Essai – Jeep Grand Cherokee SRT : La démesure américaine

La dernière mouture du Jeep Grand Cherokee progresse à tous les niveaux avec notamment une finition améliorée et une nouvelle boite automatique huit rapports. Wheels And You vous emmène pour l'essai de ce véritable 4×4 américain, à la sauce SRT pour l'occasion.

- 8 cylindres en V, 6'417 cm^3
- 468 CV à 6'250 t/min
- 624 Nm à 4'100 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 257 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 2'418 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'846 x 1'954 x 1'749
- Conso. mesurée : 18.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 327 g/km (G)
- dès CHF 97'900.-, modèle essayé: CHF 99'300.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany et Jérôme Marchon

---

Nous vous avions proposé l'essai de la génération précédente équipée du V6 3.0 diesel et à l'exception de quelques modifications que nous détaillerons plus tard, le véhicule arborait déjà un style extérieur relativement moderne. Si le design ne change pas radicalement, il faut reconnaitre que ce nouveau Grand Cherokee fait mieux sur tous les tableaux. Place aux explications.

A l'extérieur

Commençons par ce qui change le moins, la robe de notre mastodonte. En effet, il faut placer les deux dernières générations côte-à-côte pour observer les différences et encore faut-il maitriser le jeu des sept erreurs. Les optiques avant et arrière ont évolué pour un dessin très futuriste et la ligne semble encore un peu plus dans l'ère du temps. Ce qui change surtout, c'est que pour l'occasion nous avons hérité de la version la plus bestiale du Grand Cherokee, à savoir le SRT.

Comparé à un modèle normal comme le blanc sur nos photos, il y a moins de chrome, voire quasiment pas à l'exception entre autres des pourtours des fameuses sept entrées d'air de la calandre. Il y a également des pare-chocs plus proéminents, des bas de caisse latéraux spécifiques et surtout des ailes bien plus larges question d'envelopper les immenses pneumatiques, des 295 avec de magnifiques jantes 20 pouces en finition noire chromée.

Autre appendice réservé au SRT, son impressionnant capot moteur bombé avec deux énormes ouïes d'aération qui affirment encore plus la brutalité de l'engin. Je noterai également les deux tuyères d'échappement noires qui finalisent l'ensemble de manière homogène. Pas de doute, ce Grand Cherokee SRT arbore un look ravageur, les têtes se tournent sur son passage.

A l'intérieur

Alors que lors de mon essai du précédent Grand Cherokee j'étais resté plutôt septique sur la présentation et le choix des coloris, là c'est l'inverse. L'habitacle reflète la sportivité du modèle avec de la fibre de carbone et la quasi totalité des éléments affiche une teinte noire ou gris aluminium. Les sièges en cuir et

alcantara noir sont de très bonne facture et sont toujours autant confortables. De plus, ils proposent un excellent maintien, en adéquation avec la cavalerie dont dispose la voiture. Le volant conserve une jante très épaisse ce qui n'est pas pour me déplaire.

L'ensemble compteur est résolument plus moderne avec une partie centrale à affichage digital et configurable à souhait. Fini le vieux sélecteur de boîte avec sa grille typique et place à un levier de type joystick. Autre changement majeur, le système radio/GPS avec un écran tactile de 8.4 pouces dont l'interface est très rapide et plaisante aussi bien à l'utilisation qu'au regard. Ce dernier regroupe toutes le dernières technologies du moment et n'a rien à envier aux standards du marché.

L'ordinateur de bord du SRT dispose également de différents menus spécifiques qui vous proposent un chrono (0-100km/h, 200 et 400 m départ arrêté), mesure des distances de freinage et un G-mètre. Le tout est disponible aussi bien via l'affichage situé entre les compteurs que via l'écran dans la console centrale. Au travers de ce dernier, il également possible d'obtenir une multitude d'informations sur les températures et pressions des liquides, à l'image des lignées de petits compteurs qu'on retrouve dans les muscle cars américaines des années 70.

Bien évidemment l'équipement est ultra-complet, rien ne manque, tout à fait dans les standards US. C'est encore plus flagrant pour cette déclinaison SRT puisque la seule option est la peinture métallisée. Tout le reste est de série, tant au niveau des assistances à la conduite, de l'interface infotainement ou des éléments de confort. Malgré une qualité générale en progression, on regrettera encore la présence de plastique dur dans les parties inférieures du tableau de bord et des contre-portes. Mais au vu des tarifs pratiqués, il ne faut pas trop en demander. Vous l'aurez compris, l'ergonomie et la présentation ont fait un bond en avant. C'était nécessaire pour pouvoir régater avec les concurrents allemands ou britanniques et vous verrez plus tard que les résultats sont au rendez-vous.

La vie à bord est toujours aussi accueillante pour le conducteur et ses passagers tant l'espace proposé est généreux. C'est pareil pour le coffre qui dispose toujours d'un volume de 782 litres, extensible à 1'554 litres en rabattant la banquette arrière.

Sous le capot

La pièce maitresse de notre Grand Cherokee SRT c'est son moteur. Un V8 HEMI 6.4 litres qui développe 468 CV à 6'250 t/min pour un couple maxi de 624 Nm à 4'100 t/min. Autant vous le dire tout de suite, ça décoiffe ! Déjà au moment de mettre la bête en route, les borborygmes typiques des gros V8 américains envahissent mes oreilles pour mon plus grand plaisir, sans que cela soit assourdissant.

Comme dit un peu plus haut, la mécanique est maintenant couplée à une boîte automatique ZF 8 rapports, probablement l'une des meilleures transmissions automatiques du marché. Le passage des vitesses est ultra rapide aussi bien en mode normal qu'en mode sport. C'est un régal et si nécessaire, vous pouvez également prendre le contrôle au moyen des palettes situées derrière le volant.

Pour revenir au gargantuesque V8, ce dernier réagit immédiatement à la moindre sollicitation de l'accélérateur. C'est même un peu brutal au début lors des déplacements en ville. Mais pas d'inquiétude, on s'y habitue et on y prend même goût. En fait, toutes les excuses sont bonnes pour écraser l'accélérateur et faire rugir la mécanique. Bon vous imaginez bien qu'avec un tel monstre sous le capot plus un poids de presque 2.5 tonnes, ce Grand Cherokee SRT n'est pas un exemple de sobriété. Annoncé à 14.0 l/100km en mixte, j'aurai pour ma part mesuré une consommation moyenne de 18.3 l/100km tout au long de mon essai alors que l'ordinateur affichait entre un demi et un litre de moins. Oui c'est énorme de nos jours, mais finalement quand on voit les performances, c'est plutôt logique, surtout que je n'ai pas hésité à les exploiter pleinement lors de mon essai.

D'ailleurs pour parler de performances, le SRT dispose d'un système « Launch Control » comme on peut trouver dans les meilleures sportives du marché. Une belle ligne droite déserte m'aura permis de le tester. Une pression sur le bouton situé en-dessous du levier de vitesses, un pied sur le frein et avec l'autre j'écrase l'accélérateur, puis je relâche d'un coup le frein. Et là, c'est l'effet catapulte : le SRT bondit en avant tel une balle de fusil, vous êtes écrasés dans le siège tellement la puissance se fait ressentir. Grâce à l'ordinateur de bord, j'aurai pu noter un temps de 4.8 secondes pour le 0-100 km/h, soit deux dixièmes de mieux

que ce qui est annoncé sur la fiche technique. Générosité du système je pense. Quoi qu'il en soit, l'effet est là, c'est très impressionnant !

Au volant

Confortablement installé au poste de pilotage et une fois assimilé la taille de l'engin, presque 2 mètres de large, je partirai affronter la jungle urbaine sans crainte. Le Grand Cherokee se manie avec aisance et dispose d'un excellent rayon de braquage. Les assistances au parking avant et arrière, plus la caméra de recul, vous permettront de vous aventurer en ville sans aucun souci.

Sur l'autoroute, le confort est impérial et l'armada de chevaux transformera n'importe quel déplacement en une simple formalité. Le comportement routier a été un peu amélioré, vraisemblablement grâce à la douceur de la nouvelle boite ZF. L'amortissement est relativement ferme, point de suspension pneumatique pour ce modèle SRT.

Comme sur le modèle précédent, ce Grand Cherokee dispose d'un système Select-Trac qui régule le contrôle de stabilité, la suspension, le blocage du différentiel, la réactivité du moteur et les changements de rapports. Toutefois, pour le SRT, les cinq modes sont un peu différents. Il y a un mode « Auto », parfait pour rouler au quotidien, un mode « Snow », un mode « Tow » (pour tracter), un mode « Sport » et finalement un mode « Track ». Oui oui vous avez bien lu, « Track », donc circuit, presque un non sens sur un SUV d'un tel gabarit. Je pense que le constructeur a voulu jouer la dérision jusqu'au bout et autant proposer un tel mode quand il y a autant de canassons sous le capot. Dans cette configuration, 70% du couple est distribué sur les roues arrière, autant vous dire que malgré l'hiver peu rigoureux que nous avons eu, je n'ai pas vraiment testé ce mode. J'ai privilégié le mode « Auto », voir « Sport » au moment d'attaquer les routes de campagne.

D'ailleurs, une fois sur les petites routes justement, vous serez tout à fait enclin à aller titiller les sportives. Comme dit plus haut, la puissance est là, vous écrasez l'accélérateur et l'engin ne rechigne pas à vous propulser. Et quand ça tourne, pas besoin de baisser le rythme, le Grand Cherokee SRT avale les courbes à bon train sans provoquer trop de roulis, c'est un régal ! Bien évidemment le poids se fait ressentir et les mouvements de caisse ne sont pas très agréables pour les

passagers, mais le SRT n'est de loin pas ridicule. Son comportement routier est très performant et le plaisir de conduite est bel est bien au rendez-vous.

Pour arrêter un tel missile, il fallait des freins à la hauteur et c'est une réussite également. Les étriers de freins Brembo et les gros disques ventilés font leur travail à merveille, sans montrer la moindre faille. D'ailleurs, grâce au gadget proposé par l'ordinateur de bord, j'aurai pu mesurer une distance de 26 mètres pour passer de 80 km/h à zéro, c'est plutôt pas mal pour ce mastodonte de l'asphalte.

Verdict

Ce nouveau Grand Cherokee s'améliore par rapport à la génération précédente et cette version SRT affiche une bestialité sans limite si ce n'est celle de votre porte-monnaie. Et encore, là aussi le verdict est plutôt intéressant, puisqu'il est proposé à tout juste moins de CHF 100'000.-, soit largement en dessous des ces concurrents, le Range Rover Sport Supercharged, le Porsche Cayenne Turbo, le Mercedes ML63 AMG et les BMW X5M/X6M.

Notez quand même que l'entrée de gamme du Grand Cherokee est proposé à CHF 57'900.-, soit un véritable cadeau en comparaison des concurrents car à ce prix chez eux, vous régatez dans la taille en dessous et pas toujours avec une finition supérieure. D'ailleurs, les consommateurs l'ont bien remarqué puisque en 2013, le Grand Cherokee a été le véhicule le plus vendu dans la catégorie « Grand SUV » avec 1'326 immatriculations dans notre pays (ML : 1'265, X5 : 1'059, Cayenne : 1'004, RR Sport : 729, Touareg : 564), soit une augmentation de 227% par rapport à 2011, un record pour la marque ! Alors, qu'attendez-vous ?

Prix et options – Jeep Grand Cherokee SRT

Prix de base : CHF 97'900.-

Peinture métallisée « Brilliant Black » : CHF 1'400.-

Prix TOTAL : CHF 99’300.-

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

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

A lire aussi

Essai – Jeep Wrangler V6 3.6 : Le Dernier des Mohicans

Essai – Jeep Grand Cherokee : Spirit of America

Nouveauté – Jeep Cherokee

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
SRT
W.A.Y.

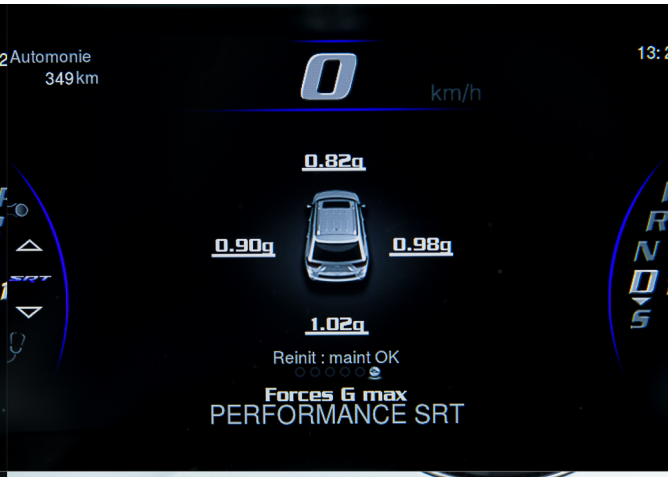
Jeep
LU·129373
W.A.Y.

SRT
W.A.Y.

W.A.Y.

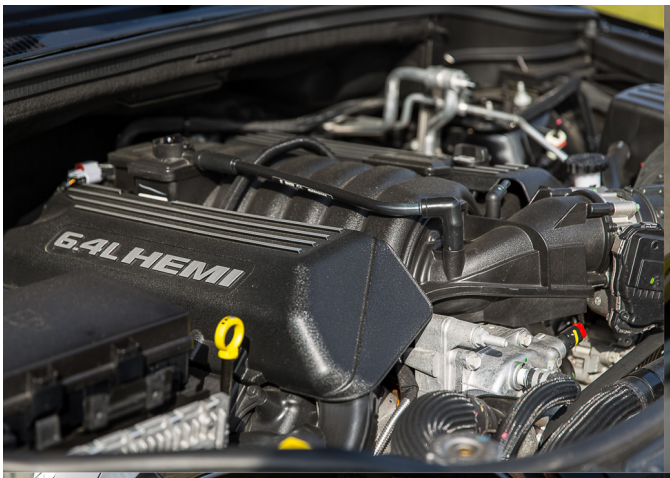
GRAND CHEROKEE
SRT
Automonie
347km
0
km/h
Grp Motoprop
8370 km
Automonie
349km
0
km/h
20
10
30
0
0
Actuelle
L/100km
349
Automonie km
17.6
Moyenne
Reinit : maint OK
8370 km
Automonie
349km
0
km/h
00.0 s
Meilleur 5.4
10s
0
W.A.Y.

Automonie
349 km
0
km/h
00.0 s
Meilleur 14.4
200 m
0
200 metres
PERFORMANCE SRT


Automonie
349 km
0
km/h
0.82g
0.90g
0.98g
1.02g
Reinit : maint OK
Forces G max
PERFORMANCE SRT

R
N
D/S

LAUNCH
SPORT
AUTO
SNOW
TRACK
TOW


6.4L HEMI

brembo

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

GRAND CHEROKEE
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
GRAND CHEROKEE
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

GRAND CHEROKEE
W.A.Y.

SRT
OFF
START
STOP
ENGINE
W.A.Y.

17°
13:34
8° ext.
17°
répéter
81 sur 883
2:42 / 4:01
aléatoire
carte
info
SD
Time after time
Time After Time
Cyndi Lauper
bluetooth
audio
Radio
Média
Réglages
Climat
Nav
Téléphn
Params
SCREEN OFF
BACK
VOLUME
TUNE
BROWSE
ENTER
A/C
AUTO
FRONT
REAR
eco
ON
OFF
START
STOP
ENGINE
W.A.Y.

19° FM 95.60 9:17 NO 4° ext. 19°
SRT
Home
Timers
G-Force
Gauges 1
0.00g
0 km/h
15° Steering Angle
0.03g
0.01g
Gauges 2
Engine
Options
Coolant Temp °C
95
96
60
130
Intake Air Temp °C
50
67
-20
120
Trans Temp °C
55
75
-40
150
Radio
Média
Réglages
Climat
Nav
Téléphn
& Apps
Best
Time Trials
0-100 ET - 4.9
200 ET - 11.2
200 km/h - 78
400 ET - 20.8
400 km/h - 109
Current
Last
Best
Save
Horsepower
24 kW
Torque
145 Nm
Oil Pressure
3 bar
P
gear
kW Nm bar

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

GRAND CHEROKEE
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.

Jeep
LU·129 373
W.A.Y.