

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

Le Jeep Wrangler avec le Mercedes-Benz Classe G et le Land Rover Defender font partie des derniers vrais 4x4, même si ces deux compères se sont bien modernisés récemment. Les purs et durs de la boue et du franchissement, enfin sur le papier vu que peu de propriétaires les exploitent véritablement. Nous voici en face de la quatrième génération de ce Wrangler qui, pour respecter les normes et ne pas être trop taxé, s'est « hybridisé ».



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm³
- 381 ch à 5'250 t/min
- 637 Nm à 3'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 156 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 2'383 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'882 x 1'894 x 1'848
- Conso. mesurée : 9.06 l/100 km
- Emissions CO₂ : 94 g/km (A)
- dès CHF 76'490.-, mod.essayé: CHF 88'695.-

Chez Jeep, après le Renegade et le Compass, l'hybridation était une obligation pour la survie du Wrangler. D'ailleurs, depuis, le Grand Cherokee a aussi subi le même traitement. Avec cette association d'un moteur thermique et d'un moteur électrique rechargeable, il abaisse ses émissions de CO₂ de presque 70%.

Mais ce surpoids et cette technologie embarquée ne vont-ils pas à l'encontre de sa philosophie première de grand franchisseur ? Serait-ce le passage obligé vers le tout électrique ? C'est ce que nous allons voir au travers de notre essai sur la route et les chemins.



A l'extérieur

Le Wrangler n'a pas changé et son capital sympathie est toujours là. On retrouve ainsi cette silhouette cubique, les sept barrettes de la calandre, ce gros pare-chocs avant, les phares ronds aujourd'hui full Led, ce capot long et plat ainsi que des protections massives tout autour de la caisse. Il attire le regard et plait. Il en impose d'autant que seule la version longue, enfin 4 portes, est disponible en plug-in hybride afin d'y loger les batteries.

Ce qui est incroyable avec le Wrangler c'est que vous êtes bien dans une communauté. A chaque fois que j'en croise un, il y a eu un petit signe de la main ou des phares. La Wrangler attitude. Cette couleur gris métallisé (Billet Silver) avec quelques touches de bleu et un logo 4xe symbolisant l'électrification du 4x4 lui va super bien.

On trouve ici ou là, pour ne pas dire partout, le petit logo symbolisant une Jeep. Le plein d'énergie se fait à droite du véhicule. Sur l'aile avant la prise de recharge électrique et à l'arrière la trappe à essence.

Sur notre Wrangler, nous avons un toit rigide escamotable. C'est plaisant de

rouler à ciel ouvert mais il vaudra mieux être deux pour remiser les parties du toit. Sinon il existe également un toit ouvrant souple à commande électrique.

L'accès au coffre arrière (de 533 à 1'910 litres) ne sera pas pratique en ville lors de stationnement si on se retrouve avec une voiture derrière car il faut ouvrir très largement la porte arrière pour pouvoir soulever la vitre arrière. Il y a un sous coffre qui peut être pratique. En option j'ai apprécié les gardes-boue peints couleur carrosserie.



