

ENFIN UN PICK-UP CHEZ JEEP : LE GLADIATOR !

écrit par Luc Vandersleyen



Renaissance d'un Pick up chez Jeep !

La nouvelle JEEP GLADIATOR a été présentée en première mondiale en novembre 2018 au Salon de LOS ANGELES. Elle devait arriver en Europe en 2020, mais suite à la pandémie de la Covid'19, elle n'a pu être disponible qu'à partir de ce mois de janvier 2021. Ce nouveau modèle de la marque renoue avec **le retour de Jeep sur le segment des pick-up après 28 ans d'absence.**







Jeep, un peu d'histoire

Rappelons que c'est au départ d'un **appel d'offre de l'armée américaine** auprès de 135 industriels, lors de la seconde guerre mondiale, en juillet 1940, qu'il fallait imaginer un véhicule léger à 4 roues motrices capable d'embarquer 3 hommes et un affût de mitrailleuse avec une charge utile de 270 kg. Les soumissionnaires devaient présenter un prototype dans les 49 jours ! C'est la petite société « **BANTAM Co** » qui a relevé ce défi dans les délais imposés. En effet, Son ingénieur PROBST est le seul qui imagine le véhicule demandé. Il réalise son prototype dès juillet 1940. Pour cela, il reprend des éléments existants, notamment des ponts de Studebaker Champion tandis que le moteur était un Continental de 46 ch à 3250 tr/min. Il présente son prototype le 23 septembre 1940 au centre d'essai des véhicules de l'US Army à Holabird. Il effectue, ainsi, 5500 km de chemins difficiles sous les yeux des ingénieurs de l'Armée. Cependant, **Willys Overland Inc** était aussi intéressé par ce projet, mais avait obtenu de l'Armée un délai

supplémentaire de 120 jours et a été convié par l'Armée aux essais de la Bantam. Ainsi Willys a pu « copier » Bantam, mais **FORD** également car pour l'Armée, il fallait la force d'un grand constructeur automobile pour produire ce petit 4x4 dans des délais très courts. Grâce à Bantam, Willys et Ford ont pu présenter leurs prototypes en novembre 1940. A ce moment-là, la Bantam est comparée à la Willys MA et à la Ford Pygmy. D'emblée, l'Armée commande 1500 véhicules à chacun des 3 constructeurs. Cependant, elle juge que la société Bantam est trop petite et c'est finalement Willys qui est désigné et qui commence à produire ce 4x4 -qui va devenir la **Jeep** = « **General Purpose : GP** » **dés 1941**. En cette même année les premières Willys MB seront en Angleterre. A la fin du conflit 637.747 exemplaires auront été construits dont 277.896 construits par Ford (GPW = General Purpose Willys). Dès 1946, Willys produit la CJ-2A (CJ = Civilian Jeep) afin de s'imposer une nouvelle fois devant Bantam qui réclamait ses droits de propriété !







L'ancêtre du Jeep Gladiator : le Half Ton Jeep Pick up

Ainsi, dès 1947 Willys produit un premier pick-up conçu sur le **CJ-2A : le Half Ton Jeep pick-up** qui sera produit jusqu'en 1965. Bien sûr, au fil des ans la technique et le style évoluent avec, notamment, une cabine avancée et un empattement qui passe de 81 inch (FC-150) à 103,5 inch (FC-170) tandis que le système de suspension est aussi modifié. De 1963 à 1987, le constructeur propose une **Jeep Gladiator/ J-Série Pick-up** avec un empattement de 120 ou 126 inch. De 1981 à 1985, il y a aussi la Jeep CJ-8 Scrambler qui est produite à partir d'une CJ-7. Enfin, **le dernier pick-up est la Jeep Comanche** qui a été construite de 1986 à 1992 à partir de la Jeep Cherokee qui est arrivée en 1983. Il faut rappeler aussi que Willis a été racheté en 1970 par American Motors Co (AMC) qui a été lui-même racheté par Renault en 1979. Enfin, Renault a vendu Jeep à Chrysler en 1987. La suite, on la connaît mieux : Chrysler est en difficulté financière en 2008 (crise financière mondiale) et est reprise, pour le dollar symbolique, par FCA (Fiat). FCA s'est allié avec PSA en 2020 pour ensuite devenir Stellantis au début de cette année 2021.



Pick up Jeep Gladiator essayé

Mais revenons à ce tout nouveau pick-up Gladiator qui nous intéresse aujourd'hui ! Ainsi, il est disponible en 3 niveaux de finition : **Sport, Overland et 80th Anniversary**, plus une version **Launch Edition** pour le lancement. Notre véhicule d'essai qui nous apparaît dans une très belle couleur bleue est une version Overland. Ce pick-up 4 portes (double cabine) est **construit sur le châssis de la Wrangler** dont il reprend le châssis en échelle et les ponts rigides avec des ressorts hélicoïdaux. De ce fait la charge utile est faible pour un pick-up. En effet, la charge maximum autorisée est de 2925 kg alors que le Gladiator pèse à vide 2360 kg. **Il ne peut emporter donc que 565 kg tandis qu'il ne peut tracter que 2.585 kg, comme la Wrangler.**







Le plus long des Pick up européen !

D'autre part la **longueur de notre Gladiator est de 5,59 m** alors que pour la plupart des pick-up du marché européen, elle est d'environ 5,30 m. Sa largeur est de 1,89 m et sa hauteur de 1,84 m. Sa benne a une longueur de 1,30 m et une largeur de 1,14 m entre les passages de roues. Elle fait partie des bennes les plus petites, mais c'est son empattement de 3,45 m qui est plus important. Celui des pick-up classiques va de 3,0 à 3,22 m. Ici, il ne profite que peu à l'habitabilité, malheureusement. Cependant, **les assises de la banquette arrière peuvent se relever pour accéder à un petit coffre de rangement** pour cacher des objets précieux par exemple. Mais, les dossier peuvent aussi se rabattre. Ainsi, on peut aussi transporter plus facilement des objets importants.





Un intérieur pratique, bien dessiné et « full équipé » pour ce Pick up Jeep Gladiator

Puisque nous sommes dans l'habitacle restons-y. Les **sièges** assez grands (trop ?) à l'avant sont **confortables** et se règlent facilement. Ils sont recouverts d'un sobre cuir noir, qui est une option. **Le tableau de bord est sobre, bien dessiné et fonctionnel avec le combiné d'instrument avec écran TFT de 7 pouces très complet derrière le volant.** Il permet au conducteur d'avoir une foule d'informations affichée d'une centaine de manières différentes. Au centre le système Uconnect de 4^{ème} génération avec un écran tactile de 8,4 pouces est très facile à utiliser. Ces écrans sont entourés de 4 bouches de ventilation orientables bien pratiques. Sur la console centrale on trouve encore tous les systèmes de climatisation, les commandes des vitres électriques et les prises allume-cigare et média. Sur le tunnel la commande de la boîte automatique et à sa gauche le sélecteur de modes : 2 ou 4 roues motrices sur route, 4 roues motrices avec le différentiel central bloqué ou la gamme courte avec d'office le différentiel central bloqué.













Un V6 coupleux et une certification « Trail Rated », que demander de plus?

Ce Jeep Gladiator est équipé, pour l'Europe, d'un moteur turbo diesel V6 MultiJet de 3.0 litres avec système Engine Stop-Start (ESS). Il fournit 264 ch (194 kW) à 3600 tr/min avec un couple de 600 Nm de 1400 à 2800 tr/min. Bien sûr les 4 roues sont

motrices, mais on peut rouler en propulsion sur route ou sur chemins si l'envie vous vient de vous amuser un peu... Il est associé à une **transmission automatique à 8 rapports**. Cet ensemble est conforme aux normes Euro 6D-Final et s'avère être **une belle réussite au niveau agrément**. Son système 4 roues motrices est le « 4x4 Select-Trac » avec boîte de transfert à 2 vitesses et rapport de démultiplication de 2,72 :1. Les essieux rigides avant et arrière sont des Dana 44 de 3^{ème} génération. Le rapport du pont arrière est de 3,73. Ce **différentiel arrière est à glissement limité**. Les capacités hors route répondent donc aux critères élevés « **Trail-Rated** » typique de Jeep et cela est inscrit sur le flanc gauche du Gladiator.





Ce Jeep Gladiator est prévoyant quant il s'agit de rouler cheveux au vent !

