d'ailleurs, car une fois les phares allumés, deux énormes ronds ressemblant à des lance-torpilles de sous-marin, le Juke est encore plus reconnaissable. Après c'est une histoire de goût, soit on adore, soit on déteste, mais en tout cas il est impossible de rester indifférent au look du petit crossover japonais. Notre modèle d'essai, dans sa livrée brun foncé, ne se dévoile peut-être pas dans sa plus belle toilette, cette teinte n'étant pas vraiment celle qui lui correspond le mieux. Mais abstraction faite de la couleur, je commence à apprécier ce petit Juke avec sa bouille rigolote. Notre essai s'étant déroulé au début de l'hiver passé, les roues de saison ne sont pas des plus flatteuses et il est bien évident que des grosses jantes, un peu comme celles qui équipaient la version Nismo dévoilée à Genève en mars

dernier, le rendraient beaucoup plus aguicheur.

L'intérieur

Installé à bord, je retrouve le côté fun des formes extérieures. Toute en rondeurs et en couleurs, l'ambiance est plaisante, voire amusante. Mais les standards japonais sont de mise : beaucoup de plastiques de qualité basique et non pas de renouveau total et spécifique comme on peut le trouver dans les intérieurs Mini. Certes cela a probablement l'avantage de garder un prix contenu pour ce Juke qui du coup pourrait bien faire de l'ombre au Countryman dont les tarifs explosent vite si on se laisse emporter par la liste des options pour le personnaliser. Le tableau de bord est relativement simple avec pléthore d'équipements en série sur notre modèle haut de gamme, agrémenté en outre d'un côté technologique qui plaira au geek qui sommeille en vous. C'est surtout l'ordinateur de bord avec écran tactile qui m'a donné cette impression. Ultra complet et coloré, il propose toutes les informations sur la conduite de la voiture, un lecteur CD-MP3, un GPS et aussi d'un G-mètre ! Une nouvelle fois le côté ludique est bien mis en avant avec ces quelques gadgets. Selon moi, ce n'est peut-être pas vraiment nécessaire mais autant jouer la carte à fond dans cette direction et sur ce point Nissan n'a pas lésiné. Surtout que si l'ensemble est très plaisant à regarder, l'utilisation ne s'avère pas très intuitive. Malgré une vision périphérique plutôt bonne, on appréciera la présence de la caméra de recul. Mais pourquoi diable n'avoir pas jugé bon d'installer des capteurs sonores ? Il y a bien les lignes de couleur pour vous guider sur l'image, mais cela ne suffit pas. Finalement autant rien avoir dans ce cas. La console centrale vernie de rouge se marie parfaitement avec les sièges en cuir aux surpiqûres du même coloris et de bonne facture, tout à été fait pour que nos chères et tendres se plaisent à bord. A ce propos, vous pourrez justement lire plus bas ce que pense *Madame* de cette voiture. L'habitacle est confiné, à peine plus grand qu'une citadine, permettant toutefois d'accueillir quand même cinq personnes. Cependant entre adultes, je recommande de se limiter à quatre occupants. Attention pour les places arrière, la garde au toit est relativement basse et j'ai tout juste pu y caser mes 1,80 m. Le petit coffre, seulement 251 litres, propose un accès aisé du fait de la large ouverture de la malle arrière et une fois les sièges arrière rabattus, la surface de chargement totalement plane atteint un volume de 830 litres.

Sous le capot

Disponible en diesel ou en essence, manuel ou automatique, deux ou quatre roues motrices, c'est le haut de gamme qui nous a été confié pour cet essai, soit le 1.6 DIG-T 4x4. Cette déclinaison est donc motorisée par un quatre cylindres 1.6 turbo essence qui développe la puissance de 190 CV pour un couple de 240 Nm. Le moteur est rageur et répond promptement à la moindre accélération. Je lui reprocherai seulement d'être un peu bruyant en cas de forte sollicitation. A part ce petit détail, il sait se montrer très réactif en milieu urbain, agréable sur autoroute, dynamique sur les routes de montagne, vraiment un très bon compromis. C'est magnifique me direz vous. Eh bien pas tout à fait. En effet, dans cette configuration 4x4, le moteur le plus puissant de la gamme est exclusivement couplé à une boîte automatique à variation continue, XTRONIC M-CVT. Du coup, la sensation d'efficacité est gommée par l'impression de patinage de la transmission. Certes je ne suis pas un grand adepte de ce type de boîte mais dans le cas présent il m'a fallu plusieurs jours pour finalement m'y accommoder. La solution : mettre pied dedans et laisser faire l'électronique sans s'inquiéter des rugissements de ce petit crossover. En plus de ces performances intéressantes, le moteur turbo promet d'être sobre avec une consommation moyenne en utilisation mixte annoncée à 7.6 l/100km. Sur la totalité de mon essai, sans ménager la mécanique, j'ai atteint la moyenne de 9.4 l/100km. Oui nous sommes au dessus des valeurs constructeur, comme à chaque fois d'ailleurs, mais au vu de l'agrément de conduite, je trouve ces valeurs relativement correctes. Petite anecdote, l'ordinateur de bord nous gratifiait à chaque plein d'une moyenne moins intéressante ; c'est plutôt rare pour le mentionner et pour une fois pas de mauvaise surprise en faisant votre calcul après un passage à la pompe.

