

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

*Commercialisé par Jeep depuis 1992, le Grand Cherokee, qui en est désormais à sa quatrième génération, est décliné en de multiples versions. Nous avons eu la chance de tester sur route et sur graviers la variante 3.0 CRD développant 250 chevaux. Qu'en est-il de cette icône américaine désormais sous égide italienne ?*



- V6, turbo, diesel, 2'987 cm<sup>3</sup>
- 250 ch à 4'000 t/min
- 550 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 202 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.2 sec.
- Poids : 2'270 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'828 x 1'943 x 1'802
- Conso. mesurée : 9.8 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 198 g/km (F)
- dès CHF 54'400.-, mod. essayé: CHF 80'200.-

---

Texte : Matthieu Giraudier / Photos : Matthieu Giraudier, Patrick Schneuwly

---

On le dit et on le répète, les SUV sont des voitures en vogue. Ce phénomène

prend de l'ampleur et ne semble pas vouloir s'arrêter. Cependant, le marché des SUV premium est plus étroit et la concurrence nécessairement plus vive. Initialement 4x4 « vaisseau-amiral » de Jeep, le Grand Cherokee veut jouer l'incursion auprès des leaders du segment. A-t-il réussi à convaincre un conducteur pas nécessairement amateur de 4x4 ? Récit.



## ***A l'extérieur***

Au premier coup d'œil, le Grand Cherokee est massif. Bien que sensiblement aussi large et long que ses concurrents, il paraît plus imposant. En cause, la face avant impressionnante, dotée de la classique calandre à sept ouvertures, et le bouclier proéminent. Les lignes sont musclées, le dessin efficace. Mais ce qui ajoute à l'ensemble, c'est sa hauteur supérieure de 5 à 9 cm par rapport à bon nombre d'autres SUV.

Les nouveaux phares LED ajoutent incontestablement du caractère. Les lignes chromées entourant ou soulignant certaines parties de la carrosserie ajoutent le peu de finesse nécessaire pour compléter le design. Il est à noter que ces pièces sont en revanche moins discernables sur un modèle blanc, tel que celui que nous testons, que sur les autres coloris proposés. Il existe néanmoins un bémol, relevant sans doute du détail, mais important à mes yeux : les zones de jointures entre les parties dessinant les ailes et les autres pièces de carrosseries forment un « bourrelet » un peu disgracieux.



## ***A l'intérieur***

Premier point à préciser, pour cet essai, il nous a été mis à disposition le must de la finition disponible sur le Grand Cherokee : la version « Summit ». Elle comprend notamment une sellerie en cuir de très bonne qualité. Bien que n'égalant pas ce qui peut se faire outre-Rhin, cela reste très bien pour une américaine. Ce package comprend aussi des inserts en bois veiné, complétant joliment le cuir étendu à toute la planche de bord, ainsi qu'un système audio Harman Kardon High Performance (19 haut-parleurs pour une puissance totale de 825 watts), de très bonne facture.

La console centrale est dotée d'un écran tactile de 8,4 pouces regroupant le contrôle de toutes les fonctions d'assistance, de confort et de divertissement. Si la tablette est réactive au toucher, le système d'exploitation, qui embarque un GPS intuitif et efficace, manque cependant de clarté et finesse dans le design de l'interface.

Lorsque l'on rentre dans l'habitacle du Grand Cherokee, on note tout de suite le niveau de finition premium. Certains détails peuvent cependant fâcher : les plastiques composant le bas de la console centrale n'est pas ce qui se fait de mieux et la qualité de finition de l'unique commodo n'est pas fantastique. La répartition des fonctionnalités sur ledit commodo est d'ailleurs un peu exotique. On s'y adapte, mais on note une façon de faire différente, ce que reflète aussi la commande de frein à main, qui n'est pas électrique mais mécanique, et se situe au-dessus de la jambe gauche. Elle ne gêne absolument pas, mais cela reste singulier comme positionnement.

L'habitabilité à l'avant va à l'encontre de la tendance actuelle : ouvrir l'habitacle à plus d'espace. Ici, la console est imposante, la planche de bord est profonde, l'accoudoir central massif. Pas de doute, on est dans un style américain. Les assises sont larges et confortables, ce qui m'est agréable, ma stature physique s'approchant plus de celle d'un première ligne de rugby que de celle d'un jockey. A l'arrière, pour peu que vous ne soyez que deux, l'espace offert transforme n'importe quel voyage en occasion de faire une sieste.

Côté coffre, le volume est correct dans la configuration standard, avec ses 782 litres. En rabattant la banquette, on passe à 1'554 litres, une capacité moyenne pour le segment. Le seuil de chargement reste cependant haut, quand bien même

la voiture s'abaisse en mode parking.



### ***Sous le capot***

Après avoir testé l'ancienne génération du moteur 3.0 L et la version sous stéroïdes SRT, nous avons donc pu mettre la main sur le dernier V6 turbodiesel 3.0 L CRD. Développant 250 ch à 4'000 t/min, ce bloc se distingue par son généreux couple de 550 Nm dès 2'000 t/min.

Autre nouveauté pour la motorisation diesel, elle est maintenant couplée à une boîte automatique 8 rapports, contrôlable avec les palettes au volant. Huit vitesses peuvent paraître de trop pour un véhicule, mais cela fait sens dans le Grand Cherokee.

Couplées à un poumon de trois litres, elles sont même salvatrices pour la consommation d'essence : en cycle mixte, en ne conduisant franchement pas de manière éco-responsable - mais dans les limites ! -, j'ai constaté une consommation de 9.8 l/100km. L'ordinateur de bord a calculé, pour indication, 9.2 l/100km. Si la boîte ne provoque pas d'à-coups, je note tout de même un certain délai dans la réponse à l'accélérateur lors des relances. L'ensemble est suffisamment efficace pour vous propulser rapidement en cas de besoin. Reste que ce petit « lag » m'a parfois gêné.



### ***Au volant***

Comme mentionné précédemment, le Grand Cherokee est impressionnant de l'extérieur. Il en est de même depuis le poste de conduite. Avec ses 1.94 m de largeur et ses 4.82 m de longueur, il donne l'impression que l'on manœuvre un tank lors des premiers kilomètres. D'autant que la direction est légèrement rigide et peu communicative. Manœuvrer en ville n'est pas, pour autant, un chemin de croix. En effet, une fois ces dimensions intégrées, je ne rencontre aucun souci à me faufiler dans les petites rues de villages de campagne genevoise ou en plein centre de la cité de Calvin. Pour les endroits plus exigus, les capteurs avant et arrière font leur travail.

La position de conduite vraiment haute dont on bénéficie à bord offre un réel avantage. On appréhende plus facilement le trafic et, avec ce moteur CRD, j'apprécie de pouvoir me faire facilement une place grâce aux aptitudes dynamiques du Jeep, quitte, au début, à me faire piéger. En effet, les très bonnes suspensions visent la bête au sol tout en amortissant le roulis. Ayant ainsi moins d'information en retour de la direction, on sent beaucoup moins les effets de la vitesse. Aux premières accélérations franches, j'ai comme l'impression que le moteur n'envoie que très moyennement du jus, avant de réaliser que le compteur affiche un chiffre au-dessus de la vitesse à laquelle je pense être. Cette impression est étrangement un peu moins vraie en mode « Sport », mode qui rend la direction bien plus directe et la boîte un poil plus réactive.

C'est sur route et autoroute que le Grand Cherokee déploie ses qualités. J'ai pu le constater lors d'un aller-retour Genève-Glaris dans la même journée, soit sept bonnes heures de conduite, dans des conditions particulièrement pluvieuses de surcroît. Confortablement installé, régulateur de vitesse adaptatif enclenché, on se sent bien dans ce cockpit et les kilomètres défilent sans peine. Forte pluie et bourrasques de vent n'ont pas eu raison de ma tranquillité.



Le comportement général de cette voiture me procure un réel sentiment de sûreté, en partie dû aux assistances de conduite, telles que la fonction « Stop »,

appliquant un freinage en cas de fort ralentissement devant l'auto. J'ai testé cette fonctionnalité, bien malgré moi ! Alors qu'un scootériste particulièrement pressé m'avait dépassé à une allure peu recommandable, il constata que des policiers occupaient le bord de route. Sans crier gare, il pressa le frein en se rabattant. Occupé à faire la même constatation que le conducteur du scooter, je n'avais pas immédiatement remarqué la dangereuse manœuvre de l'imprudent. Fort heureusement, le système de sécurité jeta l'ancre pour moi, m'évitant d'incruster homme et deux-roues sur le devant du 4x4. Bien que pesant à vide 2'270 kilos, ce Grand Cherokee freine bien, très bien même.

Je vous parle depuis un moment d'un 4X4, d'un Jeep qui plus est, véritable synonyme de baroud et d'aventures. Il faut donc tester cette massive voiture sur un terrain moins plat et une surface moins lisse. Je me rends donc au Lac de Tanay, dont la piste d'accès est réputée pour être particulièrement raide. Même là, le comportement de l'engin est sans appel : impeccable. Etant descendu du véhicule pour prendre quelques clichés, je peux vous certifier que la pente est escarpée et particulièrement glissante, car recouverte de fins cailloux. Pourtant le Grand Cherokee gravit la chose avec facilité et tout en contrôle. Et pour cause, les configurations tout-terrain sont nombreuses et adaptées au revêtement de la piste, et le paramétrage du véhicule s'avère fort simple via la mollette centrale. La réduction de boîte fait des merveilles, permettant au V6 3.0 de redémarrer en pleine pente sans la moindre peine. En descente, la vitesse est paramétrable et tout le travail est alors laissé à la machinerie, impressionnante d'aisance dans ce milieu véritablement hors-piste.



## **Verdict**

A y réfléchir, le Grand Cherokee n'est pas peut-être pas le SUV premium à l'habitacle le plus richement doté, ni avec le plus de fonctionnalités et d'assistances. Il est d'un autre style, d'une autre tendance. Et c'est résolument ce que j'ai aimé dans cette voiture.

Esprit baroud et philosophie d'aventure, il est un tout-terrain américain. Il apporte surtout un sentiment de sûreté et demeure, c'est sans doute le principal, un véhicule efficace quand on quitte le bitume. Un 4x4, un vrai. Bref, un Jeep.

Notre véhicule d'essai dispose d'un équipement de série ultra complet ce qui explique son tarif de CHF 80'200.-. Mais il est important de noter que le modèle de base, en finition Laredo, s'affiche à un prix de départ de CHF 54'400.-. Une somme plutôt abordable pour vivre le rêve américain.



### **Prix et options - Jeep Grand Cherokee Platinum Edition 3.0 L CRD 250PS**

**Prix de base : CHF 80'200.-**

**Jeep® Logo Platinum Chrom Finish sur le capot : CHF 0.-**

**Insert pour gril avant Platinum Chrom Finish : CHF 0.-**

**Bordure de phares Platinum Chrom Finish : CHF 0.-**

**Rear DVD entertainment : CHF 0.-**

**Année-modèle 2015 Dark Sienna interiors : CHF 0.-**

**Prix TOTAL : CHF 80'200.-**



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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de ce Jeep Grand Cherokee, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.



### **A lire aussi**

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

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

Présentation - Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement - Camp Jeep 2015

Nouveauté - Jeep Cherokee





