Essai – Jeep Cherokee : Ajustements avant remplacement ?

Alors que l'actuelle mouture de la Jeep Cherokee est arrivée en 2014, elle a reçu dernièrement de nouvelles motorisations et un facelift qui lui confère une esthétique plus consensuelle. Comment se positionne-t-elle désormais parmi la concurrence ? C'est ce que Wheels And You vous présente ci-dessous.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'995 cm^3
- 272 ch à 5'250 t/min
- 400 Nm de 3'000 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 206 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.2 sec.
- Poids : 2'010 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'623 x 1'859 x 1'681
- Conso. mesurée : 9.95 l/100 km
- Emissions CO_2 : 230 g/km (G)
- dès CHF 53'900.-,mod.essayé: CHF 59'450.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La Jeep Cherokee en est donc à sa cinquième génération. Apparue en 1974 dans

la version SJ, elle a ensuite successivement proposé les versions XJ dès 1984, KJ dès 2001, KK dès 2008 puis l'actuelle KL depuis 2014 dont l'esthétique ne fait pas l'unanimité, loin s'en faut.

Contrainte de s'adapter aux nouvelles normes d'émission, la version haut de gamme propulsée par un groupe V6 voit ce dernier remplacé par un 4 cylindres turbo. Voyons ce qu'elle propose.

A l'extérieur

Dès son lancement, la Cherokee KL a suscité passablement de commentaires quant à son design. Un avant presque effilé tranchant avec le style visuel habituel de la marque, un porte-à-faux avant imposant, des phares style yeux bridés placés très haut, une calandre dont les sept ouvertures typiques de la marque semblent cassées. Coupant complètement avec son prédécesseur, il s'éloignait également du design habituel Jeep.

Avec ce restyling, Jeep corrige le tir en reprenant les principaux codes esthétiques du Grand Cherokee considéré plus plaisant. La face avant est nettement plus verticale et le regard bridé laisse la place à des phares en rectangles allongés sur le modèle de son grand frère. Latéralement, le véhicule garde des arches de roue anguleuses et une garde au sol conséquente alors qu'à l'arrière les feux sont placés directement sous la vitre de hayon et voient leur surface accrue. S'il perd sans doute un peu de personnalité, le design est désormais assurément moins clivant.

Ses dimensions demeurent celles d'un SUV moyen : 4.623 m de longueur, 1.859 m de largeur et 1.681 m pour la hauteur de cette version Overland dont la garde au sol est inférieure de 20 mm par rapport à celle du Trailhawk.

Dans la finition dont je dispose, la voiture est proposée avec des jantes spécifiques de 19'' chaussées de pneus 235/50 R 19. Quant au poids, il s'élève à

2’010 kg, valeur plutôt élevée dans le segment.

A l’intérieur

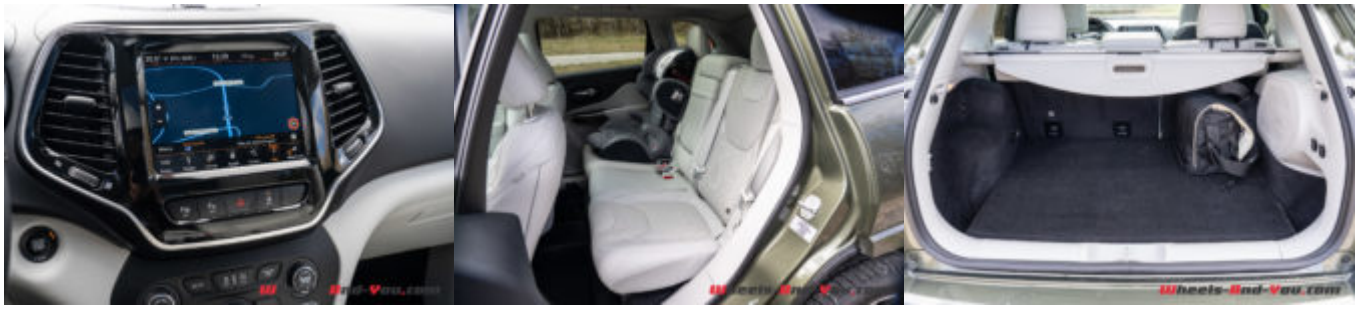
A peine installé derrière le volant, je constate que l’origine des concepteurs de cette Jeep ne fait aucun doute, le tableau de bord s’affiche dans un style d’outre Atlantique typique : compteur et compte-tours classique avec aiguille orange, jauge de réservoir horizontale avec aiguille orange verticale à la mode des américaines de la fin des années 50, grand levier de commande de la transmission, on retrouve les codes visuels typiques des marques américaines.

La qualité de finition est de bon niveau avec la plupart des plastiques moussés et, sur mon véhicule de presse, un bel intérieur cuir gris clair ainsi qu’un toit vitré panoramique et ouvrant de série. Excepté une position de conduite que je trouve bien trop haute à mon goût, l’ergonomie est plutôt réussie. La boîte à gants ou les vide-poches de portière ne sont pas immenses alors que le vide-poches situé sous l’accoudoir central est de bonne taille.

Les places arrière sont plutôt spacieuses et leur assise est particulièrement confortable, comparable à celle des sièges avant. Quant au coffre, il propose un volume de 448 litres, plutôt petit pour le segment, mais se rattrape avec 1’555 litres sièges rabattus.

L’info-divertissement me paraît complet, même si je ne trouve pas l’arborescence des menus très pratique. Je dois chercher plusieurs options ou commandes

pendant au moins dix minutes avant de finalement les localiser, excepté une que je n'ai jamais trouvée : supprimer le guidage en cours ! Mis à part le remplacer par une nouvelle destination ou atteindre celle programmée, pas moyen de l'interrompre. Le système UConnect intègrant CarPlay et AndroidAuto qui s'affichent sur l'écran 8.4'' très réactif.



Sous le capot

Afin de réduire – un peu – les émissions du propulseur phare de son Cherokee, Jeep abandonne le V6 au profit d'un 4 cylindres turbocompressé de 1'995 cm^3. Ce dernier développe exactement la même puissance que le V6, soit 272 ch (200 kW) à 5'250 t/min. Le couple rend 50 Nm à son prédécesseur et s'élève à 400 Nm sur une plage de régimes entre 3'000 et 4'500 t/min.

La transmission automatique à 9 rapports et convertisseur de couple est tout ce qu'il y a de plus classique. Le levier de commande également, qui bascule côté conducteur pour proposer un mode séquentiel via le levier où des palettes au volant. La boîte de transfert avec gamme de vitesses courtes n'est pas disponible sur la finition Overland mais cette dernière dispose du système Activ Drive I à quatre roues motrices. Un sélecteur Select-Terrain propose quatre positions : Auto, Snow, Sport et Sand/Mud, complétée par un mode Rock et un blocage du différentiel arrière sur la version Trailhawk.

La consommation annoncée est de 10.1 l/100 km sur parcours mixte. Durant mon

essai, en roulant principalement sur le réseau routier secondaire et environ 25% d'autoroute, je mesure 9.95 l/100 km en moyenne, avec un plein à 9.31 l/100 km, soit une valeur inférieure à la valeur affichée. C'est rare et cela mérite d'être relevé. Le véhicule demeure toutefois en classe énergétique G avec 230 g/km de CO_2.

Au volant

A part une assise que je trouve bien trop haute, l'ergonomie générale est attrayante et sans surprise pour un véhicule américain. La première chose qui me frappe est le bruit du moteur. Le 4 cylindres s'avère plutôt bruyant lorsqu'on le sollicite et d'une sonorité surprenante : on dirait un petit diesel avec un cliquetis sonore peu agréable, vraiment pas en phase avec un SUV plutôt confortable par ailleurs. A ce point près, le moteur est vraiment surprenant de docilité et d'allégresse. Il emmène avec une étonnante facilité les deux tonnes du Cherokee, à tel point qu'on croirait ce dernier peser 500 kg de moins. Les performances sont d'ailleurs quasi équivalentes avec celles de la précédente version V6 atmosphérique et cela malgré un couple de 50 Nm inférieur.

Le véhicule s'avère agréable et plutôt bien suspendu. Certes, il prend passablement de roulis sur l'appui mais cela ne nuit ni au confort, ni à l'efficacité générale. En le poussant dans ses retranchements, le train avant montre ses limites avant l'arrière et le véhicule sous-vire ; il suffit alors de lever le pied pour inverser la tendance. Excepté le bruit du moteur déjà cité, l'insonorisation est de bon niveau, sans bruits aérodynamiques ou de roulement.

Je trouve par contre l'agrément de la transmission automatique d'un autre temps. Si elle fonctionne plutôt bien et sans à-coup à l'accélération, elle est d'une lenteur affligeante au kick-down ou en mode séquentiel. Comme au freinage elle ne rétrograde que lorsque le régime moteur descend à env. 1'100 t/min, elle doit obligatoirement descendre un voire deux rapports lorsqu'on remet les gaz. Or

chaque rétrogradage demandant environ une seconde pleine – oui, vous avez bien lu ! Lorsque je remets les gaz après un gros freinage, rien ne se passe avant un temps qui parait une éternité, au point qu'au début de mon essai, je me suis demandé si le moteur avait un souci de coupure d'injection. Et en mode séquentiel, c'est la même chose : il faut attendre une seconde après la pression sur l'une des palettes pour que la boîte daigne finalement changer de rapport, autant en accélération qu'au rétrogradage. Si c'est évidement frustrant lorsqu'on souhaite rouler un peu dynamiquement, ce n'est pas vraiment pénalisant lorsqu'on roule tranquillement en mode automatique, dans un style « américain ». Reste que sur les routes européennes, on a parfois envie d'un peu plus de dynamisme, même au volant d'un SUV.

Dans le terrain, il a beau afficher la marque Jeep et disposer du système Jeep Activ Drive I à 4 roues motrices, ce Cherokee ne présente pas de réelles capacités de franchissement. Il se révèle par contre performant en tout chemin, même sur terrain boueux. Pour celui qui souhaite plus d'aptitudes au tout-terrain, il faut opter pour la version Trailhawk qui propose en option une boîte de transfert, un blocage de différentiel arrière, une garde au sol rehaussée et une capacité de gué de plus de 50 cm. Pour l'avoir découvert dans l'ancienne version V6, le véhicule offrait alors de véritables aptitudes de franchissement dignes de l'image de la marque.

Verdict

Cette seconde version KL du Cherokee s'avère donc être un bon SUV plutôt confortable mais peu dynamique et sans aptitudes particulières en tout-terrain, excepté pour le Trailhawk. Il ne peut dissimuler sa conception datant d'une dizaine d'années et est aujourd'hui nettement dépassé par une concurrence de plus en plus coriace sur un segment parmi les plus porteurs pour tous les constructeurs. En prenant en compte l'absence d'agrément de sa transmission automatique à l'ancienne et le manque de dynamisme du véhicule, je comprends que les chiffres de vente du Cherokee soient restés plus limités qu'aux USA où ils démontrent un certain succès.

Reste que pour qui aime le style américain et cherche un SUV du segment moyen avec une certaine prestance, ce Cherokee reste une alternative pour se démarquer. Mais Jeep devra vraiment évoluer avec la prochaine mouture de son Cherokee s'il entend reprendre des parts de marché à l'avenir.

<u>Prix et options – Jeep Cherokee Overland</u>

Prix de base : CHF 58’500.-

Peinture métallisée « Olive Green » : CHF 950.-

<u>Prix TOTAL : CHF 59’450.-</u>

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

Nos remerciements à FCA Switzerland SA pour le prêt de ce Jeep Cherokee Overland, ainsi qu’au garage GSG Racing Concept pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 Cherokee

Présentation – Jeep Wrangler JL

Nouveauté – Jeep Compass

Présentation – Jeep Renegade by Garage Italia Customs

Evènement – Camp Jeep 2015

Nouveauté – Jeep Cherokee

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com