

# ESSAI : JEEP RENEGADE et COMPASS e-HYBRID, une ALTERNATIVE AUX VERSIONS 4xe ?

écrit par Luc Vandersleyen



En janvier 2021, nous avons publié [notre essai de la Jeep Compass](#) avec un moteur « Global Small Engine » GSE d'1,3 litre et de 150 ch, bien sûr en 2 roues motrices. Cet essai était suivi de celui du Compass 4xe et donc PHEV. Un peu plus tard, en mars 2021, nous avons publié [notre essai de la JEEP Renegade 4xe](#) qui est un hybride rechargeable et donc, aussi, **PHEV**. Malheureusement ce type de motorisation avec ses 2 moteurs est plus coûteux. C'est pourquoi, le constructeur américain propose depuis le printemps dernier, pour ces 2 petites Jeep, **une version e-Hybrid, qui associe un « nouveau » moteur de 1.5 l à un alerno-démarrreur et à une batterie de 48V**. Il s'agit, donc d'un micro-hybride (**MHEV**) qui doit contribuer à abaisser la consommation et qui est proposé à un prix plus avantageux.









## PRESENTATION DE CES JEEP RENEGADE et COMPASS e-HYBRID !

Cette nouvelle proposition dispose d'un **moteur 4 cylindres de 1,5 litre turbo essence** provenant de la famille « Global Small Engine » – c'est, en fait, le bloc 1,3l. qui a été adapté pour fonctionner suivant le cycle Miller-, qui **délivre 130 ch et 240 Nm couplé à une nouvelle transmission automatique à double embrayage 7HDT300 à 7 rapports**. Le **moteur électrique de 48 volts développe 15 kW (20 ch)**. Il délivre un couple de 55Nm et est intégré dans la boîte de vitesse. Bien sûr, il s'agit d'une version **2 roues motrices** et les émissions de CO<sub>2</sub> peuvent ainsi diminuer de quelque 15%. Ces petits SUV démarrent en électricité et peuvent rouler quelques centaines de mètres en électricité à une vitesse inférieure à 20 km/h. Le moteur a été adapté à une **utilisation hybride comme un « full hybride » classique** et c'est cela qui permet de rouler sans le moteur thermique. Cependant, ici nous ne pouvons que faire arriver la



force motrice aux seules roues avant. Les petites JEEP en perdent, en quelque sorte, leur ADN ! A part le « e » vert sur le hayon, nous retrouvons ici les mêmes véhicules que ceux qui sont arrivés en 2021.





















# LE DESIGN ET L'HABITACLE DE CES JEEP RENEGADE et COMPASS e-HYBRID ?

Le Renegade avait été revu en 2018 assez légèrement et a toujours **son combiné d'instrument analogique**. Et à son bord, il faut, malheureusement, encore passer par l'écran central pour régler le chauffage du volant et des sièges. D'autre part, **on ne dispose que de 2 ports USB – à partir de la version « Limited »- et il n'y a pas de chargeur à induction**. L'habitacle n'a pas vraiment évolué, mais il offre beaucoup d'espace pour un véhicule de 4,24 m. **Les plastiques sont durs, mais l'assemblage est de qualité** et il n'y a que du côté de la console centrale qu'il y a de petits changements. L'ergonomie est toujours correcte. **Les places arrière restent un peu sacrifiées** avec une banquette trop plate et peu de place pour les jambes. **Avec une batterie placée sous les sièges avant, le coffre gagne quelques 20 litres et atteint 351 l ou 1297 l en rabattant les sièges arrière**. La capacité du réservoir à carburant est aussi très supérieur -48 l- à celui de la version PHEV -36,5 l-.















Au niveau du design de ce petit véhicule qui est bien dessiné, nous retrouvons toujours les **différents clins d'œil, tant intérieurs qu'extérieurs, au passé de la marque**. En ce qui concerne **le Compass**, il a été **modernisé**, dehors, dedans et techniquement **au printemps 2021** après notre essai du mois de janvier. Et est construit, depuis lors, en Italie dans l'usine de Melfi. Ainsi, **la face avant a été complètement redessinée avec des phares à diodes**, tandis qu'à l'arrière, les modifications sont beaucoup plus timides. Cependant, les feux reçoivent aussi des diodes. **L'habitacle, lui, a été complètement revu : nouveau tableau de bord**, résolument moderne, console centrale nouvelle et habillage des panneaux de porte plus premium. Ainsi **l'écran central est impressionnant et bien placé avec ses 10,1 pouces**. De plus, on gagne aussi en qualité perçue. Il y a de nouveaux aspects pratiques comme de nombreux porte-canette, il y a une recharge par induction pour le smartphone et 2 prises USB de type A et C. Bien sûr, **le confort est de mise pour les places avant, mais l'arrière n'a pas été oublié** avec une place généreuse pour les jambes et l'accoudoir central fait office de porte-canette et de trappe à



skis. Ici aussi, il y a 2 prises USB aux 2 formats et une prise 220 V. Cependant, la place centrale est à réserver à un enfant. Du point de vue de la techno, **le conducteur dispose d'une instrumentation entièrement numérique.** L'écran central est assez intuitif, mais son écran tactile pourrait être plus réactif. D'autre part, de nombreuses aides à la conduite sont présentes et notamment sur notre véhicule d'essai, la caméra avec vue à 360° et lignes de guidage dynamiques. Malheureusement, trop d'aide génèrent des alertes ou des freinages dangereux. A noter que sur ce dernier **comme sur le Renegade on peut utiliser le régulateur de vitesse avec ou sans contrôle de distance.** De plus on dispose du système d'infodivertissement UConnect 7.















## EN ROUTE AVEC LES JEEP RENEGADE et COMPASS e-HYBRID :

Si lors de notre essai des versions PHEV, nous avons les versions les plus puissantes de 240 ch capables de rouler jusqu'à 199 km/h et de passer du 0 à 100 km/h en 7,1 et 7,3 sec. Avec cette nouvelle version e-Hybrid de 130 ch, on peut atteindre les 191 km/h et passer du 0 à 100km/h en, respectivement, 9,7 et 10 sec. Cependant, l'autonomie est plus généreuse avec plus de 600 km. **Le couple moteur/ boîte pourrait mieux fonctionner** et au volant de ces 2 petites Jeep, on a parfois l'impression que moteur et boîte réagissent de façon indépendante. Nous avons des lenteurs de passage de vitesse, des hésitations, des montées en régime étonnantes quand ce n'est pas des à-coups. Le comportement, lui, est correct, mais il faut reconnaître que **le petit Renegade n'est pas fait pour une conduite sportive** et son assistance de direction pourrait être mieux calibrée. Cependant, le confort

des suspensions est plus que correct. Le **Compass**, lui, **est beaucoup plus confortable** et dispose d'une bonne insonorisation. Le touché de route est celui d'une berline. **Il passe les virages avec facilité avec des mouvements de caisse progressifs**, mais **on regrette le manque de puissance**. Car le confort de conduite est rassurant et le freinage est plus progressif que sur le Renegade. Dans les 2 Jeep, le frein moteur est le plus souvent trop faible. Bien sûr, avec leur 2 roues motrices, ces Jeep ne peuvent prétendre quitter les sentiers battus et devront rester sur de bons chemins.













## LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CES VERSIONS e-HYBRID ?

Avec les versions PHEV, nous étions arrivés à **une consommation moyenne de 6,8 l/100 km** pour le Renegade. Et, nous sommes arrivés à cette même consommation avec le e-Hybrid moins lourd de 200 kg. Par contre pour les émissions de CO<sub>2</sub>, c'est très différent, car elles sont comprises **entre 131 et 138 g/km contre 43 à 47 g/km**. Pour ce qui concerne le Compass, nous avons mesuré une consommation de **7,1 l** contre **6,3** pour la version PHEV. Les émissions de CO<sub>2</sub>, elles, sont de **128 à 136 g/km contre 44 à 47 g/km pour le PHEV**. Il est vrai que ces valeurs sont celles annoncées par le constructeur. Du côté du prix, il faut comparer la Jeep Renegade e-Hybrid à la version essence à 2 roues motrices qui est vendue en version Limited à 28.730 Euros, mais son moteur d'1 litre, qui n'a que 120 ch. La version Longitude du Renegade e-Hybrid vaut 30.330 Euros, mais, **notre véhicule d'essai, la Jeep Renegade T4 130 e-Hybrid DCT7**



« **Upland** » est vendue **36.000 Euros**. Il faut encore ajouter les options éventuelles.

- Options Renegade :

- Roue de secours: 600 E
- Couleur extérieure biton: 800 E
- Volant/pommeau cuir: 100 E
- Winter Pack: 600 E
- Toit découvrable : 1.650 E

- Total des options: 3.350 E Prix Total: 39.350 Euros.

Du côté de la **Jeep Compass T4 130 e-Hybrid 1,5 MHEV Turbo DCT7** les prix commencent à **37.540 Euros** jusqu'à **42.990 Euros** pour la version « **Upland** »

- Options Compass:

- Roue de secours: 300 E
- Jantes Alu 19 pouces: 500 E
- Finition intérieur : 1.800 E
- Finition extérieure: 1.850 E

- Total des options : 4.450 E Prix Total : 47.440 Euros.













## LES TAXES :

|                                     | Bruxelles | Wallonie | Flandre |
|-------------------------------------|-----------|----------|---------|
| <b>Taxe de mise en circulation</b>  | 495,00€   | 495,00€  | 201,11€ |
| <b>Taxe de circulation annuelle</b> | 248,95€   | 248,95€  | 197,42€ |
| <b>Eco malus</b>                    | /         | 0€       | /       |

## JEEP RENEGADE :

|   |   |
|---|---|
| <b>[REDACTED]</b>   | <b>[REDACTED]</b>   |
| <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> | <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> |

## JEEP COMPASS :

|  |  |
|--|--|
| <div> <div></div> <div></div> </div>                         | <div> <div></div> <div></div> </div>             |
| <div> <div></div> <div></div> <div></div> <div></div> </div> | <div> <div></div> <div></div> <div></div> </div> |

**LUC VANDERSLEYEN**

**Mise en page : Nicolas Vandersleyen**