

NOUVEAUTÉ

JEEP CHEROKEE 2,5 L CRD

Jeep et fier de l'être

Respecter la tradition que lui impose son appartenance au clan Jeep, sans manquer le train de l'évolution, tel est l'objectif que s'est fixé le nouveau Cherokee qui souhaite séduire les amateurs de 4x4 de loisirs, sans déplaire aux aficionados du franchissement.

Par Thierry Emptas.



**COMMERCIALISATION
5 OCTOBRE**

Afin de séduire une clientèle plus jeune et plus urbaine, le nouveau Jeep Cherokee, uniquement disponible en cinq portes, arbore une carrosserie aux formes douces et au gabarit compact. La présentation intérieure est également plus séduisante qu'autrefois. La disposition des commandes et la qualité de la finition sont en progrès.

D'abord il y a cette calandre à sept ouïes verticales, ensuite il y a les deux phares ronds qui redessinent l'extrémité du capot, enfin il y a les passages d'ailes largement ourlées qui viennent épauler la carrosserie. Le reste est plus classique, mais quand on découvre le nouveau Che-

erokee, on sait immédiatement à quelle dynastie il appartient. Pourtant entre le respect de la tradition et l'évolution actuelle du marché, la marge de manœuvre des responsables du projet n'était pas large. Il fallait imaginer un véhicule capable de séduire la clientèle attirée par les 4x4 de loisirs, tout en préservant les aptitudes en franchisse-

ment qui ont fait la réputation de Jeep. Et l'on peut dire que le pari est gagné. Avec une longueur hors tout (roue de secours comprise) de 4,50 m et une hauteur de 1,87 m, le nouveau Cherokee est un véhicule compact, ce qui devrait plaire à une clientèle urbaine (lire l'interview de Stéphane Labous, directeur du marketing, page 31).

NOUVEAUTÉ

JEEP CHEROKEE 2,5 L CRD

L'avis de Stéphane Labous,
directeur du marketing
Chrysler Jeep

A l'heure où le marché du 4x4 connaît une forte croissance et où l'offre se diversifie, l'arrivée du Cherokee revêt une importance capitale pour Jeep. Stéphane Labous nous explique comment, entre SUV très tendance et authentiques 4x4, ce nouveau venu se positionne.

« Le nouveau Cherokee est plus polyvalent que le précédent, ce qui devrait permettre d'élargir la clientèle. Nous ne pouvions rester insensibles à la forte progression des SUV. C'est la raison pour laquelle le Cherokee est plus compact, tout en étant plus confortable et plus habitable que l'ancien modèle. D'autre part, nous ne voulions pas rompre avec notre histoire, le Cherokee reste donc un authentique 4x4, conçu pour résister aux traitements les plus sévères. »

Cette dualité risque fort de perturber la clientèle traditionnelle, mais Jeep espère conquérir de nouveaux acheteurs.

« Grâce à son gabarit réduit, nous espérons toucher une clientèle plus urbaine, voire féminine. Nous pensons d'ailleurs qu'il existe un fort potentiel commercial en région parisienne. D'autre part, son habitabilité devrait séduire une clientèle familiale disposant de revenus confortables. Nous pensons ainsi réaliser 1 500 immatriculations en 2002. »

Ce chiffre nous paraît bien timide en comparaison des scores réalisés par les leaders du marché.

Stéphane Labous s'en explique : « Annoncer 1 500 exemplaires pour 2002 n'est pas faire preuve de timidité, puisque l'actuel Cherokee réalise environ 900 immatriculations annuelles. Cette estimation est liée au positionnement du nouveau Cherokee qui est sensiblement plus cher que les SUV. Il faut également savoir que certains clients potentiels s'orientent vers les véhicules de haut de gamme, qui se vendent actuellement très bien dans notre pays. Ce chiffre est également lié à la dimension de notre réseau. »

JEEP CHEROKEE
2,5 L CRD

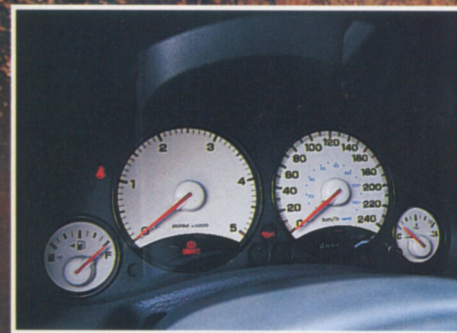
PRIX
SPORT : 194 163 F
JAMBOREE : 207 282 F
LIMITED : 229 585 F
CAT. FISCALE : 10 CV

Plus moderne

L'évolution technique est également très profonde par rapport aux anciens modèles. Le nouveau Cherokee conserve, bien sûr, une carrosserie autoporteuse, mais il adopte une suspension avant à roues indépendantes assurée par des triangles superposés, tandis qu'à l'arrière, on retrouve un pont rigide. Autre nouveauté, la direction est désormais du type à crémaillère. Quant au freinage, il est confié à des disques ventilés à l'avant, couplés à des tambours arrière. Hélas, l'ABS est réservé aux versions Jamboree et Limited, et n'est disponible qu'en option sur les modèles Sport.

Le nouveau Cherokee reçoit trois moteurs différents, un quatre-cylindres de 2,4 l fournissant 147 ch (disponible en janvier 2002 seulement), un V6 de 3,7 l affichant 211 ch et enfin un quatre-cylindres Diesel, celui que nous

avons choisi pour cette première prise en main. Ce moteur, produit par le spécialiste italien VM, anime déjà le Chrysler Voyager. Il fait appel aux techniques les plus modernes – injection directe Common Rail, distribution à double arbre à cames en tête et seize soupapes – et produit 143 ch pour une cylindrée de 2 499 cm³, tandis que le couple maxi atteint 343 Nm à 2 000 tr/mn. Malheureusement, en dépit de cette carte de visite alléchante, le Cherokee 2,5 l CRD ne tient pas toutes ses promesses. Tout d'abord, la mécanique reste rugueuse, pour ne pas dire agricole. A l'heure où tous les grands constructeurs sont parvenus à adoucir le caractère de leurs moteurs Diesel, celui du Cherokee se fait encore remarquer par des grognements peu mélodieux. Heureusement les vibrations sont bien maîtrisées, il est vrai que, dans ce domaine précis, Jeep a bénéficié du savoir-faire de Mercedes. Ce moteur souffre aussi d'un manque de tonus à bas régime. Avant 2 000 tr/mn, les relances sont laborieuses et le conducteur est régulièrement contraint d'empoigner le levier de vitesses pour rétrograder, une manœuvre qui met en évidence la relative fer-



ment réalisé de gros efforts pour améliorer la qualité des matériaux et des assemblages et, si le Cherokee n'atteint pas encore le niveau des meilleurs, la présentation est nettement plus flatteuse qu'autrefois. L'habitabilité est également en progrès sensible, surtout à l'arrière où trois personnes peuvent s'installer dans de bonnes conditions de confort et bénéficient toutes de ceintures à trois points à enrouleur. Dommage que Jeep se soit arrêté en si bon chemin. Le construc-

JEEP CHEROKEE
2,5 L CRDPOINTS
FORTS

- Remarquable efficacité en T-T
- Confort et comportement routier en progrès
- Consommation
- Habitabilité

POINTS
FAIBLES

- Moteur terne et rugueux
- ABS en option (modèle Sport)
- Amortissement peu progressif
- Espaces de rangement insuffisants



Le nouveau Cherokee ne fera pas rougir ses ancêtres, il reste un formidable véhicule de franchissement. Pour passer en quatre roues motrices et en gamme courte, le conducteur dispose d'un levier situé à gauche de la commande de boîte. Ce 4x4 sait également jouer la carte de la douceur avec un habitacle accueillant, notamment aux places arrière et il s'offre une petite touche de modernité en adoptant des cadrans à fond blanc.

Le nouveau Cherokee rompt également avec son prédécesseur en étant exclusivement proposé en cinq portes, tandis qu'à l'arrière, il renonce au hayon classique pour recevoir un double hayon, dont la vitre s'ouvre vers le haut et la partie inférieure sur le côté, exactement comme sur un Renault Scénic RX4.

L'aménagement intérieur est également plus moderne. Les lignes du tableau de bord sont sobres et, selon une tendance très actuelle, les cadrans sont à fond blanc. Jeep a égale-

NOUVEAUTÉ

JEEP CHEROKEE 2,5 L CRD

Au volant du
Jeep Cherokee 3,7 I V6
Limited

Pour ceux qui ne conçoivent pas un 4x4 américain sans moteur de gros calibre, Jeep propose une version V6 du Cherokee. Ce nouveau moteur, dérivé du V8 qui anime le Grand Cherokee, affiche une cylindrée de 3 701 cm³ et délivre 211 ch à 5 000 tr/mn. Il est exclusivement associé à une boîte automatique à quatre rapports et à la transmission Selec Trac qui, contrairement à la Command Trac, dispose d'une position « 4x4 permanent » pour pouvoir circuler en quatre roues motrices sur route lorsque les conditions météo sont mauvaises. Velouté et mélodieux, ce moteur manque toutefois de hargne. Il est docile à mi-régime, mais n'aime guère jeter tous ses chevaux dans la bataille et devient bruyant lorsque l'on pousse les régimes. A cela s'ajoute une boîte aux réactions plutôt lentes, dont les rétrogradages n'interviennent que sur un kick down énergique. Le niveau des performances est d'ailleurs assez modeste

rection à crémaillère apporte une grande précision de conduite, en courbe comme en ligne droite, où le conducteur n'est plus obligé de corriger sans cesse la trajectoire. Les roues avant indépendantes participent également au progrès et si l'on perçoit encore quelques rebonds, ceux-ci ne provoquent aucun mouvement désordonné du véhicule. Le conducteur ressent bien une certaine lourdeur de conduite, mais il n'a jamais cette impression désagréable que les roues ne sont plus tout à fait solidaires de la carrosserie. Ces qualités profitent également au confort, lui aussi en progrès. Pourtant l'amortissement manque encore de progressivité et les défauts du revêtement sont parfois sèchement retransmis aux passagers.

Talentueux en tout-terrain

Si l'on est tenté d'établir un parallèle avec les SUV lorsqu'il s'agit de juger les aptitudes routières du Jeep Cherokee, la comparaison est nulle et non avenue dès que l'on aborde le chapitre du franchissement. Equipé d'une transmission classique (baptisée Command Trac), le Cherokee est doté d'un levier qui permet de passer en quatre roues motrices, puis en gamme courte. Grâce à un rapport de réduction important (2,72 à 1), le 4x4 yankee est un véritable cabri, d'autant que le moteur Diesel permet d'aborder des rampes à très fort pourcentage simplement sur le ralenti. Dans les exercices de trial, ses dimensions compactes et sa direction précise sont également deux atouts non négligeables. A cela s'ajoutent des angles d'attaque et de sortie favorables. De fait, son seul défaut vient d'une garde au sol insuffisante sous les essieux (203 mm seulement) et il arrive fréquemment que les triangles inférieurs viennent faire connaissance avec le terrain.

Toutefois quelques subtilités témoignent de l'attention que Jeep a portée à l'efficacité du Cherokee en tout-terrain. Ainsi, lorsque la gamme courte est engagée, le réglage du ralenti et la sensibilité de l'ABS sont modifiés, d'autre part, il n'est plus nécessaire de débrayer pour lancer le moteur, comme c'est le cas en gamme longue. Commercialisé à partir du 5 octobre, le Cherokee sera d'abord uniquement disponible en finition Limited associée aux moteurs Diesel et V6, tandis que le moteur 2,4 l et les versions Sport et Jamboree (c'est-à-dire les moins chères) n'apparaîtront qu'en janvier 2002.

La gamme des prix s'établira alors de 170 549 F (26 000 euros) à 229 585 F (35 000 euros), en passant par 194 163 F (29 600 euros) pour le modèle 2,5 l CRD Sport, présenté ici. Des tarifs qui, rapportés au niveau d'équipement et à l'efficacité du véhicule, positionnent le Cherokee au cœur du marché.



(vitesse maxi de 180 km/h), mais la consommation beaucoup moins avec une moyenne de 14,6 l et un maximum de 19,5 l en ville !

Comme pour la version Diesel, le comportement a nettement gagné en précision et en stabilité, tandis qu'en tout-terrain l'efficacité est optimale, même si la transmission automatique oblige régulièrement à « lécher » les freins dans les descentes.

Le Cherokee V6 n'est disponible qu'en finition Limited, une version qui se distingue esthétiquement des versions Sport et Jamboree à ses boucliers et ses élargisseurs d'ailes teintés comme la carrosserie tandis que l'équipement de série comprend une sellerie cuir, des sièges avant chauffants à réglages électriques, des commandes radio au volant, un système audio plus puissant et une console de pavillon avec ordinateur de bord. Classée dans la catégorie des 16 CV fiscaux, cette version V6 remplace avantageusement l'ex-Cherokee 4,0 l Limited pour un supplément de prix de seulement 5 000 F.

T.E.

MOTEUR

Type : 4 cylindres en ligne longitudinal.
Alimentation : injection directe Common Rail.
Suralimentation : turbocompresseur.
Rapport volumétrique : 17,5/1.
Distribution : 2 arbres à cames en tête, quatre soupapes par cylindre.
Alésage x course : 92 x 94 mm.
Cylindrée : 2 599 cm³.
Puissance : 143 ch (105 kW) à 4 000 tr/mn.
Couple : 34,9 mkg (343 Nm) à 2 000 tr/mn.
Puissance spécifique : 55 ch/l.
Puissance massique : 75,5 ch/t.

TRANSMISSION

Type : 4x4 enclenchable.
Différentiel central : classique.

Différentiel AV : classique.
Différentiel AR : classique à glissement limité.
Boîte manuelle à cinq rapports.
Rapports : 4,02 - 2,32 - 1,40 - 1,00 - 0,80.
Rapport final : 4,10.
Rapport de réduction : 1,0/2,72.
Vitesses à 1 000 tr/mn (km/h).
Gamme longue : 8,17 - 14,16 - 23,46 - 32,85 - 41,06.
Gamme courte : 3,0 - 5,20 - 8,62 - 12,07 - 15,09.

SUSPENSIONS

AV : roues indépendantes, double triangulation, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice.
AR : pont rigide, tirants longitudinaux, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice.

ROUES ET PNEUMATIQUES

Jantes : 7J 16.
Pneumatiques : 235/70 R 16.

FREINAGE

AV/AR : disques ventilés/tambours.
ABS + répartiteur électronique de freinage en série (en option sur modèle Sport).

DIRECTION

Type : à crémaillère, assistée en série.
Rayon de braquage : 5,5 m.

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Batterie : 12 V. 136 A.

Alternateur : 12 V. 700 A.

CHÂSSIS-CARROSSERIE

Type : monocoque en acier.
Break 5 portes, 5 places.

DIMENSIONS

Empattement : 2 649 mm.
Voies AV/AR : 1 524/1 516 mm.
Longueur/largeur : 4 496/1 819 mm.
Hauteur : 1 866 mm.
Coffre mini/maxi : 821/1 950 dm³.
MASSES ET CAPACITÉS
Poids à vide : 1 891 kg.
Charge utile : 626 kg.
Poids tractable : 1 920 kg.
Carburant : 70 l.

CRITÈRES DE FRANCHISSEMENT

Garde au sol : 203 mm.
Angle d'attaque : 38°.
Angle de sortie : 32°.
Angle ventral : 24°.

Selon une tendance très actuelle et pour se donner un petit air de baroudeur, le Cherokee porte sa roue de secours sur le dos. Il adopte également un hayon en deux parties. La vitre s'ouvre vers le haut, la partie basse sur le côté.

JEEP CHEROKEE 2,5 L CRD