

ESSAI DE LA VERSION D'ENTREE DE GAMME DU JEEP COMPASS : LE JEEP COMPASS 1.2 e-Hybrid 145 DCT6 First Edition.

écrit par Luc Vandersleyen



Au début du mois de décembre dernier, nous vous faisons découvrir la 3^{ème} génération du JEEP COMPASS. Si la première génération est arrivée en 2006 aux Etats-Unis, la 3^{ème} génération est faite pour l'Europe et construite en Europe, à Melfi, dans le Sud de l'Italie aux côtés de la DS N° 8, notamment. Le modèle le plus accessible est équipé d'un moteur essence 3 cylindres 1.2 l. à hybridation légère de 145 ch. Stellantis regroupe de très nombreuses marques d'origine française, allemande, italienne ou américaine. Toutes utilisent les mêmes plateformes et les mêmes motorisations. La version que nous essayons pour vous, aujourd'hui, est une version « First Edition » un peu plus luxueuse et son équipement est assez complet grâce à quelques options.





PRESENTATION DE NOTRE JEEP COMPASS 1.2 e-Hybrid de 145 ch avec Boîte DCT6 et micro-hybridation 48 V :

Si depuis 2006 plus de 2,5 millions de JEEP COMPASS ont trouvé preneurs, cette 3^{ème} génération, faite pour l'Europe est **construite sur la plateforme « STLA Medium » de Stellantis**, qui a été **conçue pour les véhicules électriques**. Elle convient, cependant, **aussi pour les véhicules à moteurs thermiques**, comme celui que nous essayons aujourd'hui. Ce moteur thermique 3 cylindres de 100 kW (136ch) avec un couple de 230 Nm est équipé d'une **micro-Hybridation 48V de 21 kW (28 ch)** qui passe par une **boîte automatique à 6 rapports**. La **batterie n'a que 0,9 kWh** et nous ne pouvons rouler en mode électrique que sur de très courts trajets. **Nos 2 moteurs**, ensembles ne délivrent que **145 ch** et il faudra 10,3 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Bien sûr, avec cette architecture, il ne faut jamais recharger la

batterie, puisqu'elle se recharge automatiquement avec nos freinages et ralentissements.

La **suspension** est, ici aussi, **plus simpliste** puisque le **système multibras**, à l'arrière, des versions supérieures est **remplacé par une barre de torsion**. Au niveau du design, toutes les versions ont la même carrosserie. La **silhouette** est **anguleuse** avec les **passages de roues trapézoïdaux** comme sur les autres Jeep et bien sûr la fameuse **calandre à 7 fentes** qui, ici, sont **fermées pour les versions électriques**. Pour ce **moteur thermique**, il y a de véritables **prises d'air** un peu plus bas **dans le bouclier** avant. Au-dessus des fausses ouvertures on trouve des bandeaux LED comme sur les côtés des phares rectangulaires. **A l'arrière**, les **feux** sont **reliés par un bandeau lumineux** avec au centre un beau **logo « JEEP » éclairé** lui aussi. L'habitacle est accueillant avec une sellerie en cuir végan de qualité et confortable. Les passagers arrière disposent de place suffisante pour leurs jambes, tandis que les rangements n'ont pas été oubliés : 34 dm³.













Le **tableau de bord** est **dessiné de façon harmonieuse** avec un **écran de 10,25 pouces** pour le **combiné d'instrument**, bien lisible et un **affichage tête haute**. L'**écran tactile central a 16 pouces** et est inspiré des écrans des autres marques de Stellantis. Devant le passager, Il y a une petite tablette recouverte de caoutchouc et pourvue d'un rebord afin que les petits objets ne glissent pas. Bien sûr, l'architecture électronique est plus moderne. Le **sélecteur de transmission** se trouve, lui, **sur la console centrale avec une commande rotative**, bien pratique. A côté, sous la main, nous avons le **commutateur du SELEC-TERRAIN** qui est **caoutchouté**. Grâce à cela, on peut changer rapidement de fonction tout terrain afin d'optimiser les performances hors du bitume. On dispose, ainsi des modes : « Auto, Sport, Neige, Sable/Boue ». Signalons, aussi que la capacité du **coffre est de 550 litres** avec un sous plancher. En rabattant les dossiers de la banquette arrière, on arrive à **1561 Litres**. Cette version est aussi la plus légère avec 1635 kg à vide et 2140 Kg en charge maxi.

EN ROUTE AVEC NOTRE JEEP COMPASS 1,2 e-Hybrid de 145 ch avec boîte DCT6 et micro-hybridation 48 V.

Nous trouvons rapidement une **bonne position de conduite** grâce à la qualité de notre siège et à ses réglages électriques mémorisables. Notre **visibilité** est **excellente** et nous disposons d'un affichage tête haute, bien pratique. Nous devons appuyer sur le bouton de démarrage et devons sélectionner « D » ou « R » sur la commande rotative placée sur la console centrale. Le **démarrage** se fait **en silence**, mais, très vite, le moteur thermique 3 cylindres se fait entendre. Bien sûr, notre COMPASS est relativement lourd pour son petit moteur 3 cylindres d'1,2 l, mais qui se révèle suffisant dans le contexte actuel, où nous devons sans arrêt limiter nos vitesses de déplacement. D'emblée, nous constatons que notre suspension n'offre **pas toujours le confort souhaité**, surtout à **l'arrière**. Les défauts

de la route se font ressentir, alors que nous avons des roues, équipées, de pneus Michelin, de 18 pouces seulement. En ville, il faudra, un peu s'habituer à son gabarit. Il n'est pas trop long avec ses 4,55 m, mais, il est large avec son 1,90 m. Sa hauteur, elle, est normale avec 1,65 m de haut. **Sur route**, il offre un **équilibre rassurant**, avec un **roulis bien maîtrisé**, une **bonne inscription** dans les **virages** et de faibles mouvements de caisse. **Sur autoroutes**, il **se maintient** sans difficultés **aux vitesses autorisées** avec, encore, une **bonne réserve**, l'insonorisation reste correcte, même si nous entendons son petit moteur thermique et si, à certains moments, les bruits d'air peuvent être bien présents.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE JEEP COMPASS 1.2 e-Hybrid de 145 ch et Boîte DCT6 :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 6,2 l/100 km** avec un 4,8 L/100 km sur les routes limitées à 90 km/h et 6,4 l/100 km aux vitesses maximum admissibles sur autoroute. Avec un plein (55 l), nous avons une **autonomie qui pouvait dépasser les 900 Km**. Voilà qui est très rassurant. En plus, il ne faut jamais se raccorder à une borne électrique. Du côté du prix, notre **JEEP COMPASS 1.2 e-Hybrid de 145 ch DCT6 First Edition valait 39.650 Euros**. Bien sûr, il y avait quelques options :

- Carrosserie biton : FF : 1.275 Euros
- Convenience Pack : FF : 1.325 Euros
- Adas Pack : FF : 1.674 Euros
- Premium Pack : FF : 1.860 Euros
- Caméra de recul : FF : 325 Euros
- Réparation rapide pneu : FF : 47 Euros

Total des options : 6.506 Euros

Notre JEEP Compass 1.2 e-Hybrid de 145 ch DCT6 First Edition valait, donc, 46.156 Euros.



LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	609,99€	368,85€	190,90€
Taxe de circulation annuelle	243,41€	243,41€	183,54€

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	[REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen