

LE NISSAN JUKE EST AUSSI ELECTRIFIE : ESSAI !

écrit par Luc Vandersleyen



Début février 2022, nous avons publié l'essai du [NISSAN JUKE DIG-T 114 DCT-7 ENIGMA](#). Cette version de 2^{ème} génération qui était arrivée à la fin de 2019 est toujours proposée avec de petites modifications esthétiques, mais depuis l'été dernier, le **constructeur propose une motorisation hybride de dernière génération qui apporte performances et efficience**. Il est, une nouvelle fois, le fruit de l'Alliance Renault-Nissan et il nous arrive sous forme d'un **hybride rechargeable** comme il y en a déjà chez Renault avec les [Arkana](#), Clio et Capture.







LA TECHNIQUE DE CE JUKE HYBRID :

Nissan, n'a pas simplement repris ce qui a été fait chez Renault, mais **a assemblé des organes Nissan et Renault pour arriver à cet hybride de dernière génération**. Ainsi, le moteur, un 4 cylindres 1,6 atmosphérique de 94 ch (69kW) et 148 Nm est un moteur NISSAN, comme le moteur électrique de 49 ch (36kW) et 205 Nm. Pour sa part, Renault a fourni l'alternateur-démarrreur haute tension de 15 kW, l'onduleur et la batterie refroidie à l'eau de 1,2 kWh, mais aussi l'innovante boîte de vitesse. On arrive, ainsi à un système hybride de 143 ch (105kW) avec un couple de 205 + 50 Nm. Cependant, le plus remarquable, c'est la boîte de vitesse multimodale à faible frottement, à crabots qui fonctionne sans embrayage pour passer les 4 vitesses du moteur thermique et les 2 vitesses en mode 100% électrique.

Les 2 moteurs électriques sont utilisés en combinaison pour synchroniser les vitesses afin d'avoir une accélération douce et réactive. Et cela peut fonctionner suivant **3 modes : Eco, Normal et Sport**. Non seulement, ces différents modes modifient l'assistance de direction, la climatisation et la réponse de l'accélérateur, mais influent, aussi sur le freinage régénératif pour charger la batterie. De plus, il est possible d'actionner le **système « e-Pedal Step » de Nissan** qui permet, en ville, d'améliorer le freinage progressif. Cependant, pour l'arrêt complet, un freinage au pied doit être nécessaire. **Les démarrages se font en 100% électrique et des cycles de 3-4 minutes alternent avec de petits cycles thermiques de moins d'une minute pour recharger la batterie**. Et ceci en mode Eco et Normal. Bien sûr, le moteur thermique se réveille lorsque nous avons besoin de faire une bonne accélération. En résumé, le mode électrique sera utilisé pour les basses vitesses – d'ailleurs, un bouton au tableau de bord permet de privilégier le mode EV si la batterie est suffisamment chargée-. Le moteur thermique sera utilisé sur les grands axes et le mode hybride sera nécessaire lors de fortes accélérations afin de profiter des 143 ch.







DESIGN ET HABITACLE DU NISSAN JUKE HYBRIDE :

Le design du Juke essayé l'an passé n'a pas beaucoup changé et cette version électrifiée n'est identifiée que par des badges « Hybrid » qui sont apposés sur les portes avant et le hayon. Cependant, **le design sportif de ce petit crossover a été modifié par petites touches**. Ainsi, la calandre comporte une bande en matériau noir brillant à la jointure du capot. La calandre, elle-même a un tressage plus serré **pour optimiser l'aérodynamisme** et sous le bouclier, **il y a un obturateur de calandre qui s'ajuste automatiquement pour améliorer le flux d'air** en fonction des besoins. De même, devant les roues avant, les déflecteurs ont été redessinés et repositionnés. **A l'arrière, le becquet, monté au-dessus de la lunette arrière, a été reprofilé tandis que l'essieu arrière est caréné**. Ces modifications et quelques autres petits détails ont permis d'économiser environ 2 g de CO₂/100 km. Enfin, il y a de nouvelles jantes aérodynamiques bicolores de 19 pouces. Dans l'habitacle, les modifications sont spécifiques à l'hybridation.

Ainsi, **dans le combiné d'instruments, le compte-tours a été remplacé par un cadran qui indique la puissance** et l'aiguille passe de « charge », lorsque la régénération est en cours, à « Eco » lorsque la propulsion est électrique et « Power » lorsque les 2 moteurs, thermique et électrique, se combinent. Dans le bas, une jauge indique l'état de charge de la batterie en restant le plus souvent entre 25% et 75%. Entre les 2 cadrans, outre les informations habituelles, on peut voir les flux d'énergie du système hybride. Mais aussi, dans le bas, sur fond bleu, les infos : « e-pedal » et « EV ». D'autre part, le petit bouton « EV » est placé sur la planche de bord à côté de l'aérateur droit, tandis que, sur la console centrale, derrière le levier de vitesse, on trouve le bouton qui permet de choisir le mode de conduite. Enfin, à l'arrière du frein à main, on

trouve le petit bouton bleu « e-pedal ». Pour le reste, grâce au « Pack Plus Chic Black », **l'habitacle est très classe**. Ainsi, tableau de bord, tunnel central et contre-portes sont garnis d'Alcantara, **la sellerie est en cuir** et nous disposons d'un **excellent système audio Bose**. Il y a même des haut-parleurs dans les appuie-têtes. Les sièges se révèlent très confortables, même si l'assise de la banquette arrière est un peu basse et le dossier un peu raide. Le coffre a perdu 68 litres et ne dispose plus que de 354 litres qui passent à 1.237 l en rabattant les dossiers. Le plancher du coffre peut être placé à 2 niveaux. Bien pratique.

















EN ROUTE AVEC CE NISSAN JUKE HYBRID :

Bien installé et bien maintenu sur notre siège, notre **Juke Hybrid démarre discrètement en mode électrique** et peut rouler, ainsi, jusqu'à 55 km/h. Bien sûr, à froid, le moteur thermique se réveillera rapidement et gardera un régime statique quelques minutes afin que la sonde lambda soit à température et que la batterie soit assez chargée. Ensuite, nous évoluons sereinement et très confortablement en mode électrique pendant 3 à 5 minutes, puis le moteur thermique se réveille à nouveau moins d'une minute pour recharger la batterie et ainsi de suite. **En ville, on évolue ainsi majoritairement en mode électrique sans faire diminuer significativement notre autonomie.** La conduite est facile et le silence règne, même lorsque le moteur thermique prend le relais pour recharger. Bien sûr, si nous avons besoin de faire une accélération, il se fait plus bruyant sans que ce ne soit désagréable.





Le confort est de très bon niveau et l'amortissement est efficace, même avec les roues de 19 pouces. Cependant, les réactions sont plus désagréables sur les casse-vitesses.

Lorsque nous quittons la ville pour rouler sur petites routes, nous apprécions le volant qui tombe bien en main et la direction qui est bien calibrée. **Il se révèle, même, assez dynamique.** Cependant, en choisissant le mode « Sport », la **recharge de la batterie sera plus rapide afin de pouvoir disposer de toute la puissance des 143 ch** pour les relances et accélérations. Notre Juke, se montre assez dynamique sans être exceptionnel, le 0 à 100km/h se fait en 10,1 sec, mais les accélérations sont convaincantes. Sur autoroute, les 2 moteurs fonctionnent le plus souvent ensemble, sans que le moteur ne fasse trop de bruit, la conduite est sereine et le comportement est tout-à-fait satisfaisant, mais, comme toujours avec les hybrides, la consommation est plus importante.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CE NISSAN JUKE HYBRID N-DESIGN :

Le constructeur nous annonçait une consommation de 5,0 à 5,1 L/100km avec des émissions WLTP de 114 à 117 g de CO₂ /km. **En ville nous sommes arrivés à une consommation de 4,7 L/100 km.** Cependant, sur les 850 km de notre essai, la grande majorité de ces derniers ont été faits sur autoroute, tôt le matin et le soir. **Notre moyenne générale a été ainsi de 6,8 L/100 km.** Rappelons qu'avec notre Juke DIG-T 114 DCT-7 ENIGMA nous avons constaté l'inverse, puisqu'en ville nous avons consommés 9,6 l/100 km et en moyenne, mais de jour sur autoroute : 8,2 l/100 km. Bien sûr, et on le voit une fois de plus que les véhicules hybrides donnent le meilleur d'eux-mêmes en usage urbain et périurbain. Quant au prix, cette version hybride n'est disponible que dans les niveaux les mieux équipées : N-Connecta, N-Design et Tekna. S'il y a déjà une version 1.0 DIG-T 114 Vista à 23.250 Euros, la version essayée l'an dernier l'ENIGMA se vendait 29.370 Euros. Aujourd'hui, **la version hybride** la moins chère est la **N-CONNECTA** dont le prix est de **32.500 Euros** et notre **NISSAN Juke Hybrid N-DESIGN** est à **un prix de 34.300 Euros** auquel nous devons ajouter quelques options :

- Pack Technology : 850 Euros
- Pack hiver, sièges chauffants : 500 Euros
- Interior Pack Plus « Chic Black” : 1500 Euros
- Peinture Fuji Sunset Red + toit Brilliant Black: 400 Euros.

Le prix total de notre Juke Hybrid N-Design est donc de 37.550 Euros.

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	123,00€	123,00€	110,23€
Taxe de circulation annuelle	323,27€	323,27€	241,71€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen