Premier contact – Jeep Compass : Le SUV qui passe où les autres s’arrêtent

Entre les Jeep Renegade et Cherokee, le Compass vient se positionner dans le sous-segment des 4.25 à 4.5 m, le plus fournis en concurrents. Le Compass se démarque par les capacités off-road d’une vraie Jeep tout en proposant un style dynamique qui rappelle celui de ses grandes sœurs.



- 4 cylindres, diesel, 1’956 cm^3
- 170 ch à 4’000 t/min
- 380 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 186 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1’706 kg
- Conso. mixte : 6.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 158 g/km (F)
- dès CHF 45’400.- (modèle Trailhawk)

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Jeep poursuit le développement de sa gamme de SUV, le segment porteur de vente qui représente 31% des immatriculations 2016 en Suisse. La marque propose ainsi un modèle dans chaque sous-segment SUV. J'ai l'occasion de découvrir le Compass dans les environs de Lisbonne et retiens de cette brève prise en mains une impression très positive.







Esthétique

Le succès rencontré par les Cherokee et Grand Cherokee ont mené Jeep à conserver les principaux traits d'un design qui plait. Ainsi, de prime abord et vu de trois quarts arrière, le Compass pourrait presque se confondre avec un Cherokee. Seul les feux arrière plus épais et la ceinture de caisse relevée sur l'arrière diffèrent. A l'avant, la proue effilée du Cherokee laisse la place à celle du Grand Cherokee au point qu'on pourrait, là aussi, se méprendre. On retrouve également les passages de roue trapézoïdaux typiques de la marque.

La version Trailhawk, dont les capacités de franchissement sont optimisées, dispose d'une garde au sol rehaussée et d'un bouclier avant spécifique qui réduit le porte-à-faux et augmente ainsi l'angle d'entrée à 30º. D'où qu'on la regarde, la ligne est cohérente, homogène, sans faute de goût et complètement identitaire.

S'il est un point où Jeep à vraiment progressé ces dernières années, c'est dans la qualité perçue de ses intérieurs. Plus rien à voir avec la gamme de Wrangler et ce

Compass le démontre : en m’asseyant à son volant, j’ai l’impression de me trouver dans une européenne. La qualité des matériaux et des assemblages est de bon niveau, avec des plastiques moussés autant sur la planche de bord que sur les portières. Le tableau de bord présente deux grands compteurs analogiques séparés par un affichage digital tandis que la console centrale regroupe un bel écran très réactif de 4.5 pouces et les commandes de climatisation.

Les places arrière sont étonnamment spacieuses et même lorsque les sièges avant sont reculés au maximum, il reste encore presque 10 cm entre les genoux et les dossiers. Le corolaire de cet habitacle particulièrement généreux pour le segment est un coffre à la capacité assez limitée : 388 litres en configuration standard, auxquels s’ajoutent 50 litres supplémentaires si l’on retire le double fond. En baissant les sièges, le coffre se rattrape en proposant 1’251 litres.













Sous le capot

Le Compass sera proposé en Suisse avec quatre motorisations, deux essence et deux diesel. Il s'agit plus précisément de deux moteurs, un pour chaque carburant, proposés dans deux versions de puissances différentes. Le propulseur essence est le 1.4 MultiAir qui développe 140 ou 170 ch. Le premier n'est disponible qu'avec une traction à 2 roues motrices et boîte manuelle à 6 rapports tandis que le second intègre le 4WD Jeep Active Drive et une boîte automatique à 9 rapports. Pour le diesel, il s'agit d'un 2.0 l qui développe également 140 ou 170 ch. Les deux modèles adoptent les 4 roues motrices mais seule la version TrailHawk 170 ch propose les vitesses courtes. Cette version n'est en outre disponible qu'avec la boîte auto 9 rapports.

Pour confirmer son appartenance à la famille Jeep, le Compass propose, à gauche du levier de vitesses, un sélecteur rotatif des modes off-road : sable, boue, rocher et neige, ainsi qu'une assistance de descente. Sur la version Trailhawk s'y ajoute le sélecteur de la boite courte et le verrouillage du différentiel inter-ponts. On y trouve aussi le "Jeep skills" qui affiche toute sorte de données sur l'écran dont les angles de pente et les modes de traction. Plutôt qu'une boîte de transfert classique, Jeep propose le "one speed power take off unit" qui s'apparente au croisement entre un différentiel et un embrayage multi-disques et qui présente l'avantage d'un encombrement trois fois moindre. Le rapport final en 4WD Low est de 20:1.

Pas moins de 70 assistances de conduite de tout ordre facilitent la vie du conducteur, certaines pour l'off-road, d'autres pour la conduite routière, d'autres encore pour les manœuvres. Bon nombre d'entre elles sont proposées de série dès l'entrée de gamme. L'infotainement est au niveau de ce que si fait aujourd'hui, avec Apple CarPlay en standard. Bravo à Jeep qui se place ainsi au niveau des ses concurrents directs.







Au volant

Durant cette brève prise en mains, j'ai l'opportunité de découvrir trois versions : le 2.0 l Diesel Trailhawk de 170 ch et boîte auto à 9 rapports, le 1.4 l turbo Essence 170 ch en boîte auto et finition Limited et le 1.6 l Diesel 120 ch et boîte manuelle à 6 rapports qui ne sera pas proposé en Suisse.

Dès les premiers tours de roue, j'apprécie les judicieux réglages de suspensions, ni trop souples, ni trop raides. Sur route, la voiture amortit parfaitement grosses et petites bosses en offrant un confort comparable à celui d'une berline moyenne. La position de conduite est bonne et l'ergonomie générale bien pensée même si, personnellement, je ne suis pas adepte de la mode des écrans tactiles pas toujours aisés à utiliser lorsque la voiture bouge. En effet, ils nécessitent qu'on les regarde davantage que lorsque l'on commande l'écran via une molette multifonctions.

Les motorisations essayées sont en accord avec l'usage d'un tel véhicule avec, selon moi, un avantage à la version Diesel dont le couple nettement supérieur rend la conduite plus agréable. Le seul véritable bémol que je relève pour ce Compass concerne la boite automatique à 9 rapports : si l'étagement ne souffre pas de reproches, sa sélection est vraiment lente et cela autant en mode automatique que séquentiel. Ainsi, obtenir un kick down en enfonçant la pédale de gaz prends pas loin d'une second pleine alors qu'une action sur le levier séquentiel ne porte son effet qu'après une grosse demi-seconde. Dommage de proposer une transmission aussi peu dynamique sur un véhicule qui, par ailleurs,

propose un véritable agrément de conduite et que la version manuelle essayée confirme.

Sur un parcours off-road sélectionné pour l'occasion, je vérifie que le Compass n'usurpe pas sa filiation à la marque off-road américaine de référence. En effet, il est capable de monter une pente de 100% (45º) et de franchir un dévers de 50º ! Les vitesses courtes et le différentiel inter-ponts verrouillable permettent au Compass de poursuivre sa progression même avec deux roues en l'air, l'électronique reportant le couple sur les roues en contact avec le sol. Il franchit ainsi des zones ou l'ont ne s'attend pas à trouver un SUV, là où ses concurrents ne s'aventurent même pas.













Verdict

J'ai envie de dire bravo à Jeep qui, avec ce Compass, propose un SUV moderne et bien abouti, excepté la boîte automatique qui pourrait être plus dynamique. Le comportement routier est de bon niveau, le confort du conducteur comme celui des passagers excellent et les capacités de franchissement surprenantes pour un tel véhicule. Il saura ainsi séduire les amateurs de outdoor qui aiment l'aventure, sortir des sentiers battus et adeptes de la marque Jeep. Seul le coffre au volume limité pourrait être amélioré avec une banquette arrière coulissante.

Proposé dès CHF 30'000.- en 2 roues motrices et à CHF 45'400.- pour son haut de gamme Trailhawk 170 ch Diesel, le Compass se négocie à des prix très attractifs, d'autant que les services sont inclus sur 5 ans ou 100'000 km. Les 7 et 8 juillet prochains, Jeep organise une présentation portes ouvertes dans toute la Suisse, une bonne occasion, pour ceux qui le souhaitent, de découvrir ce Compass, un véhicule réussi, à n'en pas douter.













Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Jeep Compass.







A lire aussi

Loisirs – Un jubilé Montreux Jazz et Jeep

Essai – Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD : Appelez-moi Monsieur Jeep

Loisirs – Jeu vidéo "Uncharted 4 : A thief's end"

Essai – Jeep Cherokee : Les cowboys vont l'aduler, mais quid des européens ?

Essai – Jeep Renegade : La légende continue !

Essai – Jeep Grand Cherokee SRT : La démesure américaine

Essai – Jeep Wrangler V6 3.6 : Le Dernier des Mohicans

Essai – Jeep Grand Cherokee : Spirit of America

Nouveauté – Jeep Compass

Présentation – Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement – Camp Jeep 2015

Nouveauté – Jeep Cherokee