A l'intérieur

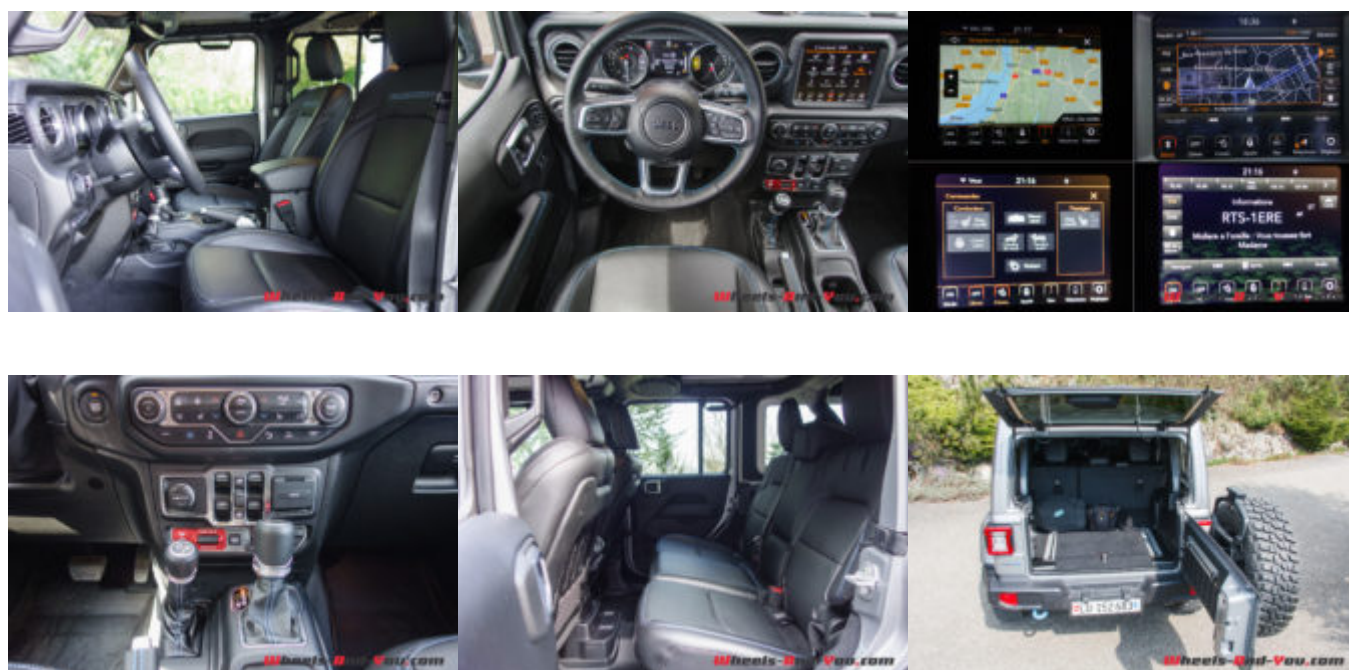
Depuis son restylage de 2018, l'intérieur n'évolue pas. L'habitacle est fait pour durer. C'est du solide. J'aime les poignées de maintien montées souples au-dessus des vitres latérales, le volant gainé de cuir avec surpiqûres bleues et l'ensemble des commandes très intuitives. De nouveaux boutons dédiés à l'hybridation, de teinte bleue aussi, s'incrustent dans le paysage comme les trois modes de conduites (Hybrid, Electric et E-save) placés assez bas à gauche du conducteur. A droite du volant, c'est encore un bouton avec son logo bleu qui, une fois actionné, autorise la régénération maximale.

Au centre du compteur trône l'écran TFT de 7 pouces. Il est personnalisable et regroupe les informations sur la gestion de la puissance électrique, l'autonomie, la puissance combinée, la vitesse et autres... Sous le pare-brise, au centre, Jeep a tenu à symboliser la jauge de la batterie par cinq LEDs bleu-ciel en forme de

barrettes, chacune représentant 20% de capacité totale.

On connaît l'habitabilité qui n'est pas extraordinaire pour le gabarit de l'engin mais on s'y sent très bien à l'avant. A l'arrière, les très grands auront du mal loger leurs jambes. La batterie totalement étanche a été encastrée sous les sièges passagers juste avant l'essieu arrière. En contrepartie, le volume du réservoir de carburant passe de 80 à 65 litres.

L'autoradio Alpine Premium propose un son incroyable, il faut dire qu'il n'y a pas moins de 9 haut-parleurs bien placés et un big Subwoofer dans le coffre arrière. Toit enlevé sur une plage d'Ibiza et son à fond, plus besoin de platine ni de DJ... on s'éloigne du concept vert/bleu.



Sous le capot

Pour animer notre Wrangler 4xe, on dispose d'un quatre cylindres 2.0 essence turbo de 272 ch et un moteur électrique de 107 kW (145 ch) placé en amont de la boîte de vitesses. Cette association fournit un couple camionnesque de 637 Nm et une puissance cumulée de 380 ch. Grâce à l'hybridation, les émissions de CO₂ passent à 94 g/km et surtout, selon la fiche technique, on peut rouler jusqu'à 42 km en tout électrique.

La batterie lithium-ion est d'une capacité de 17,3 kW/h. Pour sa recharge totale en courant alternatif, il faudra compter 10 heures sur une prise domestique et 2 heures 30 sur une borne de 7,4 kW/h. Une application Jeep à télécharger sur son

smartphone permet de programmer la charge, localiser des bornes ou encore démarrer le chauffage avant de rejoindre son véhicule.

En termes de consommation, si vous roulez en mode hybride (donc batterie chargée), vous pouvez selon votre utilisation descendre sous les 7,0 l/100km. En roulant en montagne, je relève 8,2 l/100km. Mais dès que les ressources des batteries sont dépensées, la moyenne s'établit à 12,0 l/100km, voire plus si vous décidez d'utiliser le mode récupération. En mode tout électrique, je parviens pour ma part à parcourir 38 kilomètres, ce qui reste honorable eu égard au poids de l'engin.



Au volant

Il y avait longtemps que je n'avais pas escaladé un Wrangler. Heureusement qu'il y a la poignée pour monter à bord de cette déclinaison Rubicon dont la garde au sol est encore plus haute que sur le reste de la gamme avec ses 25,3 cm. Ce n'est pas plus mal que je récupère l'engin dans un grand espace, car manœuvrer ce Wrangler requiert une certaine habitude. En effet, hormis son fort gabarit, c'est l'impossibilité de voir les ailes avant qui vous montre que vous n'êtes pas aussi puissant qu'escompté et se pencher pour voir si cela passe sera parfois salutaire. Mais quel plaisir à son bord.

Je m'élance en mode électrique. Le silence pour une voiture électrique n'est pas total. Bruits d'air et surtout des pneus « terrain » viennent contrarier ce dernier.

Pas grave et je l'accepte d'autant que ce serait presque déroutant s'il n'y en avait pas (du bruit). En effet, cela reste une voiture virile, un vrai 4x4 presque rustique, à l'ancienne, avec un châssis en échelle composé de deux ponts rigides. Presque, car avec les voies plus larges, ce Wrangler est posé sur la route et le confort d'amortissement est magnifiquement dosé.

Je passe en hybride et choisis d'activer la récupération d'énergie. Le moteur thermique se met en action. Rugueux, il émet un son étonnant et puissant pour un quatre cylindres turbo. La boîte automatique passe en douceur ses huit rapports en fonction de votre conduite et de la nature du terrain. On sent bien la récupération d'énergie au lever de pied. Lors d'un freinage, on sent d'abord un ralentissement par régénération puis le freinage par friction sur les disques. Freinage puissant, en deux temps comme écrit précédemment et qui se dose facilement pour un véhicule hybride.

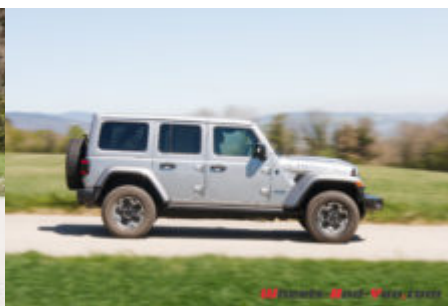
Indépendamment du couple important, l'ensemble moteurs/boîte est agréable mais tout de même, à 70 km/h avec ces pneus BF Goodrich typés « terrain », j'ai l'impression d'être à plus de 100 km/h. J'enchaîne ainsi les virages et je m'accoutume à cette direction qui me semble incertaine mais qui ne fait que retransmettre ce que les crampons cherchent en adhérence sur le bitume. Je profite ainsi de ce confort qui n'a rien de sommaire, même si je suis un peu chahuté de gauche à droite.