La **sécurité** n'est évidemment pas oubliée avec notamment les feux LED, la caméra de recul, mais aussi à l'avant, en option, l'aide au stationnement avant et arrière, l'ESC et en option, l'adaptative Cruise Control (en plus du cruise control traditionnel), le Forward Collision Warning Plus avec freinage autonome ou le Blind Spot Monitoring doté du Rear Path Detection. Ajoutons encore qu'il est possible d'enlever les 2 parties du toit situé au-dessus des places avant et cela en 2 ou 3 minutes. On peut aussi, mais cela prendra plus de temps, enlever la partie arrière, mais aussi déposer les portières et rabattre le pare-brise, de quoi donner un look et **une conduite « au vent »** l'été. Un petit coffret sous le siège arrière est prévu pour recevoir toutes les vis et goujons afin de s'y retrouver lors du remontage et le petit outillage est fourni avec le véhicule !





Le Jeep Gladiator : un Pick up au confort d'une berline?

Il est temps de démarrer et ce « tout terrain » se met en route comme une berline moderne avec la clé dans notre poche. Le diesel V6 se réveille immédiatement avec un claquement harmonieux. Nous mettons la boîte sur Drive et nous partons en douceur. Nous sommes d'emblée surpris par la **discrétion du moteur** qui nous permet de continuer à écouter la radio, mais aussi par le très grand **confort de la suspension**. Les inégalités de la chaussée sont très bien absorbées et les « casse-vitesse » de nos villes se franchissent avec une grande douceur, un plus par rapport aux autres pick-up, en général plus durs. On a même difficile à nous souvenir que notre Gladiator a 2 ponts rigides. Même au niveau de la direction, on ne le sent pratiquement pas même si celle-ci n'est pas aussi précise que sur un véhicule avec suspensions indépendantes. Sur route sinueuse, **le roulis est bien contenu** et ce gros pick-up s'insère parfaitement dans le trafic aussi bien en ville que sur route et autoroute. Seul bémol, sa longueur de 5,6 mètres n'est vraiment pas faite pour la ville. Non pas pour rouler, mais pour stationner ! Néanmoins, **l'ensemble moteur V6 – boîte automatique 8 rapports est un régal**. Ce groupe motopropulseur est coupleux et souple à bas régime, donne de bonnes accélérations lorsque cela est nécessaire et le tout avec un joli son dans l'habitacle.





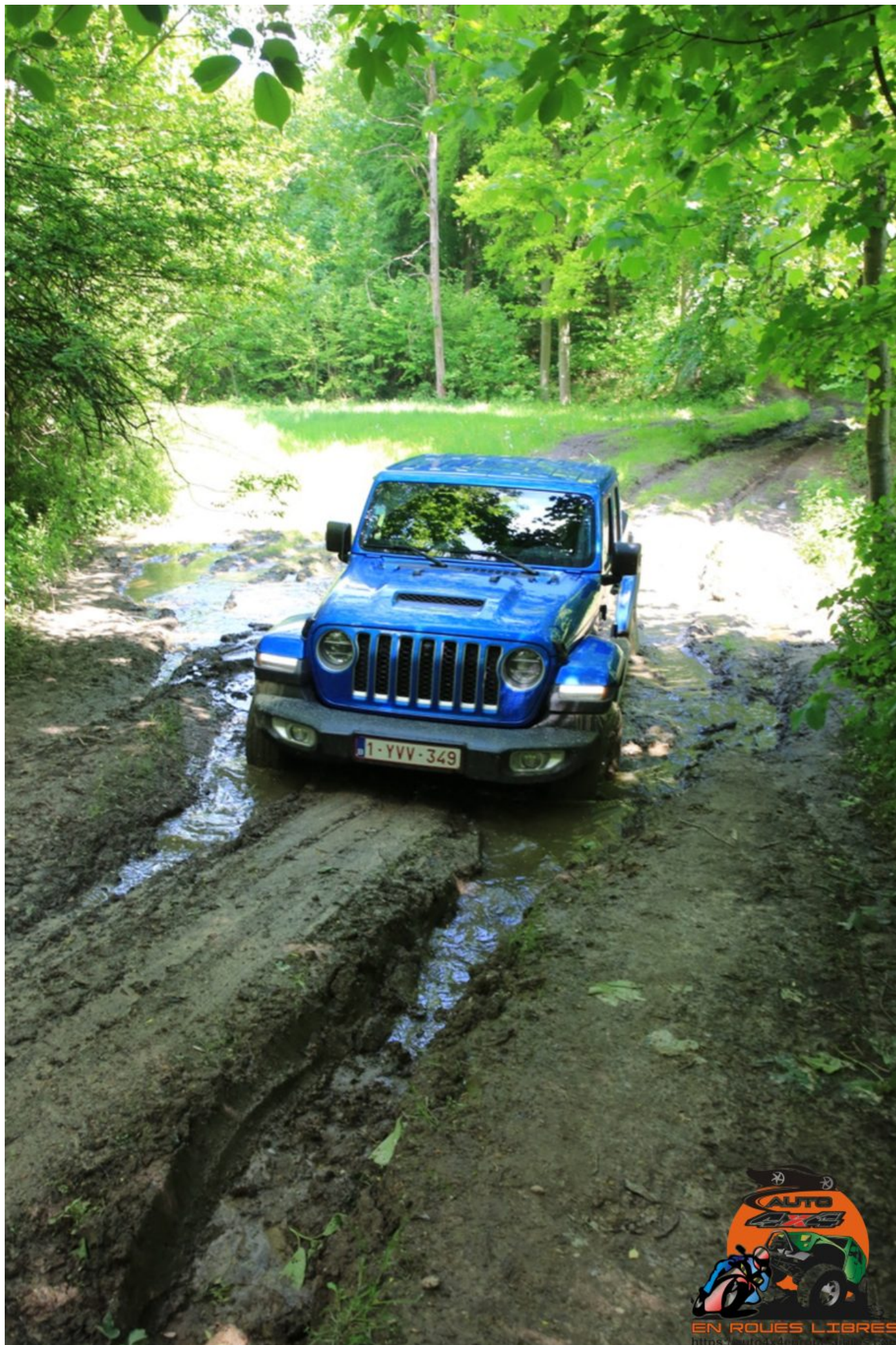
Jeep et tout terrain? L'un ne va pas sans l'autre bien sûr!

Bien sûr, **ce pick-up Gladiator est fait pour sortir des sentiers battus**, et nous l'avons amené sur nos chemins d'essai habituels. Nous avons pu parcourir de nombreux chemins en 2 roues motrices (sur lesquels en désactivant l'esp, il peut se révéler très joueur), mais lorsque la boue se fait un peu trop présente les gommes Bridgeston Dueler H/T en 255/70 R 18 sont directement dépassés et n'offrent plus beaucoup d'adhérence. De plus, la garde au sol nous a pénalisé dans un chemin boueux que nous avons franchi, fin février dernier, sans aucune difficulté avec Un Range Rover L405 de dernière génération (article disponible [ici](#)), équipé de ses pneus routes... Il est vrai que le Range a une suspension pneumatique réglable (jusque 30 cm de garde au sol !) et que le Gladiator est freiné par **ses ponts rigides qui sont à 24 cm du sol, par les fixations des tirants de pont qui sont à 28 cm** et les diverses traverses de châssis, tôle et autres qui touchent dans les ornières à cause de son

empattement. Par contre, les angles d'attaque de 43,6 degrés, de sortie de 26 degrés et ventral de 20,3 degrés sont excellents (pour un pick-up).









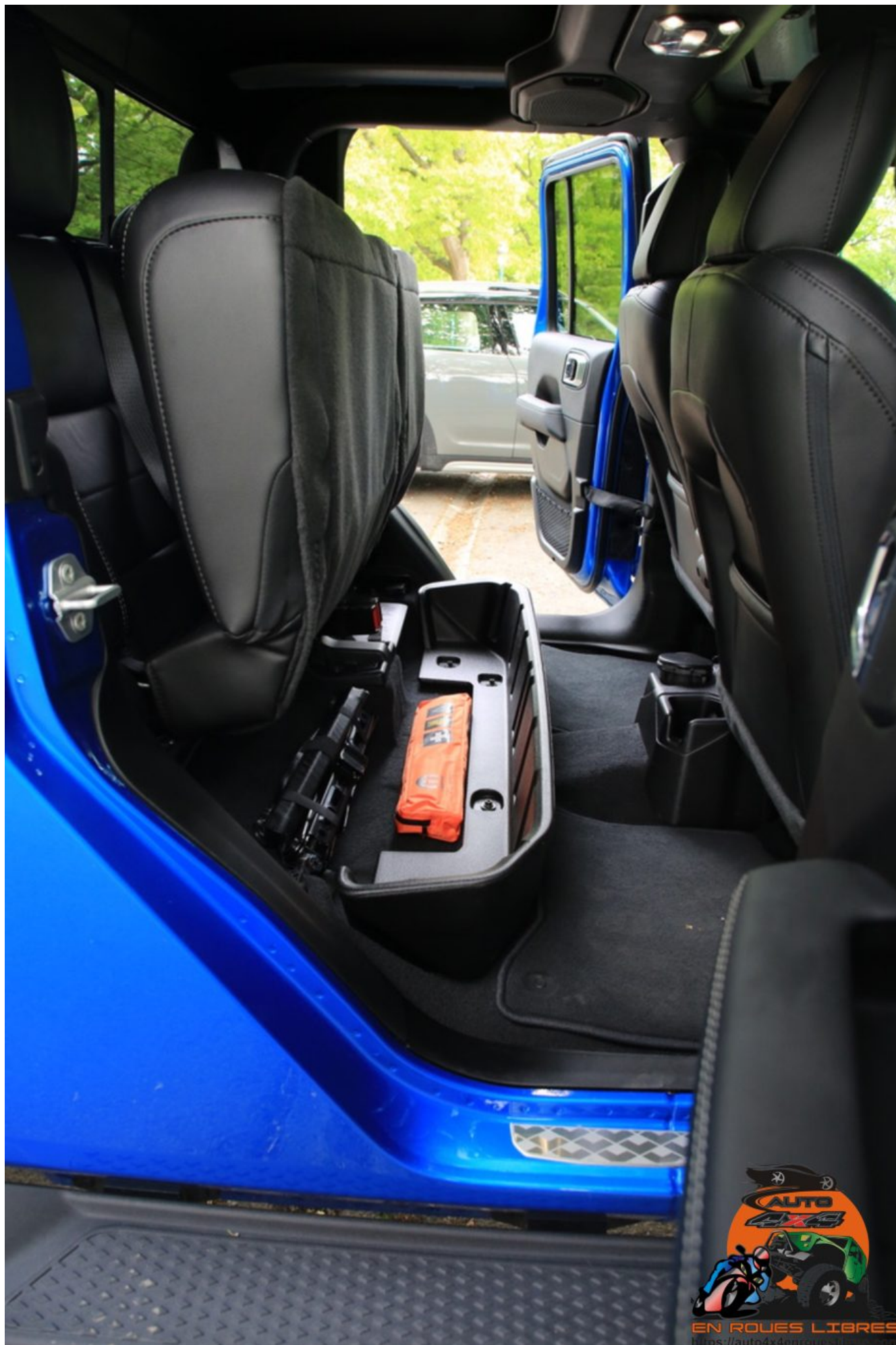
La modularité, caractère important chez Jeep, qui plus est pour un Gladiator !

Pour sortir des sentiers battus, nous ne pouvons que conseiller les futures propriétaires d'opter pour une version Rubicon (si elle est disponible un jour en Belgique) munie des 2 blocages de différentiel avant et arrière et d'une désactivation de la barre stabilisatrice avant, de s'équiper de bons pneus et d'aller piocher dans la longue liste des accessoires Mopar pour améliorer les capacités de franchissement du Gladiator. Il existe par exemple des kits de rehausse de 5cm, 9cm, 10 cm etc, qui avec des pneus tout terrain de plus grande taille (exemple 35 pouces ou 37 pouces) feront parfaitement l'affaire pour s'aventurer dans des terrains accidentés ! Les spécialistes belges qui pourront vous conseiller dans ce domaine sont :

- [Jeep Shop](#)
- [SamJeep](#)







Consommation, prix et taxes de ce Jeep Gladiator Overland

Au point de vue de la consommation de gasoil, nous avons consommé 10,6 l/100 km sur l'ensemble de notre essai avec 11 l/100 km en ville, mais on descend aisément aux environs des 8 litres sur autoroute en respectant les vitesses imposées. Les émissions de CO₂ sont de 252 gr/km, sa vitesse de pointe est de 177 km/h et il passe du 0 à 100 km/h en 8,6 sec. Du côté des prix, la gamme Jeep Gladiator démarre à 59.200 Euros, mais la version Overland essayée est facturée 65.900 Euros auquel il faut ajouter quelques options comme la couleur Hydro blue : 950 Euros, la sellerie en cuir : 2.050 Euros, le Technology Group : Keyless et Blind Spot detection : 700 Euros, le dual Top group : 2.450 Euros, soit un total pour les options de 6.150 Euros. Et donc le véhicule essayé coûte 72.050 Euros tout compris. Au niveau des taxes:

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	0€	0€	00,00€
Taxe de circulation annuelle	127,51€	127,51€	132,26€
Eco malus	/	0€	/

Résumé de ce Jeep Gladiator Overland V6 essayé

██████	██████
--------	--------

--	---

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen