

LE JEEP GRAND CHEROKEE 4xe : EN ROUTE VERS L'ELECTRIFICATION DE NOS VEHICULES 4x4 DE FRANCHISSEMENT !

écrit par Luc Vandersleyen



En 2020, déjà, le [JEEP WRANGLER](#), le vrai descendant de la JEEP Willys de la 2^{ème} guerre mondiale, était proposé en version 4xe. Nous l'avons essayé pour vous en décembre 2021. Ce Wrangler 4xe n'était d'ailleurs proposée qu'en version Unlimited (5 portes) pour pouvoir placer la batterie. Les versions courtes étaient encore proposées, mais en essence uniquement. C'est en 2022, déjà, que la dernière version-la 5^{ème} génération-, du JEEP GRAND CHEROKEE était disponible sur le marché américain. Il a, cependant, fallu attendre le printemps 2023 pour qu'il traverse, enfin, l'Atlantique, mais il n'est disponible qu'avec l'unique version 4xe.







PRESENTATION DU JEEP GRAND CHEROKEE 4xe :

Redessiné avec une calandre plus agressive et des phares plus effilés, notre JEEP GRAND CHEROKEE SUMMIT est plus grand : 4,92 m de long et 2,14 m de large! Il reçoit la même mécanique hybride que le Wrangler. Construit sur la plateforme FCA du Groupe Fiat avant la fusion avec PSA pour devenir STELLANTIS. Cette technologie hybride rechargeable est composée d'un moteur essence 4 cylindres de 2.0 l Turbo de 272 ch et 400 Nm associé à 2 moteurs électriques. Le premier est un alterno-demarreur à refroidissement liquide de 61 ch (45 kW) avec un couple de 53 Nm. Le second moteur électrique de 145 ch (107kW) et 245 Nm est implanté à l'arrière avec une batterie Lithium-ion de 17,3 kWh. Un embrayage, placé entre les moteurs électriques et thermique permet de rouler en électricité lorsqu'il est ouvert. Fermé, tous les moteurs fonctionnent ensemble et on dispose de 381 ch (280 kW) et 637 Nm. La boîte de vitesse automatique ATX 4WD a 8

rapports. Avec ces moteurs, nous disposons d'une **transmission intégrale (4WD) avec boîte de transfert Quadra Drive II**. Elle passe, cependant en propulsion seule lorsque les conditions d'adhérence le permettent. La **batterie** est implantée **sous la banquette arrière**. L'**autonomie** électrique est de **48 km d'après le constructeur** et nous disposons d'un **chargeur embarqué de 7,4 kW**. Cela nous permet de **recharger en AC** sur des bornes de 7,4 en moins de 3h.







L'habitacle est moderne, technologique, mais typiquement américain. Avec cette version « SUMMIT » qui a des finitions en bois, qui ne sont vraiment pas à notre goût et qui nous

étonnent. Les **sièges, en cuir**, sont **confortables**, avec une finition, en partie, matelassée. **L'ensemble est cossu**, mais, il y a encore quelques plastiques durs. Le **tableau de bord** est **bien dessiné** avec un **combiné d'instruments numérique** et un **système multimédia avec un écran central de 10,1 pouces**. **En plus**, nous disposons d'un **petit écran optionnel devant le passager**, qui peut, ainsi, écouter de la musique, regarder ses vidéos ou regarder le GPS, sans modifier l'affichage de l'écran central. En plus on dispose aussi d'un **rétroviseur central digital**. Les **commandes de climatisation** sont **physiques**, mais il faut quitter la route des yeux pour les utiliser. Bien sûr, avec un peu d'habitude... De même, **les modes « Hybrid », « Electrique », « Save »** sont **cachés en bas à gauche** sous le tableau de bord, à un endroit peu visible. L'**espace** est **généreux**, grâce à son empattement de 2,96 m et la **banquette arrière** est **confortable** tandis que le **coffre** propose un volume **de 471 l extensible** en rabattant les dossiers des sièges arrière à **1463 litres**. Le confort est de haut niveau avec aussi une **suspension pneumatique (Quadra lift air suspension)** à **hauteur variable** et **dotée de l'amortissement électronique semi-actif**, bien sûr, c'est un **vrai 4x4 tout terrain** avec une garde au sol maxi de 275 mm et des angles caractéristiques de 35,5° d'approche, 29,8° de sortie et de 22,2° d'angle ventral.













EN ROUTE AVEC NOTRE JEEP GRAND CHEROKEE SUMMIT 4xe :

Dès que nous nous installons à bord du Grand Cherokee, nous remarquons que nous pouvons parcourir **38 à 40 km en mode électrique et 650 avec le moteur thermique**. Cela nous fait un total de près de 700 km. En **mode hybride** nous pourrions faire **environ 80 km sur route** avant que la batterie ne soit vide. En **ville**, on pourra rouler **en électricité**, mais l'**autonomie** reste **assez juste, même en utilisant la touche de régénération** située au-dessus du tableau de bord. De plus, en roulant avec le seul **mode électrique**, la puissance est limitée à celles des moteurs électriques ce qui **limite le dynamisme de ce véhicule de 2.578 kg**, qui en charge, peut arriver à 3,110 kg.







Dès que nous démarrons, nous constatons que nous sommes **confortablement assis** et que nous avons une **bonne visibilité**. En roulant normalement **la boîte auto fait un excellent travail**. Sur les petites routes sinueuses, **nous sentons** que notre Grand Cherokee est **très lourd**. Le **confort** est, cependant, **bien présent** grâce à la **suspension pilotée associée à ses ressorts pneumatiques** et ce malgré les roues de 21 pouces. **Sur les autoroutes**, cette confortable routière est **très agréable**, mais dès que la batterie est **vide**, c'est le moteur thermique qui fonctionne en solo, même s'il y a une régénération et qu'il y a toujours ce qu'il faut pour avoir 4 roues motrices en cas de nécessité. Cependant, **le 2.0 l. Turbo se fait entendre, mais surtout il commence à consommer** beaucoup de carburant. Et on dépasse facilement les 8 l/100 km et sans doute plus sur des déplacements plus longs







Hors des sentiers battus, le confort est toujours présent et notre Grand Cherokee reste un vrai franchisseur. Et grâce aux moteurs électriques, il se montre encore plus performant. Bien

sûr, nous sommes **limités par ses pneus 100% routiers** de 21 pouces et par sa trop belle carrosserie.

LA CONSOMMATION ET LE COUT DE NOTRE JEEP GRAND CHEROKEE 4xe SUMMIT :

Au cours de notre essai d'une semaine, **nous avons consommé en moyenne 15 kWh/100 km et 6,7 l d'essence/100 km**. Ce qui est très bien pour un véhicule de plus de 2,5 T et de près de 5 m. **Les émissions de CO₂ sont de 61 g/km**. Il est dommage que l'autonomie électrique ne soit pas plus importante, mais le système de régénération aide beaucoup.

Du côté du prix, **notre JEEP GRAND CHEROKEE 4xe boîte auto 8 4WD SUMMIT valait 99.500 Euros avec une option : la teinte biton : Bright White + Black Roof : 1.400 Euros. Soit un total de 100.900 Euros.**







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4.957,00€	4.957,00€	53€
Taxe de circulation annuelle	511,24€	511,24€	298,05€
Eco malus	/	0€	/

[illegible]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen