Essai – Jeep Wrangler V6 3.6 : Le Dernier des Mohicans

En matière de véhicule tout terrain véritablement à l'aise dans le franchissement, deux noms viennent immédiatement à l'esprit : Land Rover Defender et Jeep Wrangler. C'est à l'essai d'une de ces deux icônes, l'américaine, que Wheels And You vous convie aujourd'hui. Bienvenue à bord de la Jeep Wrangler Rubicon.

- 6 cylindres en V, 3'604 cm^3
- 284 CV à 6'350 t/min
- 347 Nm à 4'300 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 5 rap.
- Vitesse maxi : 180 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.1 sec.
- Poids : 1'995 kg à 2'125 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'751 x 1'877 x 1'840
- Conso. mesurée : 13.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 273 g/km (G)
- dès CHF 42'680.-, modèle essayé: CHF 65'920.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Bob de Graffenried et Massimo Prati

---

Le modèle mis à notre disposition pour cet essai est le Wrangler 3.6 Rubicon, dans une série spéciale anniversaire, baptisée très banalement « 10th Anniversary ». Il faut préciser que cet anniversaire ne concerne pas le Wrangler qui a été lancé sur le marché il y a près de 30 ans, mais bien le modèle Rubicon qui tient son nom du Rubicon Trail, une route tout terrain de 35 kilomètres située en Sierra Nevada et réputée pour être parmi les plus difficiles au monde. Le Rubicon est au passage le modèle Wrangler le plus adapté à la conduite tout terrain.

A l'extérieur

Imposant, est le qualificatif qui sied le mieux au Wrangler, spécialement dans la variante « châssis long » à 5 portes de notre voiture d'essai. Une impression certainement encore accentuée encore par sa couleur noire qui renvoie l'image d'un véritable prédateur. Pour Hollywood, ce serait clairement la voiture du méchant !

Depuis son lancement, au milieu des années 80, sa ligne n'a guère évoluée. En digne descendante de la bonne vieille Willys, elle a conservé ses traits taillés à la hache, ses larges ailes, ses optiques rondes et sa traditionnelle calandre à 7 ouvertures verticales qui lui donnent cet air si caractéristique et surtout si intemporel. Le Wrangler moderne, même remis au goût du jour, ne peux en aucun cas renier son ADN.

Sa face avant typique est soulignée par un très imposant pare-choc qui se prolonge latéralement par des entourages de roues en plastique noir. Le capot avant est fixé « à l'ancienne » avec deux attaches latérales. Il est rainuré et deux prises d'air y ont pris place offrant au monstre un petit air sportif. Une particularité spécifique de ce modèle badgé « 10th Anniversary », tout comme les doubles rails de sécurité qui font plus ou moins office de marchepied.

Rehaussé de quelques centimètres par rapport aux autres modèles Wrangler, le Rubicon 10th Anniversary adopte des jantes en aluminium noir et chrome de 17 pouces et des gommes sur lesquelles les inscriptions peintes blanc manquent quelque peu de discrétion.

Le profil est fait de droites, horizontales et verticales, formant du pare brise à la

lunette arrière ce rectangle quasi parfait qui lui assure une impression d'invincibilité. L'accès au coffre se fait en deux temps : il faut premièrement ouvrir la porte arrière, alourdie par la roue de secours, puis relever le hayon. Une chronologie qui doit être respectée à l'inverse lors de la fermeture sous peine de ne pas pouvoir rabattre le hayon.

Il est important de préciser que le Wrangler est totalement modulable avec la possibilité d'en faire un cabriolet l'été venu. Au vu de la saison je n'ai pas tenté l'expérience, d'autant plus que je me suis laissé dire que l'opération demandait une certaine expertise et n'était donc pas destinée à être répétée quotidiennement. Une fois nu, une capote souple peut remplacer le toit rigide.

A l'intérieur

Ouvrons la porte pour examiner l'intérieur du Wrangler. Surprise, je découvre un habitable beaucoup plus luxueux que ce que j'avais imaginé. Sellerie cuir de très bonne facture, planche de bord bien finie et un équipement généreux. On est finalement bien loin de la voiture de baroudeur que j'avais à l'esprit. Certes les plastiques durs sont très présents et le design de l'instrumentation est très basique, mais de l'ensemble se dégage un sentiment de confort dans une ambiance très ludique, presque enfantine, à l'image des arrêts de portes faits d'un simple bout de tissu, des poignées fixées a l'arceau de sécurité par des velcros ou encore des petits filets de rangement présents sur les portes et au bas de la console centrale. J'aurais toutefois apprécié une petite touche de couleur; pour cela il aurait fallu opter pour l'intérieur cuir rouge disponible également sur ce modèle 10th Anniversary. Par contre, les immenses tapis de sol caoutchoutés au relief d'empreinte de pneu tout-terrain sont très originaux.

Au vu de la taille de la bête on pourrait penser que le Rubicon est prêt à partir à l'aventure en emmenant avec lui cinq adultes et leurs bagages. Il est vrai que grâce à un coffre de 498 litres, qui passe à 935 litres une fois la banquette arrière rabaissée, l'espace est bien là. Mais le volume aperçu de l'extérieur semble s'être restreint. Mais ce n'est probablement qu'une simple impression due a l'ambiance un peu sombre de l'habitacle car la garde au toit et l'espace aux jambes est généreux, aussi bien sur l'avant qu'à l'arrière. Les passagers, principalement les plus jeunes, qui voudront accéder aux places arrière comprendront rapidement le

sens propre de l'expression « montez en voiture ».

Le volant, de bonne dimension, est emprunté au Grand Cherokee. C'est un joli volant multifonctions à trois branches mais qui malheureusement ne se règle qu'en hauteur. Les sièges en cuir, « piqués » du blason de cette édition anniversaire, se montreront confortables tout en offrant un bon soutien latéral. La version « 10th Anniversary » mise à ma disposition est complètement équipée, la seule option supplémentaire disponible étant la capote souple. Notre Rubicon possède donc toute une batterie d'équipements, certes pas toutes vraiment indispensables pour affronter les contrées sauvages, mais qui contribuent à un certain confort. On notera entre autres l'ordinateur de bord avec boussole, le GPS, le régulateur de vitesse, la climatisation, les sièges chauffants, un système audio performant et le dispositif mains libres Uconnect.

Sous le capot

La Jeep Wrangler est disponible en deux motorisations : un 4 cylindres diesel et un 6 cylindres essence. Le moteur diesel est un 2'776 cm3 développant 200 chevaux tandis que le bloc essence est un V6 de 3'604 cm3. C'est ce dernier qui équipe notre véhicule d'essai. Il s'agit d'un Pentastar développé par Chrysler et fort de 284 chevaux et 347 Nm de couple. Suffisant pour déplacer aisément les 2 tonnes du Wrangler. Le moteur est couplé à une boîte automatique à cinq rapports, un peu lente, mais vraisemblablement idéale pour ce 4×4 de franchissement.

Jeep nous annonce une consommation moyenne de 11,7 l./100 km. Personnellement, sur l'ensemble de mon essai j'ai mesuré une moyenne de 13,8 l./100 km, sans opter pour une conduite particulièrement économique, si ce n'est sur autoroute. Dans ce cas spécifique, pour avoir une consommation décente, j'ai constaté qu'il fallait rouler en dessous des 110 km/h, ce qui correspond aux limitations de vitesse moyennes au Etats-Unis.

Au volant

La Jeep Wrangler est conçue pour le franchissement et les chemins de traverse,

nous y reviendrons, mais que vaut-il sur sur la route? Sa prise en main me rappelle la conduite des gros pick-up et monospaces américains que j'ai pu conduire lors d'un voyage en Amérique centrale. La puissance compense sans problème le poids du véhicule. A tous les régimes, le Rubicon repart avec vigueur. Pourtant, la boite automatique à 5 rapports très longs n'est pas vraiment une alliée.

