Essai – Dodge Durango SRT : La modularité d'une familiale dans un destroyer

Dodge nous gratifie encore une fois d'une bête prête à tout pour prouver qu'aux USA la démesure et la folie sont bien présentes. Après la Challenger, c'est au Durango de se faire greffer un bon gros V8 HEMI ! Les impressions de Wheels And You après quelques jours aux commandes de cette déclinaison SRT.



- V8, essence, 6'417 cm^3
- 481 ch à 6'000 t/min
- 637 Nm à 4'300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : n/a
- 0 à 100 km/h en 5.0 sec.
- Poids : 2'500 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'110 x 1'924 x 1'827
- Conso. mesurée : 17.4 l/100 km
- Emissions CO_2 : 389 g/km (G)
- dès CHF 96'200.-,mod.essayé : CHF 97'500.-

Texte et photos : François Cuany

Disponible depuis 2011 dans des configurations moteur plus sobre, c'est en 2017 que le Durango se voit présenté avec le logo SRT par Dodge. SRT ? Cela ne vous parle pas ? Street & Racing Technology ! Eh oui, ce label typique des Muscle Car apposé sur un gros, très gros, SUV laisse envisager le plus bestial.

Il me tardait de l'essayer car je dois bien l'avouer… il me plaît depuis que je l'ai découvert à sa sortie.






A l'extérieur

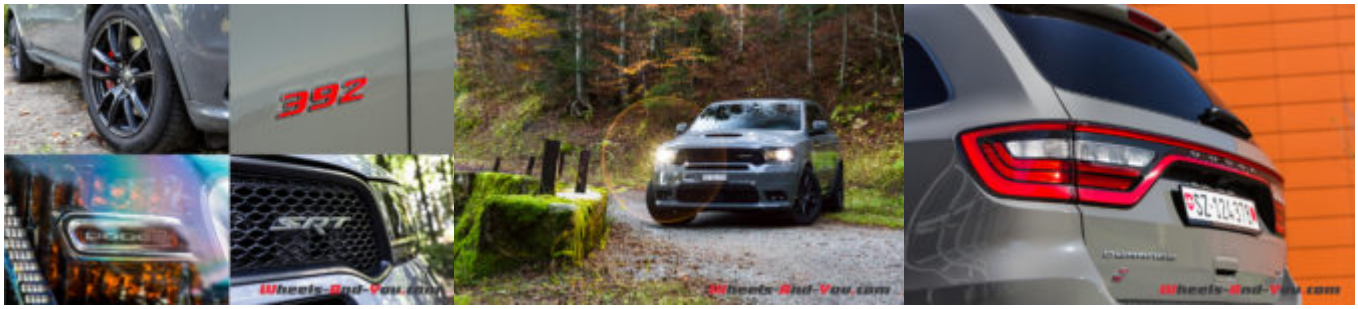
Au premier coup d'œil il ne faut pas être un grand connaisseur pour se rendre compte de la taille démesurée de notre monture d'essai. Il partage la plateforme du Jeep Grand Cherokee et se retrouve encore plus déraisonnablement volumineux que ce dernier. Mais est-ce vraiment important ? Ce qu'on aime c'est son côté sauvage et à contre-courant du monde de l'automobile actuel. Parce qu'il faut bien l'admettre, ce genre de véhicule n'est pas approuvé par les plus éco-friendly.

La double calandre ultra imposante et massive souligne ses formes bodybuildées. Ça lui donne un air de monstre prêt à gober sur son passage tout ce qui lui barrerait la route. Parlons du capot… il est si haut avec ses entrées d'air qu'il me vient presque une pensée émue pour les badauds n'osant pas se lancer sur les passages piétons devant lui. De plus, la teinte Destroyer Grey, désormais bien à la mode, lui donne un effet vaisseau amiral tout droit sorti de Star Wars… je ne sais pas vous, mais moi j'adore !!!

De profil, cela se gâte un peu lorsqu'on s'approche de l'arrière. Pour gagner du volume d'habitacle et lui faire gagner une 3ème rangée de sièges (contrairement aux deux rangées du Grand Cherokee) la chute du coffre se voit devenir un peu trop carrée à mon goût. On passe d'un avant ultra agressif à un trois-quart arrière

un peu monospace, dommage. Heureusement qu'il y a les grosses jantes 20 pouces enfermant les imposants étriers de freins Brembo rouges pour ajouter un peu de piquant à sa ligne.

Sa poupe lui ramène, à mon goût, ce qu'il manque sur les flancs. Bien que très massif, pour ne pas dire mastoc, la ligne de phare griffée de la désormais traditionnelle signature lumineuse, se marie très bien avec le pare-chocs insérant les deux sorties d'échappement de notre modèle SRT. Le hayon du coffre est surplombé d'un becquet qui rappelle le côté sportif de la bête.





A l'intérieur

Une fois à bord, on constate immédiatement les similitudes avec la Challenger ou le Grand Cherokee. Ça n'est pas négatif mais ça manque un peu de personnalité par rapport à ses homologues. Quelques détails pour les différencier auraient été bienvenus.

Bien que nous ne soyons pas sur des standards européens où tout serait gainé de cuir, les assemblages sont bons et les touches de carbone de part et d'autre de l'habitacle rappellent que nous sommes dans le haut de gamme de la marque.

Si l'esthétique et la qualité des matériaux laissent à désirer pour certains, l'équipement est quant à lui ultra complet. Les américains ne sont pas avares de ce côté-là. Il y a simplement…. Tout ! Des modes de conduites personnalisables, un système infotainement, des caméras de partout, des sièges chauffants et

réfrigérants. La liste est longue et surtout de série !

Une fois passé à l'arrière, je constate vite que la modularité des places est exemplaire. Ici, nous n'avons pas deux mais bien trois rangées de sièges. La 3ème rangée dépliée, le coffre s'en retrouve très largement amoindri mais toujours utilisable. Celle-ci rabattue, il y a de quoi profiter d'un très grand volume exploitable sur toute la hauteur, vu la forme du toit et du hayon.

La deuxième rangée de sièges est composée de deux fauteuils plutôt que d'une banquette trois places. Un gain de confort non négligeable puisqu'ils se règlent exactement comme un siège avant traditionnel.



Sous le capot

392. On retrouve un peu partout ce chiffre. 392 cubic inches ou plus simplement 6.4 litres ! Voici donc la cylindrée du V8 HEMI greffé au cœur de notre Durango SRT. Affûté comme il se doit, ce gros moteur atmosphérique développe 481 ch pour un couple de 637 Nm. Un vrai tracteur !

Pas besoin de faire un dessin. Les envolées lyriques du V8 atmosphérique sont un vrai pousse au crime. Il suffit de jouer des palettes pour que la boîte de vitesses automatique à huit rapports place le régime idéal pour arracher ce Durango du bitume.

Dans le but de tracter de manière optimale les 3.5 tonnes autorisées, un mode «

remorque » est sélectionnable de la même manière que le mode « Sport » ou « Track ». La transmission et les courbes moteur s'en retrouvent adoucies. Puis, un frein de type gâchette à côté du volant est là pour assister le freinage en descente par exemple. Un gadget indispensable pour les longs trajets en faux plat.

Du côté de la consommation, il n'y a pas de miracle, bien que donné à 15.7 l/100km en utilisation mixte, il faudra compter avec les 17.4 l/100km de moyenne mesurés lors de mon essai composé à parts égales entre autoroutes et routes de campagne.



Au volant

Le concessionnaire à côté de chez moi en a réceptionné un dès sa sortie. Je tourne la tête à chaque fois que je passe devant car j'adore le déraisonnable de ce genre d'auto. Je me réjouis donc d'en prendre le volant ! N'étant pas dépaysé par rapport aux autres modèles Dodge/Jeep essayés récemment, je n'ai aucune peine à trouver mes marques une fois assis sur le siège conducteur.

Allez, on presse le bouton et le V8 s'anime ! La sonorité est bien présente et on est directement projeté aux USA, au pays des Muscle Car.

C'est gros ! Le gabarit plus qu'imposant se fait tout de suite sentir au volant. Du reste, pour s'enfiler dans les petites places de parc régionales… merci les caméras ! Mais après tout, il est fait pour rouler sur des grands espaces. Alors allons-y !

Les premiers jours, il pleut sans cesse. Je ne roule donc que pour mes trajets quotidiens où il se révèle plutôt confortable et agréable à conduire. Je ne peux malgré tout pas m'empêcher de peser de mon pied droit pour faire rugir la bête. Je reste prudent et sens bien que les quelques 2'500 kg de l'engin ne me pardonneront pas d'écart sur ce sol mouillé.

Les jours suivants, la pluie se calme et je profite de rouler sur les petits chemins de campagne que je connais bien. La puissance et le couple sont d'un très bon compromis. On en a largement assez pour jouer au dragster, on n'a toutefois pas dans les mains une arme qui nous satellise comme le Grand Cherokee Trackhawk. Pour rouler tous les jours, il en devient donc beaucoup plus raisonnable, si j'ose dire.

Le poids est l'ennemi de la performance, il ne faut pas s'en cacher. Bien qu'en ligne droite il soit jouissif, dès que les courbes approchent, il faut faire preuve de parcimonie et ne pas oublier de ralentir ce gros bébé à temps et suffisamment pour sortir sans encombre des virages. Sur les chemins sinueux il se révèle néanmoins relativement agile, compte tenu de sa masse, et bien que les freins soient rapidement dépassés, je prends un malin plaisir sur les petites routes de montagnes à jouer avec la prise de roulis et des transferts de masse.

Lors d'une escapade sur des routes d'alpage, je profite de l'occasion pour tester les aptitudes au terrain. Bon… revenons vite sur la route. L'angle de franchissement médiocre et sa garde au sol relativement basse cumulés avec des pneus très larges, vous obtenez un cocktail qui ne lui permet pas de sortir des sentiers battus avec brio. Mais comme c'est avant tout un SUV Muscle Car, on lui pardonne !

Je n'ai malheureusement pas eu l'occasion de tracter pour tester les modes dédiés à cet effet et le système de freinage de remorque. Mais quand je vois son comportement dans les autres situations, nul doute qu'il remplisse le cahier des charges haut la main de ce côté-là.








Verdict

Pour ce grand SUV, complètement hors normes tant par son gabarit que par son bilan écologique, je dois bien avouer avoir craqué malgré tout. Il est bien clair que vous passerez à la station-service avec émoi et que vous vous ferez des amis dans le quartier en rentrant tard le soir. Mais après tout, c'est une auto qui a encore une âme et qui sort des sentiers lissés de ce que l'on voit sur les routes habituellement de nos jours.

Lors de cet essai, je réalise des trajets de toutes distances et j'ai même parfois besoin de charger du matériel volumineux. Il répond présent et avec brio dans chacun de ces exercices. Mais je ne suis pas surpris car après tout c'est un cousin très proche du Grand Cherokee et on lui reconnaît déjà ces valeurs.

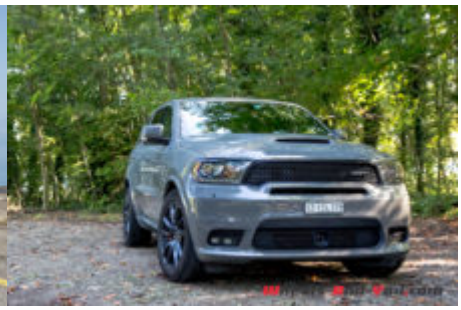
Pour cette livrée SRT il faudra tout de même débourser un peu plus de CHF 95'000.-. La somme n'est pas anodine compte tenu de la finition, mais le rêve américain a-t-il vraiment un prix ?









Prix et options – Dodge Durango SRT

Prix de base : CHF 96’200.-

Power Sunroof : CHF 1’300.-

Prix TOTAL : CHF 97’500.-








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

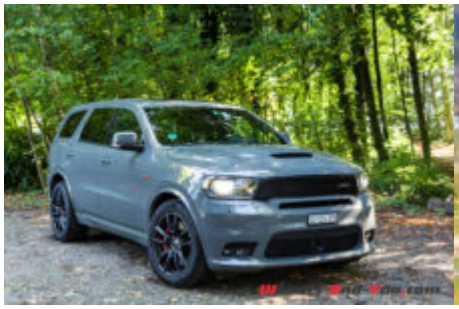
Nos remerciements à AGT Europe Automotive Import SA pour le prêt de ce Dodge

Durango SRT, ainsi qu'au garage ZZ Automobiles à Rolle pour leur soutien logistique.







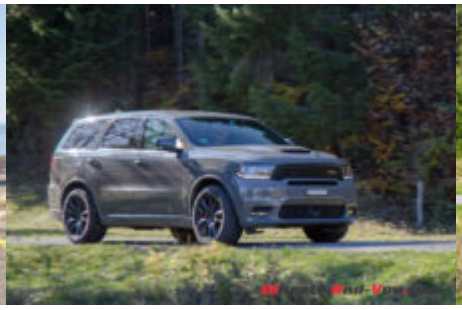





A lire aussi

Essai – Dodge Challenger SRT Hellcat : Au diable la raison !

Nouveauté – Ram 1500





Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


SRT