



Nissan Juke

Art ou kitsch?

"Toutes les voitures se ressemblent". Celui qui pense cela, doit absolument faire connaissance avec la nouvelle génération de Nissans. Le Murano est un mélange d'une voiture et une voiture de voyage de luxe. Le Qashqai tient le milieu entre une voiture de terrain et une voiture de personnes. S'y joint maintenant une dernière allogamie, la plus osée. Ce "Juke" est un croisement entre une voiture de terrain et un coupé de sport. Est-ce de l'art ou du kitsch?

Pourquoi ce croisement de différentes sortes de voitures? Parce que cela offre le meilleur de deux mondes et parce que cela a une apparence spéciale. Au moins, si cela est bien fait.

En ce qui concerne l'esthétique, les concepteurs de Juke ont fait plus que du bon travail. Le jeu de lignes est extravagant et a été poussé à l'extrême sur divers points. Ainsi, le courbement des protège-roues excède presque le capot et ainsi les roues semblent encore plus grandes qu'elles ne le sont déjà. Les leviers des portes arrière sont intégrés dans le montant de baie, de sorte que la Juke semble être à première vue un coupé à trois portes.

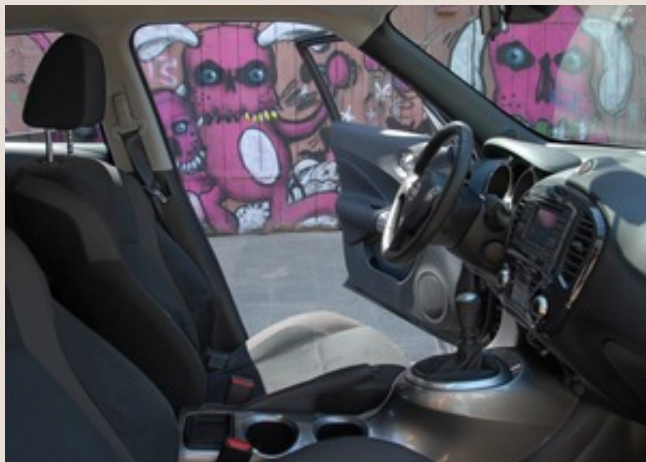
En plus de cela, beaucoup de détails comme les feux arrière en forme de boomerang, les phares perçantes et les feux de brouillard énormes font du Juke un vrai attirail d'attention. Celui qui roule cette voiture, veut (et peut!) être vu!



Intérieur

Quand les concepteurs commençaient avec l'intérieur, l'inspiration était loin d'avoir disparu. De plus, ils n'ont pas

oublié le concept de la voiture. Le Juke a été conçu comme le plus sportif des "crossovers" de Nissan. À cause de cela une atmosphère sportive prédomine à l'intérieur. L'assise dans le Juke est élevée, de sorte que le conducteur a un bon aperçu du trafic. En même temps, les sièges sont profonds et le métal est prolongé jusqu'aux épaules : cela donne le sentiment douillet d'un coupé de sport.



L'espace à l'avant est bon. À cause de la ligne du toit en pente, l'espace sur l'arrière-banc est moyen. Par contre, l'espace bagage est considérable (avec arrière-banc dressé 830 litres). Des choses comme un arrière-banc sur des rails ou d'autres astuces pour économiser de l'espace ne font pas l'affaire du Juke.

Le "Nissan Dynamic Control System" mérite une mention spéciale. Avec seulement quelques boutons le système de climatisation est commandé et le caractère de la voiture (normal, sportif ou confortable) peut être déterminé. Grâce à une projection très claire, l'empreinte des boutons semble changer dépendamment de la situation. Ceci fonctionne de manière agréable et logique, mais malheureusement, le petit écran correspondant est à peine lisible par plein soleil.



En mode eco, l'historique de consommation apparaît sur l'écran comme diagramme de barre ou comme un

encouragement pour rouler plus économiquement (rouler économiquement est récompensé avec plus d'étoiles). En mode sportif, un vrai appareil pour mesurer la force G apparaît qui incite à tirer le maximum du Juke!

Performances et consommation

Ce "maximum" est fortement dépendant de la source de puissance choisie. La voiture de test est dotée d'un moteur à gazole 1.5 litres devenu entre-temps familier et qui est aussi utilisé par Nissan dans beaucoup d'autres modèles. Malgré la puissance peu excitante de 110 pk / 240 Nm, le "Juke 1.5 dCi" est en pratique étonnamment alerte. Exprimé en chiffres froids, le Juke avec moteur à gazole sprinte en 11.2 secondes de l'arrêt jusqu'à 100 km/u pour continuer jusqu'à une vitesse maximale de 175 km.

Exprimé en valeurs émotives, le Juke est beaucoup plus excitant que cela. Assis dans une voiture tellement particulière avec un intérieur tellement prometteur, les performances ne peuvent être autres que bonnes. Le levier d'accélération est court et embrayé de façon sûre. La pédale d'embrayage a une course exceptionnellement courte et l'accélérateur réagit également de façon très directe.



