

# LES PREMIERES JEEP HYBRIDES SONT ARRIVEES : Essais du Compass

écrit par Luc Vandersleyen



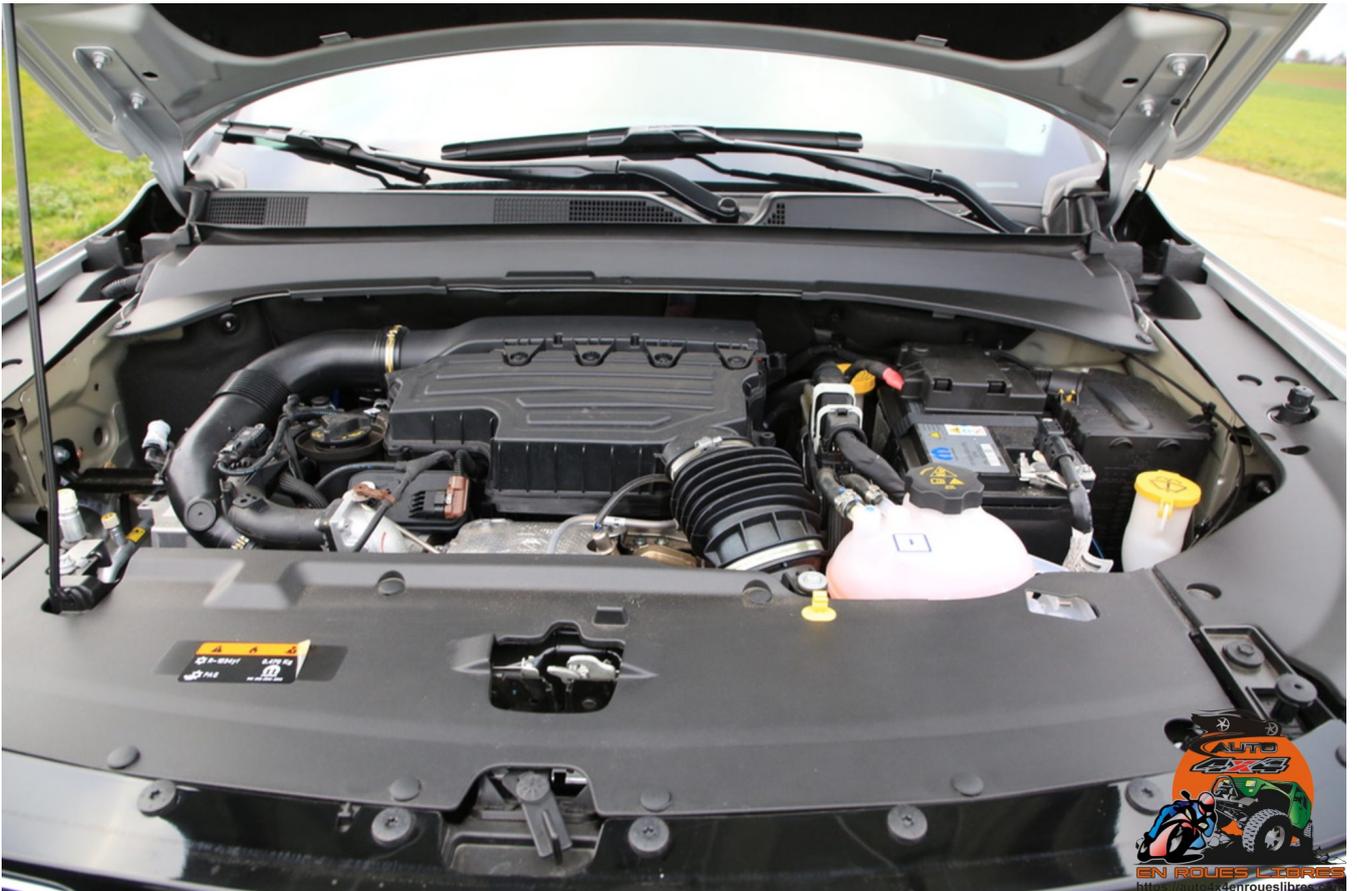
Nous les avons annoncés en juin dernier (<https://auto4x4enroueslibres.com/2020/06/18/arrivee-des-jeep-compass-et-renegade-4xe-phev/>) et en ce mois de décembre nous avons pu prendre le volant du COMPASS 4xe dans sa version « Trailhawk », la version la plus tout-terrain, mais aussi équipée du moteur le plus puissant de 240 ch avec un couple de 520 Nm !







Mais avant cela, nous avons pu essayer le nouveau Compass 2021 turbo essence « Global Small Engine » GSE 1300 cc de 150 ch avec la boîte robotisée à double embrayage à 6 rapports (automatique). Malheureusement, elle n'est disponible qu'en 2 roues motrices. On le sait, le Compass reprend la plateforme de la Jeep Renegade avec un empattement rallongé, mais aussi toute la basse mécanique : moteur et transmission ainsi que tous les équipements comme l'infodivertissement Uconnect4 avec toutes ses fonctions. Cependant, le Compass possède, en plus, en matière d'aide à la conduite, un détecteur de fatigue.





Le design de cette 2<sup>ème</sup> génération a un peu évolué avec une face avant légèrement redessinée et un nouveau bouclier. Ainsi, il paraît plus imposant et on l'identifie immédiatement de la

famille des Cherokee et Grand Cherokee. L'habitacle est spacieux et confortable avec de très bons sièges, une bonne position de conduite et une excellente visibilité, malgré les angles morts assez importants. Le tableau de bord avec un nouvel écran tactile, est fonctionnel avec un équipement complet, mais l'ensemble est un peu sombre avec des matériaux de qualité, mais qui pourraient être plus luxueux.







Sur route, le Compass se révèle confortable et les inégalités de la route sont bien absorbés. En virage, il y a toujours un léger tangage, mais ce dernier est normal pour ce type de véhicule. Le moteur de 150 ch convient bien au gabarit de cet SUV et ne devient bruyant que lorsqu'il monte dans les tours. La boîte qui dans l'ensemble réagit bien, a parfois, en ville, de petites hésitations et de petits retards. Du fait de ses 2 roues motrices, cette Jeep devra se contenter des chemins et il faudra qu'ils ne soient pas trop accidentés.







En règle général, il a un gabarit idéal car il offre un habitacle spacieux et confortable et un coffre à bagages de quelques 440 litres, mais, il pourra passer à 1250 litres en rabattant les dossiers des sièges arrière. Au cours de notre essai, nous avons consommé 9,8 l /100 km avec des émissions de 125 g de CO<sub>2</sub>/km. Du côté du prix cette version 1.3 Turbo T4 150 4x2 DDCT Longitude est vendue au prix de 30.400 Euros alors que le modèle de base de 130ch ne coûte que 25.900 Euros.





Après cette découverte du nouveau Compass, nous avons pu essayer la nouvelle version hybride 4xe -la seule version 4x4 disponible -qui dispose du même moteur de 1,3 l, mais avec 180 ch et un couple de 270 Nm à 1850 tr/ min associé à un moteur électrique de 60 ch avec un couple de 250 Nm pour arriver à une puissance combinée de 240 ch avec 520 Nm. La batterie lithium-ion a une capacité 11,4 kWh et l'autonomie est de 50 km (WLTP). On a 4 roues motrices, mais le moteur thermique et le moteur électrique entraînent respectivement les roues avant et les roues arrière. Il n'y a donc pas d'arbre de transmission. La place disponible grâce à cette disposition a pu être utilisée pour les batteries si bien qu'elles n'empiètent sur le coffre qu'à raison de 20 l et il y a assez de place pour une vraie roue de réserve.





Bien sûr, il y a 3 modes hybrides, et donc un mode automatique qui privilégie l'électrique lors du démarrage, un mode 100% électrique avec une autonomie de 50 km tout en pouvant rouler

jusqu'à 130 km/h. Enfin, avec le mode E-Save, on économise la batterie et donc on roule avec le seul moteur thermique. Cependant, dans ces 2 derniers cas, nous n'aurons plus un 4x4, mais une 2 roues motrices. Si c'est l'électricité qui fonctionne, on roule avec une propulsion, par contre si on roule avec le moteur thermique on a une traction. On aura aussi ces 2 seules roues avant motrices lorsque la batterie sera vide.





Cependant, un second moteur électrique placé à l'avant assiste le moteur thermique, mais sert surtout à régénérer la batterie avec 2 niveaux « Normal » et « max » afin de pouvoir rouler en

4 roues motrices lorsque la batterie est vide. Il y a au bas de la console centrale un sélecteur offrant la possibilité de choisir « auto, sport, neige, sable et rock (pour le Trailhawk) ». Pour le franchissement, il y a un blocage de la répartition entre l'avant et l'arrière (50-50). Enfin, il y a aussi un régulateur de vitesse en descente. Les roues ont 17 pouces et les pneus sont de type M+S. Dès que l'on a sélectionné un des modes tout terrain, les 4 roues sont motrices même batterie vide grâce au régénérateur. Il n'y a pas de boîte de transfert, mais une première vitesse « rampante » (il reste bloqué en 1e), en plus avec le mode Rock on reste bloqué en 1e également. Cela se sélectionne en sélectionnant « 4WD LOW ». La garde au sol de 200 mm est suffisante pour les chemins et il y a aussi des protections des organes mécaniques. Sur terrain sec et accidenté ce Compass 4xe fonctionne très bien mais en cas de démarrage sur terrain boueux et glissant, les roues arrière qui reçoivent directement 100% du couple du moteur électrique se mettent à patiner...et si une roue avant patine, c'est l'arrêt. Si on s'en sort sur un chemin, on reste à l'arrêt en franchissement ou lorsque le sol est trop meuble...

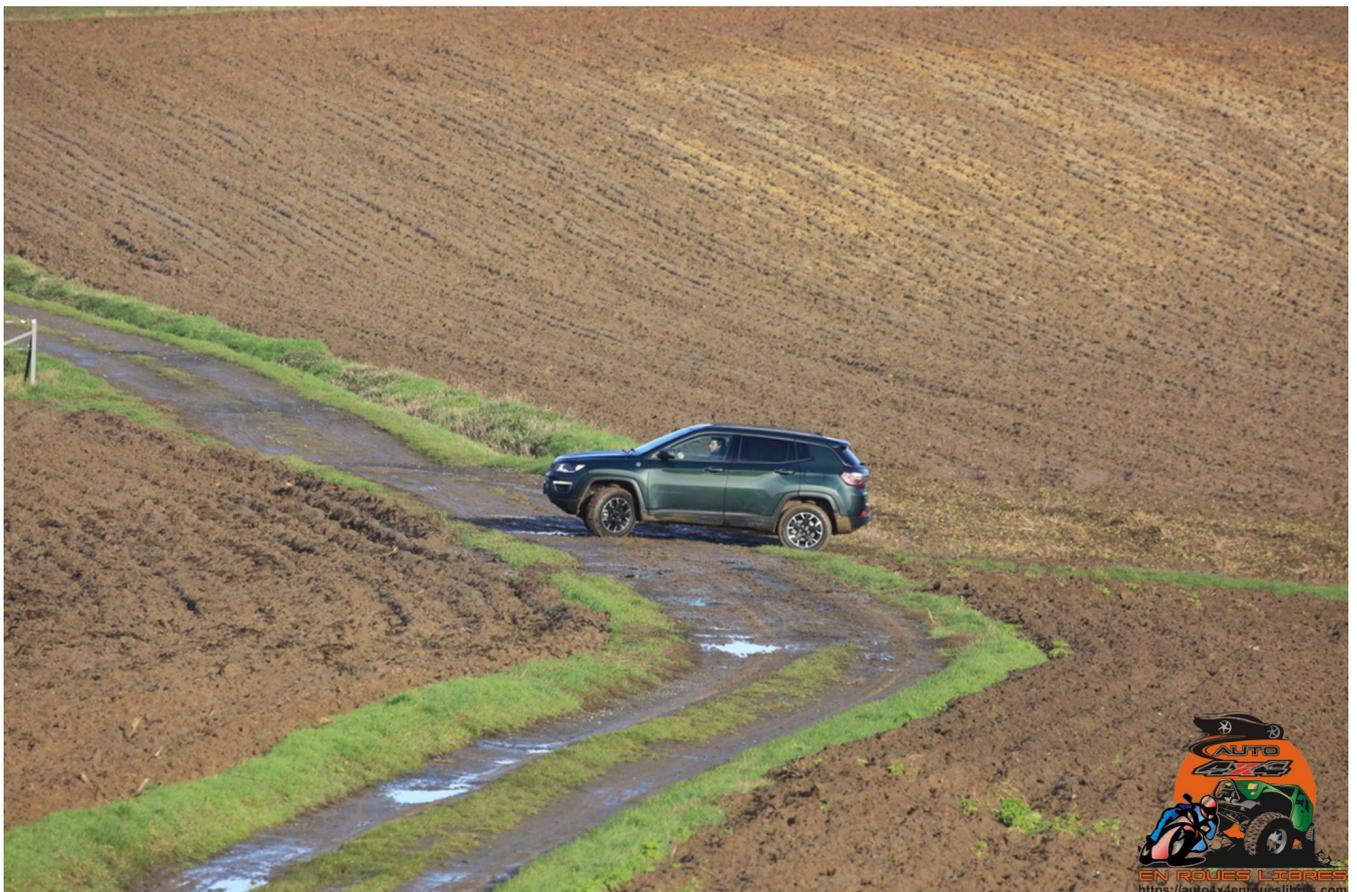




Sur route, le mieux est d'utiliser le mode « Auto » qui optimise l'efficacité du Compass et cela fonctionne très bien en ville ou sur petite route. Cependant, notre essai s'est fait

avec des températures de moins de 6° C et l'autonomie réellement parcourue n'a été que de 20 – 25 kms(en roulant normalement) alors qu'une fois rechargée, l'autonomie annoncée au tableau de bord était de 50 km! Sur autoroute, on roule très vite avec une batterie vide . Cependant, si la batterie est bien chargée et si on sélectionne le mode « Sport », on peut profiter des 240 ch annoncés, mais on sent rapidement que ce Compass n'est plus à l'aise dans les virages. Il est vrai, aussi, qu'avec ses moteurs électriques et batterie, il est plus lourd d'environ 200 kg. On notera encore qu'il faut environ 5h pour recharger une batterie vide sur une prise domestique, mais seulement 100 minutes sur une borne de 7,4 kW.







Au final, au cours de notre essai nous avons consommé 6,3 l/100 km en la rechargeant tous les jours, avec des émissions de 49g de CO<sub>2</sub>/km. Quant au prix de cette version hybride, 1.3 Turbo T4 240 4xe Trailhawk, il est de 43.800 Euros. Il y a, donc, une différence de 13.400 Euros de plus par rapport à la version 4x2 essayée ci-dessus, ce qui n'est pas négligeable et pas accessible à toutes les bourses. Dernière information, les Compass et Renegade sont désormais fabriquées en Italie.



**LUC VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**