

L'INEOS GRENADIER UTILITY 6 CYLINDRES DIESEL : UN VRAI FRANCHISSEUR !

écrit par Luc Vandersleyen



En décembre dernier, nous avons essayé sur notre terrain d'essai habituel, [L'INEOS GRENADIER Fieldmaster Edition](#) et nous avons pu le comparer au Ford BRONCO qui lui aussi est un **expert en franchissement**. En cette fin du mois d'avril, nous avons eu l'occasion d'essayer la **version diesel du Grenadier**, mais d'une **finition beaucoup plus simple et plus dépouillée** puisqu'il s'agit d'une **version utilitaire avec seulement 2 places**. Non seulement l'équipement est moins riche, mais il est aussi pourvu d'un moins grand nombre d'options.







PRESENTATION DE NOTRE INEOS GRENADIER UTILITY 3.0L DIESEL :

Notre INEOS GRENADIER UTILITY était équipé d'un moteur BMW 3.0 l. Twin Turbo diesel 6 cylindres en ligne avec chaîne de distribution et 2 arbres à cames en tête d'une cylindrée de 2998 cc et d'une puissance de 249 ch (183 kW) avec un couple de 550 Nm de 1250 à 3000 tr/min. Les émissions de CO₂ sont comprises entre 268 et 308 g/km et la consommation normalisée mixte est comprise entre 10,9 et 12,2 l./100 km. La boîte de vitesse d'origine ZF, automatique à 8 rapports, est associée à une boîte courte à 2 rapports fournie par Tremec et la puissance est transmise en permanence aux 4 roues. Le différentiel central est blocable manuellement. Notre Grenadier était, aussi, équipé des 2 blocages de pont, qui étaient en option. Les essieux sont rigides, fabriqués par Carraro, spécialiste de véhicules forestiers et agricoles, associés à des ressorts hélicoïdaux progressifs Eibach et des amortisseurs

Koni renforcés. Bien sûr, il dispose d'un robuste châssis de type échelle. Les freins sont à disques et disques ventilés. La carrosserie, très carrée, rappelle celle du Land Rover Defender 110 avec une longueur de 4895 mm, une largeur de 1930 ou 2146 mm avec rétros et une hauteur de 2050 mm. L'empattement est de 2922 mm et **la garde au sol est de 264 mm.** Les angles caractéristiques ont 35,5° pour l'angle d'attaque, 28,2° pour l'angle ventral et 36,1° pour l'angle de fuite. **Le poids est de 2816 kg** et il peut transporter environ 750 kg et tirer une remorque de 3,5 tonnes. Il est équipé de **pneus tout terrain BF Goodrich All-Terrain K02 en 265/70 R 17.**









L'habitacle est celui d'un utilitaire avec une grande partie arrière d'une capacité de 2035 litres séparée par une grille sur toute la hauteur. A l'avant, les **sièges Recaro** sont confortables et le **tableau de bord** est fonctionnel avec un **minimum d'électronique**. L'écran central de 12,3 pouces est sans GPS, mais propose Apple CarPlay et Android Auto. Il dispose d'un infodivertissement et **de nombreuses informations** pour la conduite tant sur route qu'en tout terrain. Un tout **petit écran face au conducteur**, derrière le volant, **regroupe l'ensemble des témoins** nécessaires à la conduite. **Sous l'écran central, verticalement et sur la console centrale horizontale, il y a des boutons pour chaque fonction**. Ces derniers sont assez gros pour pouvoir être utilisés **avec des gants**. Les **commandes auxiliaires** comme les blocages de différentiels sont situées au **plafond** afin d'être accessibles par le conducteur et son copilote. Là, un certain nombre de **commandes** sont **précablées pour recevoir des accessoires** supplémentaires. Notre « Utility » était, notamment, **dépourvu de panneaux de toit vitrés amovibles, de chauffage de sièges, de la boussole et les vitres arrière latérales étaient tôlees**. Par contre, le volant

et le frein à main étaient gainés de cuir ! A noter, encore, que la 5ème porte à l'arrière s'ouvre en 2 parties asymétriques et qu'il y a des petits rangements dans l'aile arrière gauche et dans la grande partie de la porte. Mais aussi dans la roue de secours avec un verrou.



EN ROUES LIBRES













EN ROUTE AVEC NOTRE INEOS GRENADIER 3.0 l 6 CYLINDRES DIESEL UTILITY :

La **position de conduite** est **bonne** et les **sièges Recaro** sont **très confortables**. Leur **réglage** est **manuel** et il est très difficile de régler l'inclinaison du dossier en roulant. La **direction** est **toujours aussi déroutante**. On a l'impression que le **véhicule cherche sa route** et il faut sans arrêt rectifier la position du volant. De plus, ce dernier **ne revient pas à son point zéro après un virage**. Bien sûr, les 2 essieux sont rigides et les **suspensions** sont assez **fermes**, mais au final **assez confortables**. Dès la mise en route, le **gros diesel se fait entendre** et son **ronronnement** est **bien présent** dans l'habitacle. On peut, cependant, encore continuer à écouter la radio. **En ville**, malgré son gabarit et son poids, il se montre **assez maniable** grâce à son couple élevé, **mais son rayon de braquage de 13,5 m reste** assez **important** et il faut tirer sur le volant. La surface vitrée est très correcte et la vision vers l'avant est excellente. Cependant **la rétrovision est gênée par la grille** et surtout **par le montant central des portes arrière**, tandis que les rétroviseurs extérieurs ne sont pas assez larges. Enfin, **lorsqu'il y a du soleil**, la **caméra de recul** est **peu lisible**.





Sur petites routes, il faut s'habituer à la direction dans les virages. Sur autoroute, le Grenadier est à l'aise grâce à son excellent moteur qui fonctionne aux environ de 2000 tr/min et

il se révèle **très dynamique** malgré son poids de l'ordre de 3 tonnes avec sa lourde galerie de toit. **Hors de l'asphalte**, c'est un **excellent tout terrain** et le **moteur diesel** est **fabuleux** ! Il est malheureusement **limité** par sa garde au sol, qui avec les ponts rigides est assez juste et avec ses **pneus qui**, dans nos régions pluvieuses, **devraient être remplacés** par des pneus de la même marque mais de **type « MUD »** et peut-être d'une dimension supérieure. **Une rehausse de 5 cm** serait aussi **la bienvenue**. Enfin, **nous n'avons pas apprécié**, non plus **la direction en tout terrain**. Il y a 4 tours d'une butée à l'autre et il est très difficile de savoir avec précision, comment se trouvent nos roues. Les **blocages de différentiel de pont**, qui sont proposés en option, **nous semblent indispensables**. Nous avons dû les utiliser très souvent. Le Grenadier est vraiment très lourd. D'autre part, **pour le franchissement d'une forte montée, il faut essayer**, en boîte courte, **de choisir le bon rapport** -il n'accepte de démarrer qu'en 1^{ère} ou 2^{ème} vitesse- et il faudra un élan suffisant et un peu d'habitude pour passer à la vitesse supérieure à la volée. En effet, **si on veut franchir une longue côte en « Drive »** le **passage automatique des rapports ne se fait pas de façon continue** et empêchent la bonne progression. En plus, il faudra **enclencher le mode « Off Road »** **pour empêcher l'ESP de perturber notre progression**. Il ne se déconnecte pas automatiquement lorsqu'on utilise la boîte courte. Malgré tout, cet Ineos Grenadier reste un excellent franchisseur capable d'aller loin hors de la route ! Il fait ainsi partie des meilleurs du marché avec la [Jeep Wrangler](#) ou le [Ford Bronco](#), notamment.

PS: Merci au club Land Rover Wallonie-Bruxelles (LRWB) pour l'accès au terrain durant cette journée.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE INEOS GRENADIER UTILITY DIESEL :

Au cours de notre essai, nous avons consommé en moyenne 13,3 l/100 km de gasoil. Avec un minimum de 12,6 l sur route et 13,6 l/100 km en ville. En franchissement très difficile, notre consommation est passée à 18 l/100 km, mais la moyenne, hors route, était de 14,7 l/100 km. Au niveau du prix, notre INEOS GRENADIER UTILITY 3.0l 6 CYL. DIESEL de 249 ch valait 76.000 Euros TVA comprise. Il y avait aussi quelques options :

- Smooth Pack : 2.212,00 E
- Couleur extérieure Gris Donny : 1.139,00 E
- Barres de protection latérales : 1.370,00 E
- Grande galerie de toit : 2.590,00 E
- Blocage de différentiels AV et AR : 2.120,00 E

Total hors TVA : 9.431,00 E

Notre Ineos Grenadier Utility valait donc : 85.431,00 Euros.







LES TAXES pour une version non utilitaire !

Pour les versions utilitaires, les taxes sont beaucoup moins élevées mais selon la région, il faut notamment disposer d'un numéro de TVA.

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957,00€	4957,00€	13249,15€
Taxe de circulation annuelle	980,10€	980,10€	2 430,76€
Eco malus	/	2500€	/
■	■		













LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen