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

L'esprit « Jeep » ! Mais qu'est-ce donc ? Un véhicule tout terrain, SUV compact et confortable, capable de passer partout en toute sécurité et avec un look reconnaissable. Le passage de la quatrième génération à la cinquième est certainement le plus marquant qu'ait vécu le Cherokee.

- 4 cylindres, diesel, 2'184 cm^3
- 200 CV à 3'500 t/min
- 440 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 204 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.7 sec.
- Poids : 1'831 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'624 x 1'859 x 1'670
- Conso. mesurée : 7.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 150 g/km (C)
- dès CHF 55'050.-, modèle essayé: CHF 65'650.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings

Cette génération, dite KL, de la Jeep Cherokee est la première sous l'ère du récent groupe Fiat-Chrysler. Un mélange des marques, ou plutôt un partage qui, à bien y regarder, pourrait apporter beaucoup à ce modèle en facilitant notamment son intégration sur le vieux continent.

Voyons ensemble comment ce mythe du baroudeur est passé au style néo-premium, comment il se comporte sur nos routes et, enfin, s'il est vraiment à classer dans les premiums.

A l'extérieur

Tout de suite on aimera, ou pas, sa face avant. Des petites optiques avant effilées, si minces que l'on peut se demander si elles seront suffisants pour éclairer la route, donnent un regard particulier à ce SUV. Les sept entailles courbées sur le long capot nous rappellent qu'il s'agit bien d'une Jeep, ouf.

Cette Cherokee semble plus longue que ses 4,2 mètres, un peu façon break, et plus large que ses 1,76 mètres. Elle en impose, mais tout en finesse. Un joli SUV ! L'arrière est plus commun et n'offre pas de repères visuels qui rappelleraient la marque.

Notre version d'essai arbore une couleur métallisée-perlée (Light Brownstone) tirant parfois sur le vert foncé, parfois vers le marron. C'est une couleur qui finalement lui va très bien et qui change du gris ou du noir. Seules les jantes style chromée ne m'ont pas convaincues, mais c'est une question de goût.

A l'intérieur

Que de progrès constatés dès que l'on pénètre à bord : similicuir de bonne facture, espace, instrumentation bien dessinée et très high-tech sont au rendez-vous. Un système multimédia à commande mains libres bien intégré avec écran TFT Uconnect Touchscreen dont l'affichage de 8.4" peut s'assombrir grâce à un

bouton poussoir dédié. Ainsi, nul besoin, en conduisant de nuit, de chercher dans les menus pour couper cet éclairage d'écran souvent très perturbant. Il y a beaucoup de boutons, mais rien de déroutant. Au final tout est relativement ergonomique et intuitif.

Le Cherokee offre une bonne modularité de la banquette arrière qui peut se rabattre et offrir un coffre à plancher plat assez conséquent. Certains ajustements restent trop approximatifs. Dommage car ce sont des détails qui font souvent la différence. Bon point pour le hayon motorisé, lentement mais sûrement, avec une fermeture, lors de la descente, des plus sécurisée. Ainsi, et contrairement à d'autres constructeurs, s'il touche un obstacle (bras ou tête par exemple !), il s'arrête et remonte instantanément.

Ce Jeep Cherokee est à la bonne hauteur. On y pénètre et en descend avec facilité et, une fois installé, on y est suffisamment haut pour avoir une vision de la route qui permet de conduire et d'anticiper avec sérénité.

Des sièges chauffants bien dessinés et confortables, y compris à l'arrière où trois passagers tiennent facilement, une bonne prise en main du volant chauffant (option ADE pack « Cold Weather), un éclairage d'ambiance suffisant, des commandes douces et bien positionnées font de cet intérieur un espace agréable. Un bémol toutefois concerne le bouton poussoir d'ouverture de la trappe à essence, logé seul au milieu de rien dans la contre porte du côté conducteur.

Au niveau connectique on retrouve plusieurs prises USB/AUX/SD/iPod, et il existe des prises 12V et 230V. Un grand toit ouvrant (option GWJ) amène beaucoup de luminosité. Enfin pour les longs voyages en famille, le coffre très grand (714 à 1287 litres) permet à chacun d'y loger sa valise.

Sous le capot

Au revoir moteurs polluants et bonjour moteurs modernes, Fiat répond aux normes actuelles (Euro 6) atteintes par le biais d'un système d'échappement avec filtre à particules optimisé et un catalyseur accumulateur d'oxyde d'azote.

