

Essai - Jeep Grand Cherokee Trackhawk : The Hyper Jeep

On en veut toujours plus, et plus c'est grand, plus on aime, tout cela sonne assez bien pour imaginer les États-Unis. Icône automobile de ce pays qui fait diverger les opinions, le Grand Cherokee est assurément représentatif de la démesure lorsqu'il se voit greffer un cœur endiablé pour bénéficier du label Trackhawk. C'est parti pour un essai totalement déraisonnable, mais tellement excitant.



- V8, compresseur, essence, 6'166 cm³
- 710 ch à 6'000 t/min
- 868 Nm à 4'800 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 290 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 2'531 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'846 x 1'954 x 1'749
- Conso. mesurée : 20.04 l/100 km
- Emissions CO₂ : 395 g/km (G)
- dès CHF 140'000.-, mod.essayé: CHF 148'400.-

En 2014, nous vous proposons l'essai du Grand Cherokee SRT en le qualifiant, à cette époque déjà, d'être un tantinet excessif. Mais depuis deux ans, Jeep a décidé de nous en remettre une couche avec cette déclinaison Trackhawk, faisant de ce modèle le SUV le plus puissant au monde. Un bon gros V8 couplé à un compresseur, le même que nous avons découvert récemment dans la Dodge Challenger SRT Hellcat, c'est l'ingrédient principal de ce cocktail explosif qui ne demande qu'à être dégusté, avec ou sans modération, ça dépendra de votre budget essence.

Autant vous le dire tout de suite, il n'y a aucun intérêt d'imaginer trouver du bon sens à un tel engin, je vais donc en profiter à fond. C'est parti pour la dilapidation de carburant sans aucune vergogne.



A l'extérieur

Carré et massif, malgré un léger restylage en 2017, le Grand Cherokee conserve une identité à part entière, le rendant facilement reconnaissable parmi tous les SUV du marché. On aime ou on n'aime pas, ça reste une question de goût, mais pour ma part, j'avoue qu'il ne me laisse pas indifférent. Bien évidemment, encore plus ce modèle Trackhawk surtout habillé de cette sublime robe rouge foncé appelée « Velvet Red ».

Le Grand Cherokee Trackhawk se distingue notamment par les quatre sorties

d'échappement, des freins Brembo, les jantes 20 pouces peintes en noir et quelques petits détails esthétiques spécifiques.

Une chose est sûre, il fait tourner les têtes et dans une époque où l'automobile n'est plus vraiment dans les bons papiers de la population, je suis assez surpris du capital sympathie de ce Grand Cherokee. En fait, c'est un véhicule que tout le monde, ou presque, connaît et, comme je le disais en introduction, qui représente parfaitement les États-Unis. Le symbole du rêve américain reste encore quelque chose qui fait vibrer et simplement en voyant le mastodonte, on a un peu l'impression de le vivre.



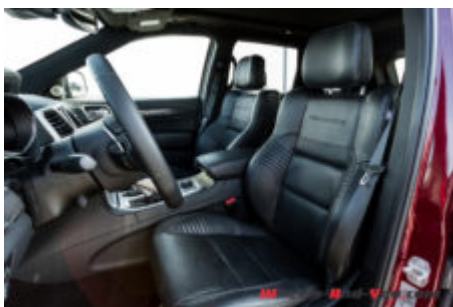
A l'intérieur

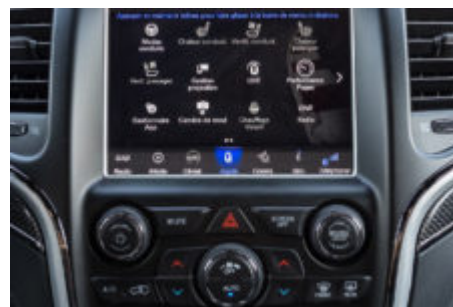
Pas vraiment de surprise au moment de m'installer à bord. Même si notre véhicule d'essai dispose de la sellerie cuir premium recouvrant les sièges mais aussi le tableau de bord et les contre-portes, on est bien loin des standards européens. Indépendamment de cela, la qualité est plutôt bonne avec une présentation totalement dans l'esprit Jeep.

Comme je le disais dans mon essai de la Challenger, le client qui s'oriente sur un tel engin est pleinement conscient de tout cela et ça ne l'arrêtera pas. Celles et ceux qui pourraient critiquer, je vous entends bien, mais passez votre chemin, vous n'avez pas compris le concept du Trackhawk.

Fleuron de la gamme, cette déclinaison dispose d'un équipement de série ultra complet. Assistances à la conduite, infodivertissement, caméra 360 degrés, système audio Harman Kardon avec 19 haut-parleurs compatible Apple CarPlay et Android Auto, toit ouvrant panoramique, etc. En fait, tout est inclus à l'exception de l'intérieur cuir premium (de série cuir/alcantara), ainsi que la peinture métallisée.

Les assises sont confortables et vous invitent à avaler les kilomètres sans limite, si ce n'est celle du réservoir. SUV de grande taille, ce Trackhawk dispose d'une excellente habitabilité et d'un coffre au volume généreux de 782 litres.





Sous le capot

Passons aux choses sérieuses. Si le SRT offrait 468 ch, ici le V8 HEMI 6.2 compresseur développe 710 ch à 6'000 t/min pour un couple camionesque de 868 Nm à 4'800 t/min. Cette mécanique est couplée à une boîte automatique ZF 8 rapports aux paramétrages spécifiquement revus pour ce Trackhawk. L'ensemble est homogène et propose un agrément en adéquation avec la voiture.

Ces caractéristiques sont plus ou moins identiques à la Challenger Hellcat, cependant la puissance est transmise sur les quatre roues et l'engin est plus lourd avec un poids légèrement supérieur à 2.5 tonnes. Indépendamment de cela, les performances sont bluffantes avec un 0-100 km/h abattu en 3.7 secondes, soit seulement un dixième de plus que la Dodge.

Du coup, vous imaginez bien dans quelle mesure l'impact sur la consommation n'est pas négligeable. Annoncée à 17.1 l/100km en utilisation mixte, je l'ai pour ma part mesurée à une moyenne de 20.04 l/100km sur les quelques 1'600 km parcourus. J'ai bien sollicité l'armada de canassons, mais j'ai également su rester très raisonnable sans quoi j'aurai facilement fait exploser ce chiffre.

Pour affirmer son statut de SUV le plus puissant au monde, Jeep a emmené son Trackhawk en Russie, sur le lac Baïkal, à l'occasion des traditionnels Speed Days du Festival de Sport Automobile. Sur un lac totalement recouvert de glace, un nouveau record de vitesse a été établi, à savoir 257 km/h selon les données de la Fédération Russe de l'Automobile, alors que les traceurs GPS ont mesuré 280

km/h, soit pas loin de la vitesse maximum donnée à 290 km/h.



Au volant

Pas de lac gelé pour mon essai, mais un mélange de routes plus ou moins sinueuses, notamment dans le Jura français, afin de découvrir au mieux les capacités routières de ce Grand Cherokee Trackhawk.

Les premiers kilomètres s'abordent avec réserve. Plutôt imposant sur la chaussée et avec une attitude presque nonchalante, je me déplace calmement. Comme tout bon véhicule américain digne de ce nom, la part belle est faite au cruising

tranquille, fenêtre ouverte en écoutant de la musique. Mais oui, même de la country si vous voulez pousser le cliché jusqu'au bout. A ce jeu, notre Grand Cherokee fait merveille, j'en viens même à oublier les 710 ch qui se cache sous le capot. En ville c'est pareil, malgré ses dimensions importantes, il se manie en douceur.

Question de rejoindre rapidement ma destination, j'emprunte l'autoroute et sans personne devant moi sur la bretelle d'accès, je profite d'accélérer franchement. Immédiatement je me rappelle de la mécanique endiablée qui fait vivre l'engin. La poussée est fulgurante, je me retrouve catapulté en avant avec l'impression d'arracher le goudron sur mon passage. Si vous cherchez une seule raison pour acheter un Trackhawk, la voilà... et vous finirez par quitter à chaque occasion l'autoroute, simplement dans le but d'y rentrer à nouveau. Complètement débile comme jeu, je vous l'accorde, mais n'y goutez pas car après je ne réponds plus de votre comportement.

Plus raisonnablement, une fois lancé sur ces grands axes routiers à la vitesse réglementaire, le Trackhawk se transforme à nouveau en un doux agneau. Quiétude et confort sont de mise, notre destrier est taillé pour avaler les très longues distances. Enfin bon, ça je n'en doutais pas vraiment, donc fini la sérénité et direction les départementales.