Au volant

Une bouille sympa, une motorisation dynamique, il est temps de voir maintenant si ce Juke est aussi agréable à conduire. Agile en ville du fait de sa taille compacte, il se comporte de manière exemplaire sur autoroute et malgré un châssis typé sport, le confort est au rendez-vous. Vous n'aurez aucun mal à avaler les kilomètres d'un long trajet. Comme je le disais, la conception du châssis est

donc orientée « plaisir de conduite »; très ferme et affûté, c'est un régal d'attaquer les petites routes de campagne. Plus j'augmente le rythme, plus je suis étonné. Quelle efficacité ! Il y a même un mode Sport qui raffermi la direction, la rendant plus réactive et modifie l'ouverture des papillons de gaz procurant des montées en régime encore plus franches. Ainsi paramétré, le Nissan Juke bondit d'un virage à l'autre sans rechigner sous les impulsions du moteur en totale adéquation avec son comportement routier très sportif. C'est la bonne surprise de cet essai, vraiment la tenue de route est excellente, je n'ai pas l'impression d'être dans un 4×4. Probablement les quatre roues motrices contribuent à ce bon feeling mais le poids contenu (1'455 kg selon les données constructeur) de notre karaté-kid y est aussi pour quelque chose. Je ne pensais pas prendre autant de plaisir à bouffer du bitume avec ce Juke que j'en ai même oublié sa boîte de vitesses. C'est dire ! On ne peut donc que se réjouir de l'arrivée prochaine d'une version de série revue et corrigée par Nismo qui sera en toute logique plus puissante que ce modèle essayé. De plus je comprends aussi mieux pourquoi le constructeur japonais a fait l'exercice de développer le Juke R. En installant dans son crossover compact un moteur issu de la Nissan GT-R, un V6 biturbo de 485 CV, le petit Juke doit se transformer en un véhicule totalement démoniaque et bestial ! Arrêtons de rêver, Nissan a annoncé que ce dernier resterait au stade de voiture expérimentale... Eh non, la donne a changé depuis et la semaine dernière, le constructeur a confirmé qu'il allait commercialiser le Juke R en série très limitée, fabriquée sur commande uniquement. Pour cette version de "série", le moteur, dérivé du millésime 2012 de la GT-R, voit sa puissance passer à 545 CV. Le Juke R bénéficiera aussi du châssis, des trains roulants et des liaisons au sol du coupé haute performance Nissan. Ça fait plaisir de constater que certaines marques osent réaliser des voitures de ce style et ainsi répondre à la demande de quelques rares clients. Trois ont déjà passé une commande ferme tout en sachant que le prix avoisinerait les 400'000 euros.

Verdict

En produisant le Juke, Nissan visait clairement une clientèle plus jeune un peu lassée des standards automobiles établis. Une berline, un break, un monospace, un SUV, un coupé, avant il fallait faire un choix, ou avoir beaucoup de moyens, alors que maintenant il y a le Juke. J'ai volontairement exagéré les faits, mais indépendamment d'un espace à bord compact, ce crossover compact a l'avantage

de proposer suffisamment de place pour 4-5 personnes, une position de conduite un peu surélevée, un moteur dynamique, un comportement sportif, une transmission intégrale, un look original et le tout pour un prix intéressant, dès CHF 34'900.- pour le modèle « haut de gamme » essayé. Franchement le pari me semble plutôt réussi et à voir le nombre de Juke qui circulent sur nos routes depuis presque deux ans, je ne dois pas être le seul à le penser. Le Nissan Juke est un vent de fraîcheur dans la jungle urbaine qui manque parfois de fun et de diversité.

L'avis de Madame...

