

Nissan Juke Hybrid

Le trublion s'électrifie...

2010, le pionnier des crossovers urbains, le Juke, voit le jour. Totalement métamorphosé en 2019, il nous est présenté aujourd'hui en version hybride, plus puissante, et au look exclusif. Nous l'essayons sur les routes de Seine-et-Marne.

Lors de son baptême, le petit frère du Qashqai intriguait par son design unique. Le nouvel opus, lancé en 2019, a conservé ce style particulier en affinant toutefois ses traits. La nouvelle version hybride se calque sur la gamme existante avec cependant quelques petites différences. En effet, pour se démarquer du reste de la gamme, les véhicules électrifiés du constructeur abordent désormais un haut de calandre fermé. C'est donc le cas pour le Juke Hybrid avec un bandeau noir laqué situé entre les feux de jour. La calandre alvéolée, qui exhibe le nouveau logo de la marque, est aussi différente du reste des autres versions. Les grosses optiques rondes à l'origine de la discordie des premiers jours ne changent pas. Celles-ci intègrent une source lumineuse LED en forme de Y de série sur toute la gamme et véritable signature du Juke. Cette version verte conserve la même longueur à 4,21m. Rappelons que par rapport à la première mouture, il gagne 10 cm d'empattement et donc de l'espace à bord. De profil, il conserve le style qui fait penser à un coupé surélevé, car les poignées des portes arrières sont intelligemment cachées en hauteur, dans la custode.



Si le volume du coffre est de 422 litres sur les version "thermiques" il est amputé de quelques litres sur cette motorisation hybride, à 354 litres. En plus des badges "Hybrid" le Juke écolo dispose de jantes spécifiques dites "Aero" de 19 pouces sur N-Design (17 sur N-Connecta), de quelques appendices favorisant la pénétration dans l'air et d'une nouvelle couleur de carrosserie Bleue Magnétique en complément des autres teintes. Notre version "Première Édition", pour le lancement de ce modèle, était équipée de jantes noires dédiées à cette série limitée, d'une teinte bi-ton et de stickers sur la carrosserie.

VIE À BORD

Pas de gros changement à bord du Juke Hybrid. En effet, la large console centrale, inspirée du monde de la moto, est bien sûr reconduite. En plastique laqué, elle s'orne d'un enjoliveur lumineux autour du levier de vitesse. Boutons de sélection des modes de conduite et de frein à main électrique sont aussi à portée de main sur cette console. Les aérateurs centraux circulaires soulignent un large écran multimédia de 8 pouces de type tablette. L'équipement de sé-



curité propose un panel complet : Alerte de franchissement de ligne, freinage d'urgence intelligent ou lecture des panneaux de signalisation... En montant en gamme, la téléphonie connectée, la caméra de recul, la navigation 3D, le système anti-collision, le détecteur de fatigue seront de la partie. Pour les mélomanes, le système audio Bose, suivant les versions, propose 8 haut-parleurs dont 4 dans les appui-têtes avant. L'application NissanConnect Services permet de verrouiller votre Juke, de vérifier la pression des pneus, d'avoir des infos sur l'historique de conduite ou encore les échéances d'entretien directement sur votre smartphone. La lumière d'ambiance de série sur Tekna et N-Design sera blanche sur notre version Première Édition. Devant le conducteur un combimètre distille les informations du système hybride. Power en cas d'accélération franche, Eco lorsque le système est utilisé en harmonie et Charge lors des freinages et ralentissements. La gestion des flux d'énergie (moteur thermique, électrique ou combinaison des deux) sera visible au centre du combiné.

AU VOLANT

Cette motorisation hybride vient s'ajouter à l'unique moteur qui était déjà au catalogue au lancement. Pour rappel, il s'agit du petit 3 cylindres turbo, 1 litre, développant 117 ch. Le client a le choix de la transmission entre une boîte manuelle 6 rapports ou une boîte automatique double embrayage 7 vitesses. Petit moteur, puissance suffisante et émissions de CO2 minimes



sont les critères d'achat des clients de ce type de véhicule. Nous l'avons d'ailleurs apprécié lors de sa 1ère présentation il y a trois ans. 3 modes de conduite sont disponibles au gré de vos envies : Eco, Standard ou Sport pour des relances dynamiques.

Pour cette nouvelle version respectueuse de l'environnement, la puissance grimpe désormais à 143ch. La chaîne de traction hybride, de l'alliance Renault/Nissan, est composée d'un moteur essence de 94ch développé par Nissan et d'un moteur électrique de 49 ch, de même provenance, et proposant un couple de 205 Nm. L'alternateur-démarrreur, la batterie (1,2 kWh) et la boîte à vitesse à crabot sont des composants Renault. Cette dernière dispose de 4 vitesses avec le mode thermique et 2 vitesses vouées au moteur élec-

trique. Nous avons apprécié son onctuosité, car aucun à-coup n'est ressenti en passant d'un mode à l'autre. Notons que le Juke Hybrid démarre toujours en électrique et, lui aussi, dispose de 3 modes de conduite. Autre innovation, la fonction e-Pedal Step qui permet de ralentir le véhicule en relâchant l'accélérateur sans toucher à la pédale de frein. Encore un confort de conduite à mettre au crédit de ce petit crossover. Le Juke Hybrid propose aussi le ProPilot, la conduite assistée. Une fois activé, le système suit le véhicule précédant à une distance paramétrable et reste dans sa voie de circulation. Nouveau Juke Hybrid à partir de 31 450 € (N-Connecta). Notre monture "Première Édition" est facturée 34 700 €. Essai complet sur autoweekend.wix.com/drive

Texte / Photos © Thierry ANDRE