Là encore, au bénéfice d'une circulation quasi inexistante en semaine, je peux profiter des ressources généreuses de l'auto. Rien à rajouter sur les accélérations, chaque portion rectiligne est avalée de manière indécente. Par contre, heureusement que les freins Brembo sont performants, car il faut quand même bien ralentir avant de passer les courbes. C'est qu'il fait son poids le joujou et il n'y a pas de miracle, sans une franche décélération, ça ne passera pas. Une fois qu'on a assimilé la gestion du transfert de masse, les virages s'enchainent eux aussi à rythme très soutenu tant la puissance du V8 vous permet de bondir très rapidement après chaque freinage. Certes tout cela peut être légèrement désagréable pour vos passagers tant la brutalité est de mise, mais croyez-moi, au volant, c'est jouissif !





Verdict

Je vous le disais en introduction, ne cherchez pas une quelconque utilité à un tel véhicule, il n'y en a pas. Ce Jeep Grand Cherokee Trackhawk n'est pas du tout politiquement correct. Néanmoins il distille des sensations exceptionnelles qui méritent d'être découvertes, pour autant bien sûr qu'on soit prêt à accepter le revers de la médaille, notamment concernant la consommation.

Toutefois, en regard des performances et de son moteur, ainsi que son équipement ultra complet, ce Grand Cherokee Trackhawk est proposé à un tarif qu'on peut qualifier de correct. Certes CHF 140'000.- c'est une sacrée somme, mais ses seuls véritables concurrents en terme de puissance sont le Lamborghini Urus, le Bentley Bentayga Speed, dont nous vous proposerons prochainement un essai complet, ou le Porsche Cayenne Turbo S E-Hybrid, pour lesquels il faudra déboursier beaucoup plus, certes avec un niveau de finition largement supérieur.

Donc au final, pour celui qui rêve d'une Muscle Car à l'américaine mais qui ne veut pas négliger le côté pratique, ainsi qu'une utilisation tout au long de l'année, ce Grand Cherokee Trackhawk est vraisemblablement un choix à étudier.





Prix et options - Jeep Grand Cherokee Trackhawk

Prix de base : CHF 140'000.-

Garniture intérieure et siège en premium cuir Laguna : CHF 7'000.-

Peinture métallisée « Velvet Red » : CHF 1'400.-

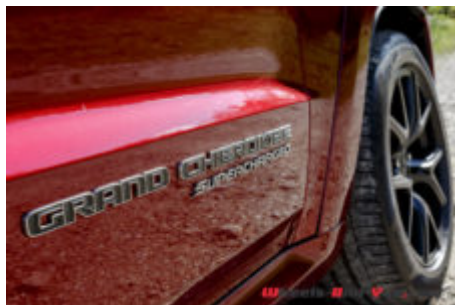
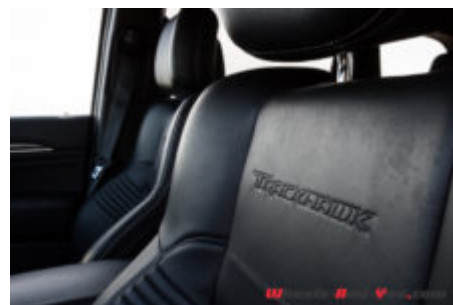
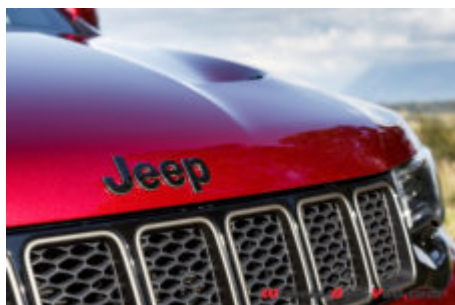
Prix TOTAL : CHF 148'400.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

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





A lire aussi

Essai – Jeep Compass 1.4 MultiAir 170ch : Le 4×4 SUV à la calandre légendaire

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

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 Cherokee

Présentation – Jeep Wrangler JL

Nouveauté – Jeep Compass

Présentation – Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement – Camp Jeep 2015

Nouveauté – Jeep Cherokee