Les amortisseurs à gaz offrent un étonnant confort malgré les essieux rigides et l'insonorisation est bonne, même sur autoroute, si bien que le Wrangler Rubicon ne craint pas d'avaler les kilomètres. ESP activé, les sensations sur route sinueuse sont également très agréables et sécurisantes. ESP coupé, il est possible de faire des figures très amusantes. Finalement force est de constater que son comportement ne diffère gère des SUV traditionnels, ce qui rend d'autant plus dommageable de ne pas bénéficier d'une direction plus précise.

Pure propulsion sur le sec, j'ai supposé qu'il était judicieux d'enclencher le mode 4X4 sur route humide. Erreur ! Si sur les premiers hectomètres je me suis amusé d'entendre le pont ronronner, au premier virage serré il n'y a subitement plus eu matière à la rigolade. Je me suis revu vingt ans en arrière au volant de la Toyota Tercel de maman, un 4X4 enclenchable sans différentiel central. À-coups dans la direction et ripage des pneumatiques, visiblement l'option quatre roues motrices était une erreur. Contrairement à la transmission permanente avec différentiel central du Jeep Grand Cherokee, sur le Wrangler le mode 4X4 doit être enclenché uniquement lorsque qu'on roule sur un route à l'adhérence précaire et à une vitesse très modérée. Il suffit de le savoir…

Finalement, son seul handicap lors d'un usage quotidien est sa corpulence qui rend les manoeuvres de stationnement fastidieuses. J'aurai apprécié pouvoir me reposer, au minimum, sur un système acoustique d'aide au parcage. Mais rien de tout ça sur le Wrangler. Au contraire, les pare-chocs interminables compliquent chaque manoeuvre.

Ma faible expérience en matière de franchissement ne m'a pas permis de chercher les limites du Wrangler en la matière. Mais même très loin de ces limites le Rubicon est tout simplement bluffant. Il faut dire qu'il a tous les atouts en main : importants débattements, bonne motricité, antipatinage efficace, vous passez partout ! Et si malgré tout ça ne suffit pas, il reste les blocages de différentiels, les vitesses lentes et même l'assistance au départ en pente. Ludique,

je vous disais… un véritable jouet pour grands enfants.

Verdict

Le Jeep Wrangler Rubicon m'a emballé. C'est une Jeep pleine de contrastes. Sous ses airs enfantins c'est une voiture qui véhicule une image forte, immuable et indestructible. Quelque soit le terrain, il ne vous laissera jamais tomber. Naturellement il faut en avoir l'utilité pour envisager l'achat d'un tel véhicule, car si son image perdurera à traverser les décennies, la vôtre risque bien de pâlir si votre ambition se limite à gravir les trottoirs genevois.

Ce jouet à un prix. Si les premiers Wrangler sont disponible dès CHF 42'680.-, il faudra débourser CHF 65'920.- pour le modèle 10th Anniversary, 5 portes, entièrement équipé que j'ai pu tester.

Prix et options – Jeep Wrangler V6 3.6 Rubicon 10th Anniversary

Prix de base : CHF 64'900.-

Dual Top noir : CHF 1'020.-

Prix TOTAL : CHF 65'920.-

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

Nos remerciements à Fiat Group Automobiles Switzerland SA pour le prêt de ce Jeep Wrangler V6 3.6 Rubicon 10th Anniversary, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour la logistique.

A lire aussi

Essai – Jeep Grand Cherokee : Spirit of America

Nouveauté – Jeep Cherokee

Jeep
LU 152465

WRANGLER
GOODYEAR

LU·152465
W.A.Y.

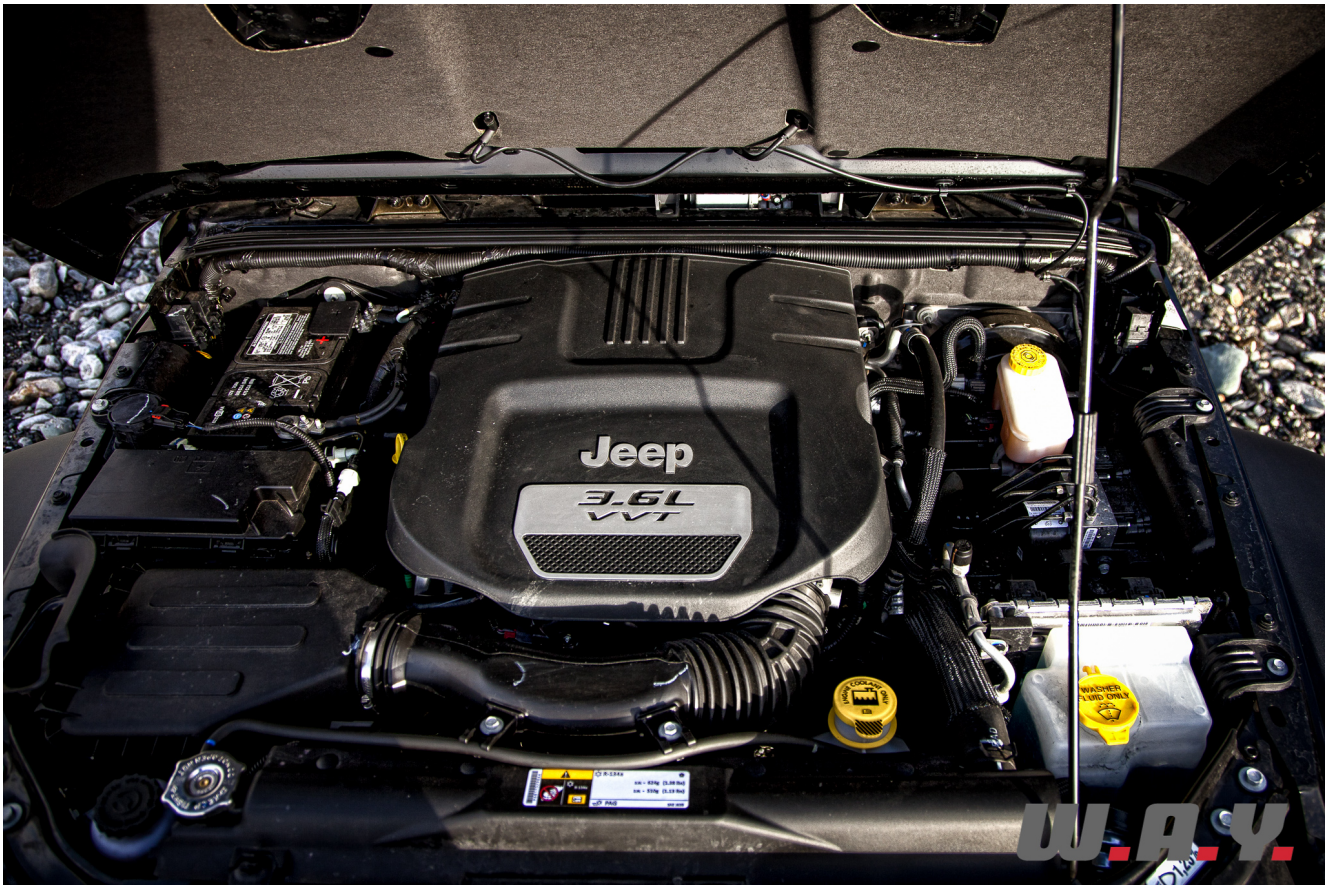
W.A.Y.

RUBICON
10TH ANNIVERSARY
W.A.Y.

Menu principal NAV
RUBICON
W.A.Y.

W.A.Y.

Jeep
Jeep
W.A.Y.


Jeep
3.6L
VVT
W.A.V.

Jeep
LU·152465
W.A.V.

Jeep
LU 152465
W.A.Y.

Jeep
LU 152465
W.A.Y.

Jeep
LU·152465
W.A.Y.

Jeep
LU·152 465

Jeep
LU·152465

W.A.Y.

W.A.Y.

Jeep
LU·152 465
W.A.Y.

Jeep
W.A.Y.

Jeep
RUBICON
LU·152465