Par Célimène Lachenal

Salut les copines ! Une voiture fun, chou, rigolote sans prise de tête mais aussi performante et sportive, ça vous tente ? Come aboard de la petite dernière de Nissan !

A première vue, on aime ou on déteste. Son look d'extraterrestre haut sur pattes nous interroge. Mignon, drôle avec une touche trendy. Et oui c'est un petit 4x4 looké ! Parfait pour se la jouer du style « nous aussi on peut rouler en SUV », mais avec l'indéniable avantage de rester dans des proportions faciles à garer. Sa gueule avant est unique, sans discuter. C'est toute une histoire de phares ! De courbes aussi, même que si nous en avons de semblables, il faudrait se remettre au sport très sérieusement.

A bord, c'est «spatial», mais chic aussi ! Le cuir est fin et d'un bel effet avec ses surpiqures rouges assorties à l'agencement. La banquette arrière est cossue, les poignées de portières sont bien travaillées. Ce qui saute aux yeux c'est quand même la console centrale, d'un beau rouge laqué. L'intérieur est donc très design, vraiment sympa avec un petit côté luxueux tout de même. Le seul hic pour nous les filles c'est qu'il n'y pas d'éclairage du miroir de courtoisie, donc pas de maquillage la nuit ! Côté rangements, ce n'est pas extraordinaire mais suffisant pour accueillir nos portables, gloss et gri-gri en tous genres.

Avant de démarrer il faudra bien prendre le réflexe de boucler la ceinture passager si on est seule et qu'on pose son cher et tendre sac à main sur le siège passager ; sinon gare au signal sonore de la ceinture de sécurité car le système très sensible détecte une présence sur l'assise, aussi discrète soit elle. Dès le premier regard sur le tableau de bord, je le trouve simple à déchiffrer, même qu'en deux secondes la clim est trouvée et paramétrée avant d'être envahie dans un nuage de buée. Notre meilleur ami, Mr GPS, est assez facile à utiliser et son clavier tolère même que l'on tape sa destination avec le bout des faux-ongles, si jamais.

Une fois en chemin, placer le Juke sur la route est un jeu d'enfant. Son gabarit de petit 4x4 n'est pas trop large donc nous n'avons pas l'impression de racler les murs en traversant un village. De plus, ses phares avant visibles depuis le poste du conducteur nous indiquent bien la largeur du capot. Les visions arrière et latérale sont bonnes. Pour la marche arrière il peut aussi être équipé d'une caméra de recul donc plus d'excuses pour le parage... Sauf peut-être quand il pleut, car la pluie sur l'objectif empêche une bonne visibilité. La sensation de conduite est douce, la direction est très souple et agréable. Sur autoroute il faut un peu corriger la tenue de cap, mais en ville et en manœuvre c'est quand même un must. De plus, il n'y a quasiment pas de vibrations ou à-coups désagréables dans le volant à l'accélération, ou comme ces messieurs diraient des «retours de couple», ceci du fait que ce soit une quatre roues motrices.

Question puissance, les 190 étalons sont bien là ! On pourrait croire que c'est juste une petite voiture fun, mais ce serait passer à côté de ses capacités de sportive qui en feraient pâlir certaines. En effet, la sensation de vitesse est absente ; à 40 km/h j'ai l'impression d'être à l'arrêt. Mais il faut pourtant se rendre à l'évidence : en « moins de deux », la limite de vitesse autorisée est atteinte, voire dépassée. Ce sentiment s'explique par une tenue de route bluffante mais aussi par l'environnement intérieur confortable et sécuritaire. On est bel est bien dans une sportive et cela se confirme une fois le mode « Sport » actionné. La voiture se fait plus réactive et bondit à la moindre pression sur les gaz. Avec le bruit qui va avec... Il est vrai que, mode sport ou non, si on a besoin de puissance pour changer de file au dernier moment on peut compter sur notre monture, mais il faudra aussi s'accommoder du rugissement rauque de la bête que l'on réveille.

En résumé, c'est une jolie réussite mêlant un concept funky et la touche de sportivité qui saura séduire toutes celles et ceux qui désirent la Différence.

Prix et principales options - Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4

Prix de base : CHF 34'900.-

Sellerie cuir avec sièges chauffants à l'avant : CHF 1'900.-

Peinture métallisée : CHF 600.-

Prix TOTAL : CHF 37'400.-

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

Nos remerciements à Nissan Suisse SA pour le prêt de ce Nissan Juke 1.6 DIG-T 4x4.

A lire aussi

Genève 2012 - Nissan Juke Nismo Concept























