

Cherokee : un caractère fort

La troisième génération de l'emblématique Cherokee renoue avec un certain charme dans toute la modernité technique voulue.



Fidèle au passé de Jeep tout en arborant une belle modernité technique, le nouveau Cherokee s'impose comme un 4x4 très polyvalent.

associé à une boîte mécanique à 6 vitesses, ou à une BVA à 5 rapports, toujours avec gamme courte.

En conduisant avec le mode 4x2 qui tempère la consommation, le Cherokee est une vraie propulsion comme on en a perdu l'habitude. Dommage que la direction soit si floue en tenue de cap sur le goudron, perturbant la trajectoire quand l'amortissement, traité souple, travaille dur sur sol bosselé. Mais pas de panique : il suffit de passer en mode 4x4 pour que le Cherokee se montre instantanément plus "assis" sur ses roues, et confortable aussi. Mais mieux vaut quand même aimer pratiquer le tout-terrain, car c'est bien là que ce charmeur excelle vraiment, sur les pistes les plus méchantes, grâce à sa motricité toujours au "top", et encore dans un bon confort. Reste une conso de gazole forcément un peu élevée, mais pas déraisonnable, avoisinant les 12,7 l./100 dans la circulation quotidienne.

■ Philippe Hervieu

Fiche technique

Carrosserie : station-wagon 5 portes 5 places de 4,49 m de long. Coffre : 419/1.404 dm³. Poids à vide : 2 060 kg (2.8 CRD BVA).

Motorisation : essence 6 cylindres 12 soupapes 3 778 cm³ à injection multipoint de 151 kW/205 ch/15 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail VM 2 777 cm³ de 130 kW/177 ch/12 cv avec FAP. Transmission intégrale 4x4 permanente Select-Trac II avec mode 4x2 enclenchable en roulant, boîte de transfert. Boîte manuelle 6 vitesses ou BVA 4 (V6) ou 5 rapports (2.8 CRD). Direction assistée, ABS/BAS, ERM/BLD/ESP, HSA/TCS et 6 airbags de série (dont 2 rideaux).

Performances (données constructeur, V6 3.7i/2.8 CRD bva) : V Max : 193/179 km/h. 0-100 km/h : 9"6/11"2. Conso moy. norm : 12,2-7,8-9,4/16,9-8,9-11,7 l./100. CO₂ : 283/250 g/km. Franchissement 4x4 : angle d'attaque 28,2°, angle ventral 21,7°, angle de sortie 30°.

Prix : 1 version essence V6 3.7i 205 ch Limited à 35 000 € (sur commande spéciale). 5 versions diesel 2.8 CRD 177 ch, de 29 900 € (Sport BM6) à 36 500 € (Limited BVA5).

Les concurrentes

BMW X3 : l'archétype du SUV luxueux et agile sur la route (2.0i 150 ch Première à partir de 35 700 €).

Honda CR-V : plutôt conçu comme un monospace, avec des atouts propres aux SUV (2.0i-VTEC 150 ch Comfort à partir de 27 400 €).

Hyundai Santa Fe : passablement imposant, homogène à l'usage et bien motorisé (2.2 CRDi 155 ch 4WD Pack Confort à partir de 34 400 €).

Land Rover Freelander : un 4x4 luxueux et habile sous tous les terrains (2.0 Td4 152 ch E à partir de 30 500 €).

Peugeot 4007 : le pendant national du Mitsubishi Outlander ne manque pas de brio sur la route (2.2 HDi 156 ch Premium à partir de 35 200 €).

cales, ses ailes très marqués dessinées au carré, et moult autres détails stylistiques encore. A peine plus court que son prédécesseur, il tient néanmoins son habitabilité supérieure de la disparition de la roue de secours sur le volet arrière, remplacée par une "galette" sous le plancher du coffre.

Cette nouveauté a aussi de la gueule à l'intérieur, au travers d'un aménagement d'allure cossue... en fermant les yeux sur la qualité trop standard des matières plastique d'habillage, dans la pure tradition américaine, y compris pour l'étroite planche de bord.

Cela étant, les cinq occupants sont bien installés à bord, avec de l'espace vital pour chacun et des équipements de confort en

grand nombre. La modularité intérieure soutient la comparaison avec les grands breaks, avec un plan de charge bien plat lorsqu'on rabat les sièges arrière, fractionnables asymétriquement. Elaboré sur la plate-forme du Nitro, de la marque cousine Dodge, le dernier Cherokee bénéficie cependant d'une cinématique à 4 roues motrices largement plus sophistiquée. L'inédit système de transmission intégrale permanente Select-Trac II fait en effet appel à de l'électronique dernier cri, capable de réguler l'adhérence des trains à partir de la fonction ESP. Cette approche moderniste s'appuie sur un 4 cylindres turbo diesel common rail CRD 2,8 l. puissant (177 ch) et spécialement coupleux (460 Nm à 2 000 tr/mn),

Jeep s'est surtout fait (re)connaître sur l'Hexagone quand Renault pilotait encore la fameuse marque nord-américaine. Le premier Cherokee du nom jouait alors les pionniers des actuels Sports-utility Vehicles en se montrant déjà civilisé et judicieusement diésélisé. La seconde génération de l'ère Chrysler se révéla plus élitiste et moins typée. La troisième génération de cette emblématique lignée qui apparaît tourne à nouveau la page en étant dotée des gènes d'escaladeur propres aux authentiques 4x4 contemporains. Capables de "grimper aux arbres" tout en restant policés... et luxueux.

Mais le nouveau Cherokee, c'est d'abord un look. Réussi et riche en signes de reconnaissance qui démarquent au premier coup d'œil une Jeep du troupeau, avec sa calandre à sept barres verti-