Après quelques kilomètres, je m'engage sur un chemin de terre et j'accélère le rythme. L'arrière est un peu joueur car beaucoup de couple déboule sur l'essieu arrière et sur ce terrain ça glisse. Mais cela se contrôle facilement et se remet en ligne, c'est sympa à gérer. Le Wrangler prends de la vitesse dans un nuage de poussière. Je suis secoué gentiment dans tous les sens mais le « navire » tient sa trajectoire, imperturbable. Capitaine Oh Capitaine ! on reste sur ce chemin ? Mais non moussaillon il faut essayer tous les terrains. Je décide donc de m'aventurer sur... l'autoroute. Même si la puissance est là, je comprends que ma monture du jour n'apprécie pas vraiment ce type de roulage. Son truc à ce Wrangler, c'est la piste, la boue, la neige, la vie quoi, ce qui glisse ou qui ne se franchit pas avec une simple voiture. Alors pas facile quand il ne neige pas, ne pleut pas, d'apprécier à sa juste valeur, ses capacités de baroudeur.

Je m'enfonce dans la forêt en mode tout électrique. Chuuuuut. Jusqu'à 30 km/h vous avez obligatoirement un son pour avertir les éventuels piétons. Puis plus

rien. J'évolue à roues feutrées et ne dérange presque pas dame nature. L'autonomie diminue rapidement et je veux en garder un peu pour faire un peu de franchissement. Je bifurque sur un chemin de terre puis sur du caillou, de la roche et du plus abrupte. Dans certaines situations, le moteur thermique s'enclenche et je sens le couple porter ce Wrangler pour le faire crapahuter comme un cabri. Pour m'aider dans ces situations j'utilise les deux caméras, une diriger vers l'avant et l'autre vers l'arrière. Ce n'est pas de la reconstruction 3D mais ça aide. Je m'enhardis à jouer avec le petit levier et à sélectionner le mode 4L (vitesses courtes) sans aller tout de même jusqu'à bloquer le différentiel (AR ou AV et AR). L'engin s'accroche, se tord dans tous les sens mais à aucun moment je n'ai de problème de répartition des masses. Il grimpe et passe dans la rocaille sans difficulté. Il faudrait aller sur un terrain boueux et dédié avec certaines difficultés pour voir la différence avec un Wrangler disposant exclusivement d'une motorisation thermique.

Parfois, ça glisse mais tranquillement, sans même déconnecter les barres stabilisatrices à l'avant pour bénéficier d'une plus grande amplitude lors des croisements de ponts, juste sur le couple, ce Wrangler 4xe s'extirpe d'endroits où je ne pensais pas pouvoir évoluer. L'électrification, avec son couple instantané, apporte vraiment une souplesse appréciable pour évoluer en dehors du bitume. Celui qui désirera rouler plus souvent sur l'asphalte pourra choisir des pneus plus adaptés. Mais finalement, il est tellement attachant ainsi. N'est-il pas né pour vivre avec ces pneumatiques « terrain » ?



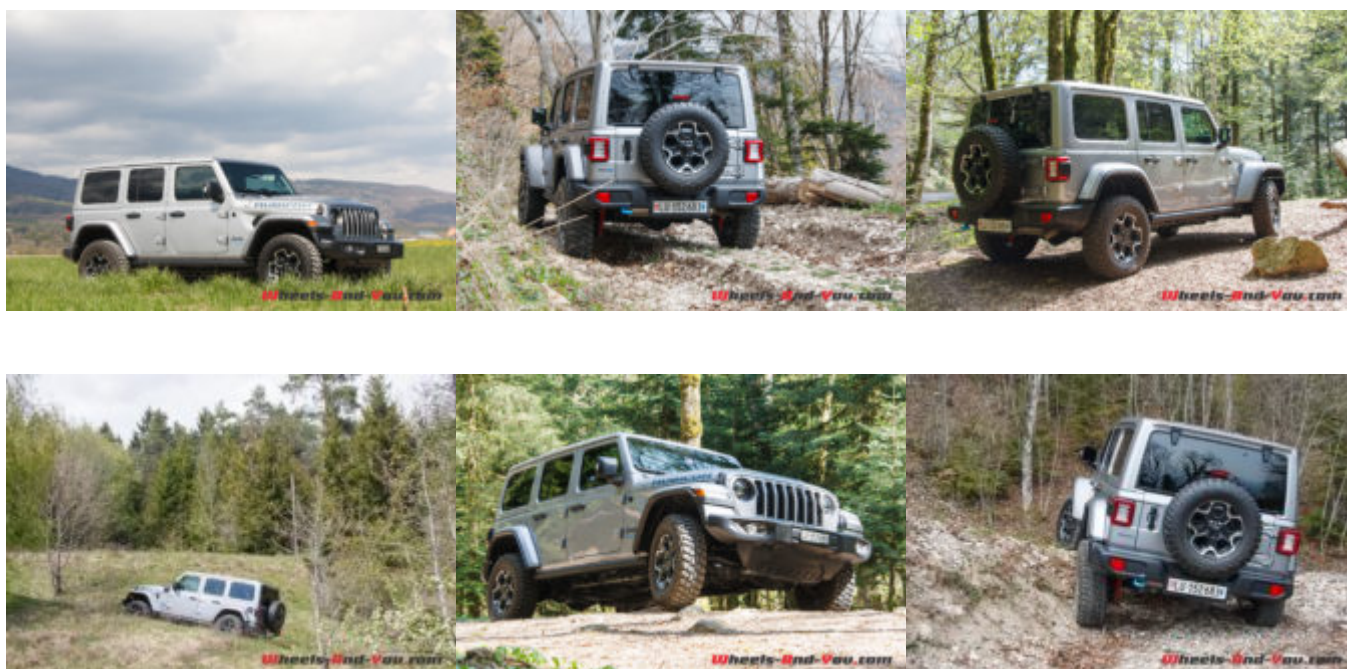


Verdict

Le Wrangler 4xe reste un pur franchiseur, surtout avec cette monte pneumatique. C'est un vrai baroudeur que rien n'arrête mais aussi une vraie voiture plaisir malgré le surpoids lié à l'hybridation. Cette technologie apporte un réel plus avec un couple instantané et une puissance élevée. Les purs qui l'utiliseront pour crapahuter apprécieront.

Cette déclinaison 4xe est conçue pour celui qui fera une centaine de kilomètres par jour, pouvant ainsi profiter pleinement de l'hybridation en rechargeant chaque soir. Reste que rouler en tout électrique à son bord est assez sympathique et que, cumulé avec le moteur thermique, cela permet d'envisager de longs parcours.

En attendant 2025 pour un probable Wrangler full électrique (le Magneto), profitons de ce Plug-in Hybrid 4xe qui ne démerite pas.





Prix et options - Jeep Wrangler 4xe JL PHEV Rubicon

Prix de base : CHF 78'490.-

Peinture métallisée "Billet Silver"

Dual Top en couleur carrosserie

Pack Safety

Sièges et tableau de bord en cuir Pretium noir

Pack Heady Duty Rubicon

Garniture de pavillon avec isolation phonique supplémentaire

Kit de fixation de charge dans le coffre

Tapis de sol All-weather MOPAR

Volant et chauffage des sièges avant

Phares SmartBeam allumage automatique

Système d'alarme avec détection mouvement et capteur d'inclinaison

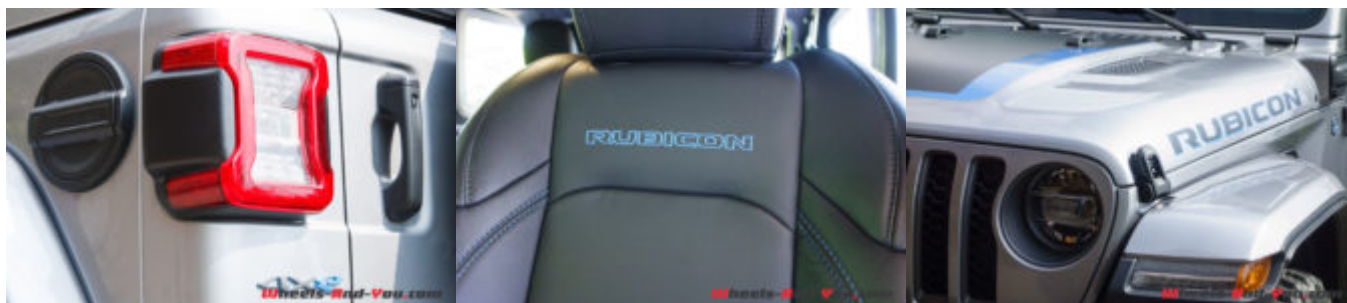
Garde-boue couleur carrosserie

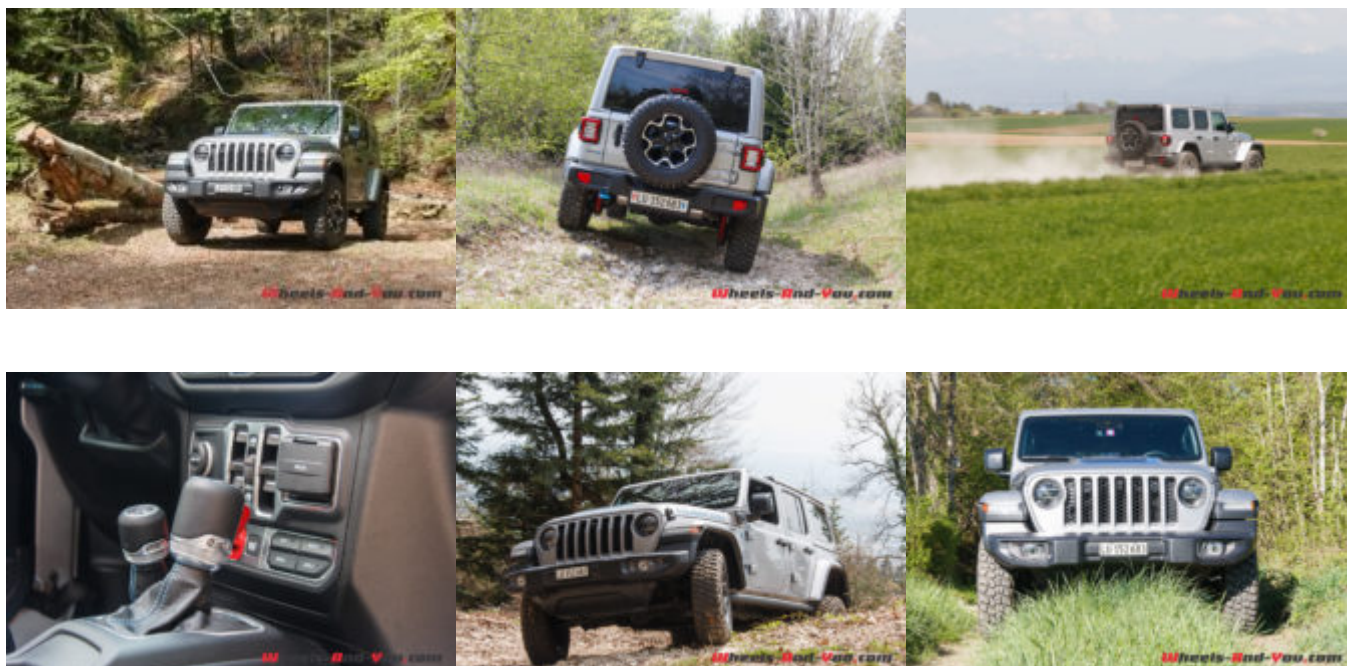
Prix TOTAL : CHF 88'695.-



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

Nos remerciements à Stellantis - FCA Switzerland SA (Jeep Suisse) pour le prêt de ce Jeep Wrangler 4xe, ainsi qu'au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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 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 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

