

# Essai - Jeep Grand Cherokee 4xe : L'électro-évolution d'une légende américaine

*Il est loin le temps où les Indiens conversaient via des nuages de fumée. Pour suivre la tendance, le Jeep Grand Cherokee, déjà bon trentenaire, s'électrifie. Contrairement au nouveau Mercedes Classe G tout électrique, il adopte une version hybride rechargeable 4xe qui lui vaut une consommation normalisée bien inférieure et lui permet de traverser les milieux urbains sans déranger.*



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm<sup>3</sup>
- 380 ch à 5'250 t/min
- 637 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.3 sec.
- Poids : 2'640 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'914 x 1'968 x 1'801
- Conso. mesurée : 9.0 l/100 km
- Emissions CO<sub>2</sub> : 70 g/km (F)
- dès CHF 91'900.-, mod.essayé: CHF 113'500.-

---

Initialement apparu en 1992, le Grand Cherokee, dont la cinquième génération a vu le jour en 2021, se modernise en tout point et propose un intérieur luxueux intégrant écrans et connectiques. Sous le capot, terminés les gros moteurs en V.

Aujourd'hui, le politiquement correct, c'est l'hybridation et les petits moteurs turbocompressés. Ici, malgré le gabarit, c'est un 2.0 l quatre cylindres. Est-ce suffisant face à la vive concurrence qui s'exerce dans ce segment où le confort prévaut sur les capacités tout-terrain ? Voyons ce que cela donne au quotidien.



## ***A l'extérieur***

C'est en stationnant à côté d'un Porsche Macan que je comprends mieux pourquoi on le nomme Grand Cherokee. Une vraie ligne de 4×4 qui, contrairement au Range Rover Sport qui s'est légèrement adouci au fil des ans, s'affirme toujours avec sa calandre bien carrée et ses gros rétroviseurs.

Carrée mais moderne. Ce n'est pas un retour vers le passé mais un design tourné vers le futur. Même si les optiques se sont affinées, l'avant demeure haut et toujours aussi imposant. La calandre perpétue les traditionnelles sept fentes Jeep. Sur le côté gauche, se trouvent à l'avant la prise de recharge et, à l'arrière, le remplissage du réservoir d'essence. Les jantes alu brossé/noir sont magnifiques.

La livrée gris métal de l'exemplaire mis à ma disposition prend des reflets violet/bleu au soleil, c'est superbe. L'association avec le toit vitré noir, les montants noir brillant, les rétroviseurs et quelques détails également noirs est parfaite. Cela donne un effet bi-tons très dans l'air du temps.

Les feux arrière sont fins, avec une ligne de caisse qui souligne la largeur de « l'engin ». Les deux grosses sorties d'échappement sont logées dans le pare-chocs. De profil, le Grand Cherokee reste imposant mais avec élégance ; son toit profilé

renforce son dynamisme. Je lui trouve un côté dual :celui d'un 4x4 taillé pour l'aventure mais en tenue de soirée.



## ***A l'intérieur***

Du cuir jusqu'aux contre-portes, du vrai bois de chêne au touché naturel, quelques chromes, de magnifiques coutures, des assemblages dignes d'une allemande, j'entre dans un luxueux 4x4, dans l'esprit des marques britanniques. Un habitacles qui n'a pas à rougir de la concurrence.

Les sièges sont confortables, chauffants, ventilés et massant. A l'arrière, l'espace est XXL, très américain. La hauteur de toit et l'espace aux jambes vous font voyager en première classe. Seul le cinquième passager est comme souvent moins bien loti. Un toit ouvrant teinté permet de vivre à l'air libre sans trop de vent.

Trois écrans habillent le tableau de bord : un de 10.1 pouces au centre pour l'infodivertissement, rapide et intuitif, un deuxième de 10.25 pouces en guise de compteurs et un troisième de 10 pouces exclusivement réservé au passager. Rangements, connectiques et boutons jonchent cet intérieur accueillant. Il ne manque rien, ni à l'avant, ni à l'arrière. Le conducteur bénéficie également d'un affichage tête haute. Seul et unique reproche, la position du frein à main à proximité directe de la poignée d'ouverture du capot. Question d'habitude mais j'ai par deux fois ouvert ce dernier !

Le coffre, avec 471 litres (1'463 l sièges rabattus), n'est pas immense mais

j'apprécie la prise 12 volts et la présence d'une vraie roue de secours et de câbles de recharge. Le tapis de coffre est réversible, avec un côté grosse moquette et l'autre en caoutchouc anti-dérapant.



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

Le Jeep Grand Cherokee 4xe est donc doté d'un 4 cylindres 2.0 l turbo de 272 ch associé à un moteur électrique de 135 ch. L'ensemble délivre jusqu'à 380 ch de puissance cumulée pour un couple de 637 Nm. La batterie, d'une capacité de 17.3 kWh, autoriserait 51 km d'autonomie électrique normalisée WLTP. Dans les faits, l'autonomie mesurée est de 38 km sur un parcours partiellement montagneux.

La transmission automatique à huit rapports s'accorde très bien avec les cinq modes de conduite. Malgré son poids, il réalise un correct 6.3 sec au 0 à 100 km/h. Le Grand Cherokee embarque un chargeur de 7.4 kW ; recharger les 17.3 kWh prend un peu moins de 3 heures.

Avec un départ batterie chargée et avec un parcours ne dépassant pas 100 km, la

consommation mesurée est de 9.0 l/100km. Sur autoroute, en actionnant le « e.save » afin de garder un peu de batterie pour circuler en zone urbaine, elle passe à 10.5 l/100km. Compte tenu des 2'650 kg à déplacer, c'est une valeur compréhensible qui, avec les 72 litres du réservoir, permet d'envisager un parcours approchant les 700 kilomètres.



## ***Au volant***

Confortablement installé grâce à tous les réglages possibles, je profite des grandes surfaces vitrées et de la caméra 360° pour sortir de la zone urbaine. Il braque bien (11.7 m) et faire des manœuvres n'est pas un problème une fois la longueur de l'engin bien perçue. La transmission automatique est douce et les 8 rapports s'enchaînent. Sur route tortueuse, je suis content de pouvoir jouer des palettes pour rétrograder et relancer plus rapidement en sortie de virage.

En parlant de virage, j'aurais pensé qu'avec une suspension pneumatique, le roulis serait moindre et surtout que le confort serait plus moelleux. Il est plutôt raide sur les bosses. Peut-être la faute aux grandes roues de 21 pouces chaussées de Pirelli P-Zero. De ce côté, la concurrence fait mieux. Mais cela ne me dérange guère car les sièges compensent un peu. De plus, l'insonorisation est exceptionnelle. Je retrouve les gènes de Jeep : une certaine raideur, un peu de roulis mais beaucoup de rigueur quel que soit le terrain rencontré. Le poids ne se fait sentir que lors des gros freinages et dans les virages très serrés.

Les modes de conduites sont nombreux. Sur route, je peux rouler en mode sport, en « e.save », en hybride ou en électrique ; dès que le terrain change, il suffit de sélectionner les modes boue, neige ou roche. Alors autant vous dire que je me suis égaré dans des petits sentiers boueux comprenant quelques rochers. J'ai élevé la garde au sol offroad au maximum (28 cm) et enclenché la basse vitesse. J'ai utilisé la transmission 4×4, le différentiel électronique et la boîte de transfert à deux vitesses. C'est impressionnant ; malgré les pneus routiers et son poids, ce Grand Cherokee évolue et se sort de terrain scabreux sans patinage. La suspension pneumatique Quadra-Lift (5 positions) et le couple des propulseurs 4 cylindres et électrique associés font merveille. Ne voulant rien abîmer, je n'ai pas poussé le hors-piste plus loin mais le peu que j'ai pu constater ne laisse aucun doute : le Grand Cherokee est taillé pour les grands espaces et rien ne semble l'arrêter, sauf les pneus en cas d'utilisation particulière.

J'ai repris le bitume. Le moteur est rond, très coupleux. On « cruise » à 2'000 t/min à 120 km/h dans un silence qui vous pousse à profiter de l'extraordinaire chaîne hifi McIntosh munie de 19 haut-parleurs. Parfait pour utiliser la conduite semi-autonome de niveau 2. Je sélectionne le « e.save » et appuie sur le bouton de recharge. Je pensais pouvoir recharger rapidement en roulant vite mais que nenni. Cette technologie « e-Coasting » récupère l'énergie cinétique lors des phases de freinage, de décélération et de passage en roue libre. On recharge donc moins sur autoroute qu'en ville ou sur la route. Une fois la nuit tombée, j'active la caméra de vision nocturne qui s'affiche sur l'écran central ; un gain de sécurité impressionnant. Globalement, cette 5<sup>ème</sup> génération du Grand Cherokee permet de voyager loin autant sur route que sur autoroute et s'insère facilement en ville si besoin.





## **Verdict**

Un vrai tout-terrain, avec une vraie gueule de 4×4 aux dimensions éléphantiques, embarquant un équipement complet avec une finition flatteuse et luxueuse, un certain confort typé « Jeep » qui conserve des capacités hors-piste remarquables pour ce gabarit, que demander de plus ? Peut-être un tarif un peu moins élevé pour mieux concurrencer les Range Rover Sport, Audi Q8, Mercedes-Benz GLE ou Porsche Cayenne e-Hybrid qui dominent le marché des gros SUV électrifiés et offrent souvent un confort encore supérieur. Après, ce n'est qu'une histoire de blason et celui de Jeep n'est en rien usurpé. Il plaît à une clientèle ayant l'esprit de liberté, des grands espaces, souhaitant rouler différemment.





## **Prix et options - Jeep Grand Cherokee 4xe "Summit Reserve"**

**Prix de base : CHF 111'900.-**

**Peinture "Gris Zynith" : CHF 1'600.-**

**Prix TOTAL : CHF 113'500.-**

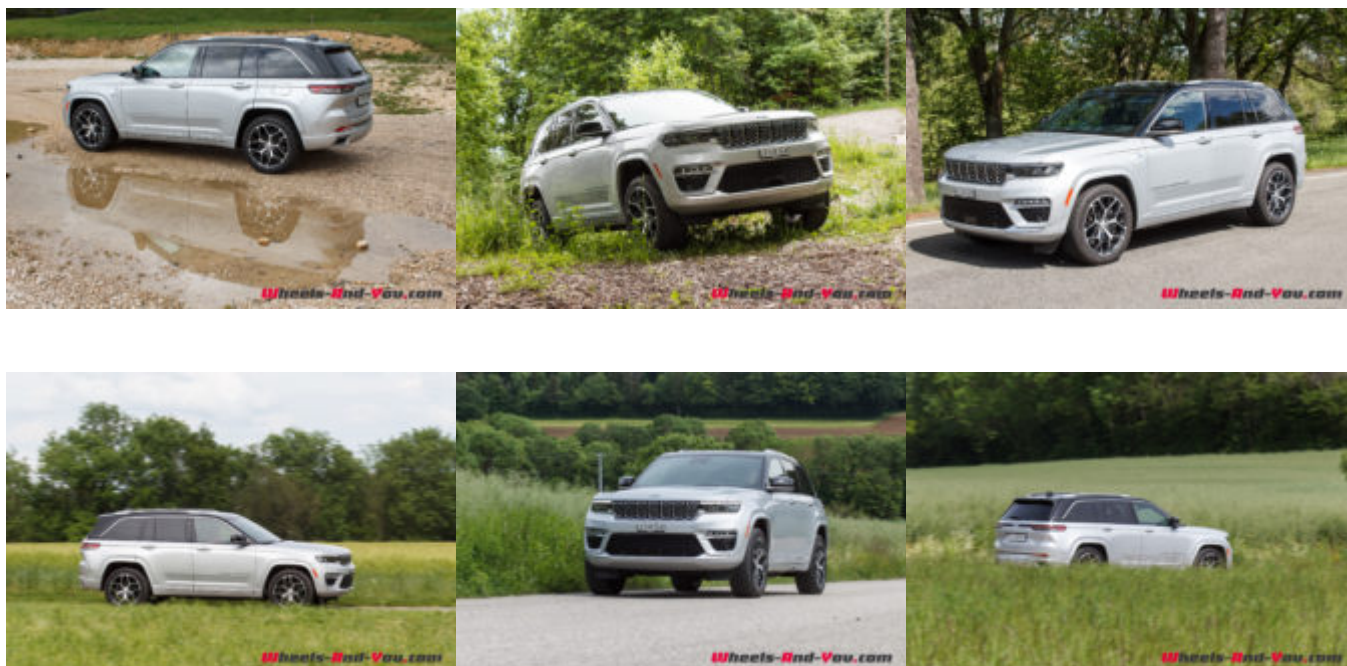


Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Stellantis / Astara (Jeep Suisse) pour le prêt de ce Jeep Grand Cherokee 4xe, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.







## **A lire aussi**

Essai - Jeep Avenger Electric : Le nouveau venu parmi les petits crossover urbains

Essai - Jeep Wrangler 4xe : Evolution d'un baroudeur

Essai - Jeep Gladiator 80th Anniversary : Gladiator... ou à raison ?

Essai - Jeep Cherokee : Ajustements avant remplacement ?

Essai - Jeep Grand Cherokee Trackhawk : The Hyper Jeep

Essai - Jeep Compass 1.4 MultiAir 170ch : Le 4x4 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 Avenger

Nouveauté - Jeep Wrangler 4xe

Nouveauté - Jeep Cherokee

Présentation - Jeep Wrangler JL

Nouveauté - Jeep Compass

Présentation - Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement - Camp Jeep 2015

Nouveauté - Jeep Cherokee