Ce nouveau moteur, dit Multijet II 2.2 avec turbo à géométrie variable, développe

200 CV à 3’500 t/min pour un couple de 440 Nm à 2’500 t/min. Développé pour ce SUV, il possède un dispositif d’entrée d’air protégé de l’eau permettant des passages de gué jusqu’à 48 cm. La circulation de l’huile est garantie, de sorte que même dans de fortes déclinaisons, elle circule sans endommager le moteur. A cela s’ajoute une transmission automatique à neuf vitesses très douce, presque linéaire, qui « absorbe » facilement le couple qu’offre ce moteur. Les quatre roues motrices favorisent le passage de la puissance au sol. L’ensemble est vraiment très cohérent dans cette configuration. A noter que cette Cherokee peut tracter une charge de 2’500 kg.

Par rapport à l’ancien moteur, le nouveau Mutijet fournit 25% de plus de couple nominal et 17% de de puissance supplémentaire. Les émissions de CO2 sont, quant à elles, réduites de près de quatre gramme.
La consommation, sans être gargantuesque, est élevée en ville et sur route de montagne (8,7 l/100km), mais elle reste contenue sur autoroute ou route (6,2 l/100km). Je remarque que la concurrence ne fait guère mieux dans cette même configuration à quatre roues motrices et que finalement cette Jeep Cherokee est presque sobre. Pour ma part j’ai mesuré une moyenne de 7.8 l/100km tout au long de mon essai.

Au volant

Au démarrage, le moteur est présent, rappelant qu’il s’agit bien d’un diesel, mais j’ai connu plus bruyant. A rouler, il offre un silence de fonctionnement des plus satisfaisant. Par ailleurs, en descendant de la voiture pour fermer ma porte de garage, je remarque que, contrairement à la majorité des moteurs diesel, il ne sent pas cette odeur désagréable qui se dégage de l’échappement.

Doté de sa transmission intégrale, ce Cherokee offre plusieurs modes au conducteur (automatique, neige, boue, sable, sport). Le mode Auto convient très bien à la majorité des parcours, mais une fois le véhicule chargé pour la montée vers votre station d’altitude préférée, je conseille de tourner la mollette en position Sport et de réactiver l’ESP par simple pression sur le bouton dédié afin de garder les béquilles électroniques bien utiles sous la pluie notamment.

Dans ce mode, le moteur est encore plus dynamique et il se montre même rageur dès que l’on accélère fort. Il monte vite à 4’500 t/min et les vitesses s’égrènent en

douceur. Si l'on décide de prendre en main la boite de vitesse, on trouve un levier de vitesse dans le bon sens – on rétrograde en poussant vers l'avant – et l'inverse pour monter les rapports. Chose étonnante, il m'est arrivé de demander de passer la 7, la 8 ou même la 9 en étant à 70 km/h sans que rien ne se passe. La gestion de la boite a des blocages qui protègent le moteur et fait un peu ce qui lui plait. Autant rester en mode automatique.

Rassurant sur cette Jeep Cherokee, le châssis suit avec brio les aléas de la route, dans un confort typé sport, un peu raide parfois sur certaines bosses ou dos d'ânes mais cette fermeté est compensée par un amortissement remarquablement dosé qui assure des changements de cap très sûrs. L'alliance se fait donc sentir ici. Adieu l'antique châssis du Dodge Nitro plus que dépassé. Le Cherokee est maintenant construit sur une base technique italo-américaine enfin moderne. Il offre tout le sérieux d'un châssis actuel réaménagé avec des trains roulant spécifiques pour un SUV.

Etonnamment, la caisse prend peu de roulis. Secondée par une direction électrique asservie à la vitesse précise, peu lourde et suffisamment informative, elle distille un plaisir certain à son conducteur, quelque soit le type de route ou autoroute que vous arpenterez.

Les freins ne sont pas en reste et ils parviennent toujours à stopper les plus de 1'800 kg sur des distances très raisonnables. Le toucher de la pédale est d'ailleurs très franc et bien assisté. Je ferais néanmoins un reproche avec ce mode sport : lors d'une sortie de virage, si je remets les gaz, le couple généreux arrive brusquement, d'abord sur le train avant vite dépassé et seulement à ce moment-là, une répartition se fait vers le train arrière, permettant à toute la puissance de passer au sol. Ce temps « d'adaptation » ne se fait sentir qu'en cas de grosse relance et reste très sécurisant.

Techniquement, ce nouveau Cherokee a su évoluer avec son temps et il propose beaucoup d'aides à la conduite tels un régulateur de vitesse adaptatif, une alerte d'angle mort, le maintien actif dans la file (option ADG dit Technology Pack), un système semi-automatique de parking, des capteurs d'aide au stationnement à l'avant et à l'arrière, un freinage d'urgence en cas d'obstacle lors des manœuvres et le système Keyless… Rien à envier à la concurrence donc.

Pour celui qui le souhaite, il existe une option nommée Active Drive II qui offre un

contrôle de traction en descente, de quoi s'aventurer un peu plus loin que les sentiers battus. Car, oui, le Cherokee est toujours un bon 4×4. En effet, je me suis permis quelques escapades boueuses et seuls les pneus devenus trop chargés de boue m'ont limité dans mes pérégrinations. Je me suis également hasardé sur une belle montée et on sent que le véhicule s'accroche sans aucun problème. J'aurais aimé l'essayer sur neige, mais je ne doute pas qu'il sait y garder son potentiel de 4×4 baroudeur, le tout dans un confort de berline.

Verdict

L'emblématique baroudeur américain s'est bien européanisé. Il a tout de même su garder son identité. Son confort s'est amélioré et nul doute qu'il fait bon vivre à son bord sur des miles et miles.

Mais c'est surtout au niveau comportement qu'il a fait un bon en avant. Il n'a pas à rougir de la concurrence. Son châssis rigoureux et cette motorisation diesel coupleuse sans être rugueuse est enfin à la hauteur. Même en termes de finition il y a peu à redire.

Reste que le prix est aussi en adéquation avec son évolution vers le haut. Il est très proche des SUV premium (Audi Q5, Volvo XC60, Range Rover Evoque) sans en avoir encore l'image. Un Ford Kuga ou Honda CR-V sera moins cher mais aussi moins original. Il demande à être essayé et, si possible, privilégiez cette puissance de motorisation qui semble faite pour ce modèle. Une comparaison directe avec le nouveau Land Rover Discovery Sport, redoutable concurrent, pourrait s'avérer des plus intéressantes. En attendant, il demeure une excellente alternative et offre 3 ans de garantie en kilométrage illimité.

A noter enfin que cette Jeep peut dorénavant, et c'est une première, se déguster en simple deux roues motrices, mais pour moi ce n'est alors plus une Jeep Cherokee. Pour les férus de modèle exclusif, il existe uniquement pour notre marché Suisse, une version Longitude Swiss Black Edition qui, avec ses jantes noires et sa calandre foncée associée à une robe d'ébène, propose une allure agressive et sportive. Bien équipée, cela pourrait être La version à posséder.

Prix et options – Jeep Cherokee Limited 2.2 CRD AWD Active Drive II 9ATX

Prix de base : CHF 58’550.-

Cold Weather Pack : CHF 250.-
(Sièges avant chauffants, volant chauffant, dégivrage essuie-vitres, tapis de sol “All Season”)

Technology Pack : CHF 2’500.-
(Système d’avertissement de sortie de voie, phares SmartBeam, avertissement de collision frontale, régulation adaptative de vitesse avec stop&go, surveillance des angles morts et détecteur de mouvement arrière, système semi-automatique de parking (parallèle et perpendiculaire))

Toit panoramique en verre CommandView : CHF 1’600.-

Peinture métallisée : CHF 950.-

Prix TOTAL : CHF 65’650.-

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland SA pour le prêt de ce Jeep Cherokee, ainsi qu’au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

Présentation – Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement – Camp Jeep 2015

Nouveauté – Jeep Cherokee

Jeep
LU·152683

Wheels-And-You.com

Jeep
4x4
LIMITED
LU·152683
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

103.60
2015
Jeep
Wheels-And-You.com

Jeep

2:07
SCHULZ +
RELAX,
NRJ
STAR 105
AM
FM
DAB
103.60
NRJLEMAN
Naviguer
régler
audio
Radio
Média
Réglages
Climat
Nav
Téléphon.
Réglages

SELEC-TERRAIN
AUTO
SNOW
SPORT
SAND/MUD

AUX

Jeep
TURBO DIESEL
LU·152 683
Wheels-And-You.com

SCREEN OFF
OFF
OFF
BACK
VOLUME
TUNE
BROWSE
ENTER
SCROLL
OFF
AUTO
A/C
FRONT
REAR
SELEC-TERRAIN
AUTO
SNOW
SPORT
SAND/MUD
P
R
N
D
Wheels-And-You.com

CHEROKEE
Wheels-And-You.com

CHEROKEE
Wheels-And-You.com

CHEROKEE
Wheels-And-You.com

Jeep
4x4
LIMITED
LU·152683
Wheels-And-You.com

Jeep
CHEROKEE
LU·152683
Wheels-And-You.com

Jeep
4x4
LIMITED
LU·152683
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

CHEROKEE
P
R
N
D
4665 km
RPM
x1000
km/h
0
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
220
240
1
2
3
4
5
6
Wheels-And-You.com

CHEROKEE
Wheels-And-You.com

Jeep
LU·152683
LIMITED
2683
Wheels-And-You.com

Jeep
LU·152683
Wheels-And-You.com

Jeep
LU·152683
Wheels-And-You.com

CHEROKEE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

LU·152683
Wheels-And-You.com