

ESSAI NISSAN JUKE DIG-T 114 DCT-7 en série spéciale ENIGMA !

écrit par Luc Vandersleyen



Le NISSAN JUKE de **seconde génération** est arrivé à la fin de 2019. Il reste proche de la première génération qui avait été lancé en 2010 avec un restylage en 2014. Il était à l'époque proposé avec plusieurs motorisations et en haut de gamme il y avait une version à transmission intégrale par coupleur piloté. Aujourd'hui, il partage sa **plateforme CMF-B** avec le Renault Captur, mais il n'est plus disponible qu'avec un seul moteur et seulement en traction. Notre véhicule d'essai est une version haut de gamme appelée **ENIGMA** qui est disponible avec la boîte manuelle à 6 rapports ou, comme nous l'avions, avec la boîte de vitesse robotisée DCT à 7 rapports.







PRESENTATION DE CETTE VERSION ENIGMA DU NISSAN JUKE ESSAYE:

Le Design très personnel de sa carrosserie n'a pratiquement pas changé et nous retrouvons cette petite citadine avec sa calandre dynamique, ses hanches larges, son arrière coupé et ses feux de jour originaux avec une sorte d'hélice derrière de gros yeux. La surface vitrée reste limitée à l'arrière, mais cela lui donne un style bien particulier.







Ce petit Juke est équipé d'un **moteur 3 cylindres de 999 cm³** à injection directe et turbocompressé offrant une puissance de **114 ch (84 kW)** avec un **couple de 180 Nm** à 1750 tr/min qui entraîne les roues avant par l'intermédiaire de sa **boîte robotisée à double embrayage et 7 rapports**. Son poids est de **1286 kg** et il peut transporter 440 kg.

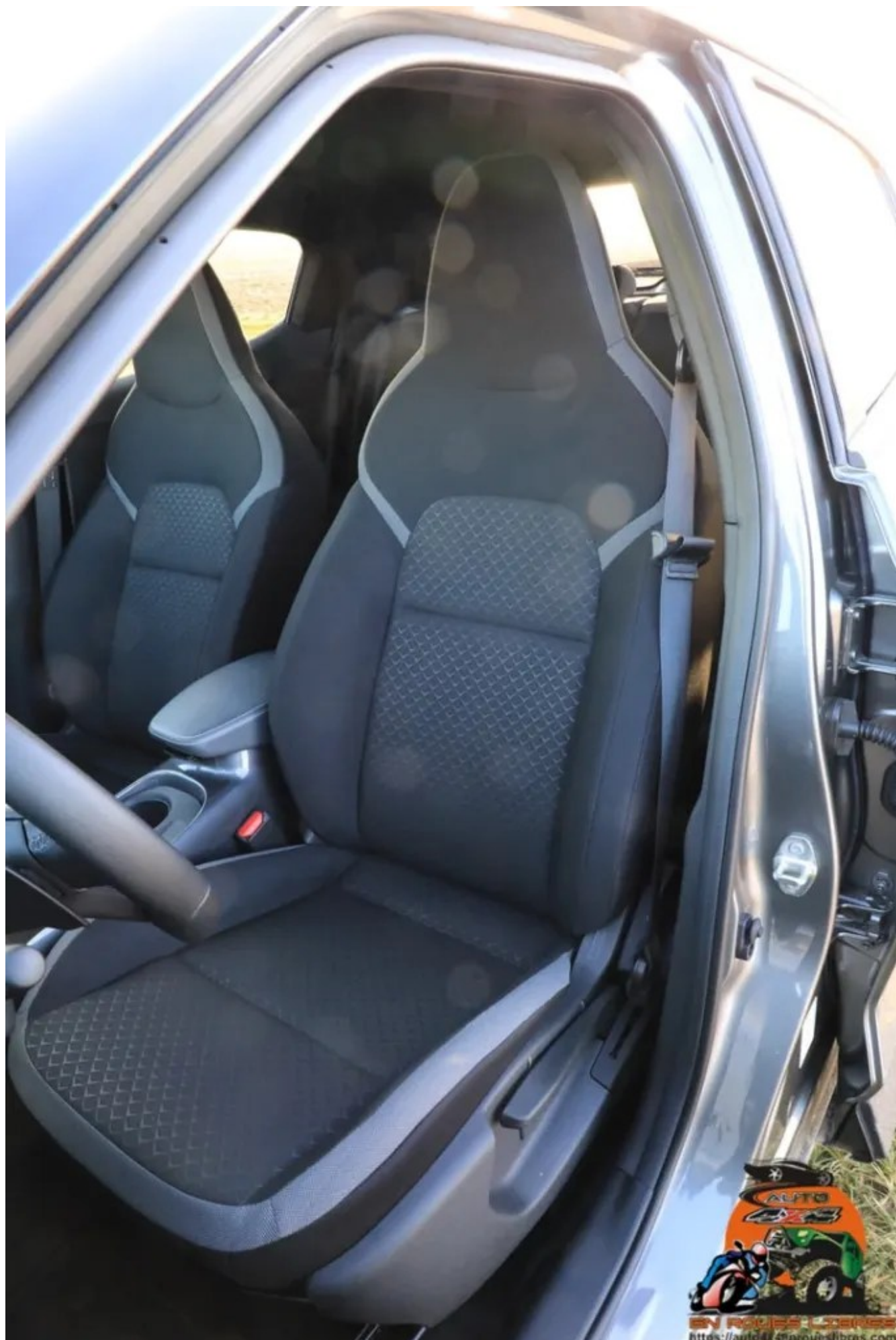






Habitacle de notre Nissan juke Enigma d'essai

L'habitacle, tout de gris vêtu, est moderne et son **tableau de bord élégant se dote d'une instrumentation numérique** et d'un écran central de 8 pouces. Le système multimédia est à la page et son WiFi permet de connecter 8 appareils ! Malheureusement, cette version ENIGMA ne peut être équipée du ProPILOT (cruise contrôle adaptatif). **Les sièges avant sont confortables** avec une bonne assise et un très bon maintien des épaules avec l'appui-tête intégré. Cependant, les places arrière sont très justes. De plus, la faible surface vitrée ne permet pas aux passagers arrière d'être bien à l'aise. **Le coffre**, à double étage, est devenu plus grand avec ses **422 litres** qui peuvent passer à 1305 litres en rabattant les dossiers du siège arrière.













ET LES PRESTATIONS ROUTIERES DE CE JUKE ?

Si l'ensemble moteur boîte fonctionne en général correctement, les démarrages sont souvent hésitants surtout avec le « stop & start ». Dès qu'on est en route, ce petit **3 cylindres se montre relativement vif si on est au-dessus de 3500 tr.** Malheureusement, à bas régime, un manque de couple se fait ressentir et les démarrages avec la boîte auto sont parfois brusques et impromptus. Ce moteur reste néanmoins **suffisamment puissant** pour une conduite cool en **bon père de famille** au quotidien. **Le châssis est bien calibré** et a un bon **potentiel dynamique** au point que l'on regrette de ne pouvoir disposer d'un moteur plus puissant. **Le confort impressionne** malgré la monte pneumatique de 19 pouces. **L'amortissement est excellent** avec une **bonne filtration des inégalités** de la route. **La direction** est aussi **parfaitement calibrée** et renvoi bien les informations de la route au conducteur. Dans l'ensemble ce Crossover se montre aussi très discret.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CE CROSSOVER CITADIN ?

Si la conduite est agréable, **la consommation de sans plomb est plutôt élevée** pour une petite citadine. En ville, nous sommes arrivés à une consommation de 9,6 l/100 km. Sur les nationales en roulant cool, on peut descendre sous les 8 litres, mais sur l'ensemble de notre essai **nous avons consommé 8,2 litres...** Il aurait, selon nous, été plus judicieux d'opter pour le moteur 1,3l essence 4 cylindres avec la boîte manuelle 6 du [Qashqai](#) que nous avons **essayé**. Il se veut plus puissant, moins brusque à bas régime et consomme sensiblement moins. Quant aux émissions de CO₂, elles sont de **114 gr/km** pour notre Juke Enigma. Au niveau du prix, cette version ENIGMA qui est très complète **coûte 29.370 E auquel il faut ajouter le Pack Enigma Plus à 1.250 E, soit un total de 30.620 E**. Ce pack comprend le pare-brise et les sièges avant chauffants, ainsi que le système de Navigation NissanConnect et les feux antibrouillard à LED. Rappelons que cette version ENIGMA est dotée de jantes spécifiques de 19 pouces noires, de motifs d'arche de toit et de stickers de rétroviseurs Enigma.







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	123€	123€	89,58€
Taxe de circulation annuelle	154,04€	154,04€	114,76€
Eco malus	/	0€	/

██████████	██████████
████████████████████	████████████████████
████████████████████	████████████████████
████████████████████	████████████████████
████████████████████	████████████████████

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen

Page instagram : [auto4x4enroueslibres](https://www.instagram.com/auto4x4enroueslibres)