En ville le Juke à gazole montre des performances excellentes ; celui qui veut démarrer en premier aux feux doit même faire attention à une rotation de roue excessive. Sur le chemin de campagne le Juke avec moteur à gazole atteint facilement des

vitesses de croisière très élevées. Le niveau de bruit est moyen, ceci n'est certainement pas une voiture de sport envahissante qui est fatigante sur longue distance.



Sur un trajet avec principalement du trafic de ville l'ordinateur de bord (seulement réglable en passant le bras à travers le volant!) mentionnait une consommation moyenne de 7.2 litres de gazole par 100 km. Un parcours de test sur des routes principalement provinciales coûtait 5.3 litres par 100 km (indication du constructeur : 5.1 litres par 100 km). Pour l'instant, le Juke doit se passer de système démarrage/arrêt, indicateur d'embrayage ou autres dispositifs faisant économiser du carburant ; cela pourrait donc être beaucoup plus économe.

Comportement de route

Le sentiment de voiture de sport est évidemment seulement complet avec un comportement de route dynamique. Le Juke partage la plateforme avec la Nissan Note sage et la Cube extrêmement relaxe. Le Juke est pourtant plus large et moins haut, de plus la suspension de roues est très adaptée.



Le pilotage est aussi un peu plus directe que chez la voiture de personnes moyenne. Malgré la hauteur moyenne (1 mètre 57) le Juke penche à peine dans le virage. Dans les virages courts, rapides, c'est surtout dû au poids considérable de la voiture que le système électronique de stabilité doit finalement intervenir. Le Juke peut justement s'accrocher de façon exquise dans les virages longs, rapides.

La différence entre mode confortable et sportif mentionné auparavant est à peine perceptible en pratique. Le châssis est un rien plus dur que celui d'une voiture ordinaire, mais n'a pas la moitié de la dureté d'une vraie voiture sportive. Pour cette raison, le confort est garanti, aussi bien en ville que sur route dégradée.



Très agréable en ville : les phares percent le capot et sont, entre autres grâce à cela, visibles depuis le volant. Par

conséquent, la taille du Juke est facile à estimer et le rend facile de manoeuvrer.

Optionnellement, le Juke est livrable avec propulsion quatre roues motrices. Ceci n'est pas dans le but d'en faire une voiture tout terrain, mais d'améliorer la tenue de route. Le "Torque Vectoring System" peut distribuer la propulsion de manière variable sur la roue arrière de gauche et de droite et les roues avant. De cette manière, seulement les roues qui peuvent utiliser la propulsion la reçoivent et le dérapage est prévenu en grande partie.

modeste. Rouler, le Juke le fait donc même en dehors de l'art



Conclusion

Le Nissan Juke est-il de l'art ou du kitsch? Vu la quantité de travail investie dans le reportage photos allant de pair avec ce test, la réponse est plutôt claire : la rédaction Autozine le trouvait magnifique. L'apparence est pourtant purement personnelle et en route avec le Juke, les réactions du public étaient très disparates.

À côté de cela, il faut remarquer qu'avec le Juke, Nissan s'est concentré entièrement sur l'esthétique. Le Juke n'a pas à bord de trouvailles faisant économiser de l'espace, pas de dispositifs augmentant la sécurité et pas de techniques diminuant la consommation. Sur tous ces points, le Juke obtient un score moyen, mais pas plus que ça.

Chez le Juke, tout tourne autour de la présentation et celle-ci est valable pour 100%. Grâce à la présentation (y appartient aussi le sentiment dans le volant et la réaction sur les pédales) tout semble plus excitant que chez une voiture moyenne. L'intelligence n'a certainement pas été oubliée : malgré la hauteur au-dessus de la moyenne, la tenue de route est excellente. Les performances du moteur à gazole 1.5 litres sont plus que satisfaisantes tandis que la consommation est



Technique

Nissan Juke 1.5 dCi Tekna

Dimensions et poids

Longueur	414 cm
Largeur	177 cm
Hauteur	157 cm
Empattement	253 cm
Poids	1285 kg
Remorque	640 kg
Remorque avec frein	1250 kg
Capacite carburant	46 l
Volume du coffre	550/830 l



Moteur et prestations

Cylindree	1461 cc
Cylindres/soupapes	4/2
Puissance	110 ch @ 4000 tr/min
Couple	240 Nm @ 1750 tr/min
Traction	voorwielen
Accélération 0-100 km/h	11,2 s.
Vitesse maxi	175 km/h
Conso mixte	5,1 l / 100 km
Conso urbaine	n.b.
Conso extra	n.b.
Emissions de CO2	134 Gr./km



Prix

Prix	22 290 €
Prix du modèle de base	16 490 €