

LA JEEP WRANGLER UNE DURE A PRIX DOUX

« Hey, Bobby, the Jeep is coming back ! » « La vraie, comme là-bas, du temps où Dad était ranger ? » « US jusqu'au bout des pare-chocs, boy, aussi nature qu'une CJ7, avec des touches de modernisme juste ce qu'il faut, juste où il faut ». « God bless America et Billancourt !... »

■ Dans le sillage de la Cherokee, la silhouette familière de la Jeep CJ7, classique parmi les classiques, réapparaît en France. Bien entendu, c'est Renault qui assure l'importation de ce 4x4 T.T. vraiment tout-terrain, devenu Wrangler par le miracle d'une efficace cure de jouvence.

A l'instar de ses ascendantes, la Wrangler reste avant tout un super-engin de franchissement, un régal en trial, plus doué pour les sous-bois boueux et les dévers sablonneux que pour les nationales sèches et rêches où l'absence de différentiel central impose de rouler en deux roues motrices. Son élément, c'est la terre, avec ou sans eau, même si la barre antiroulis greffée à l'avant s'avère plutôt défavorable à la motricité en terrain très accidenté.

Hormis cette mini-réserve, la Wrangler restitue intactes les qualités extra-routières de la feue CJ7 et ce à partir d'une conception plus moderne, toujours traditionnelle mais vigoureusement rajeunie.

Rigidité oblige, la carrosserie est fixée sur un châssis « en béton » deux longerons, trois traverses et une tôle de liaison qui protège aussi la boîte de transfert, le tout chapeauté par un arceau big section capitonné. Ponts rigides devant et derrière, ressorts à lames longitudinaux, freins avant à disques ventilés et tambours à l'arrière, roues de 15" chaussées de Goodyear à semelles 215/75, complètent la carte de visite technique. Avec, sous le capot, un 2,5 litres signé AMC, développant 105 ch à 5 600 tr/mn et fournissant un couple de 172 Nm à 3 000 tr, qui assume avec bonheur son rôle : en 3^e courte, on repart sur le couple, à la vitesse d'un sénateur moyen, pour avaler une bosse à la pente respectable. Accessoirement, ce moteur, abreuvé au super « plombé » par grandes lampées,

peut - Renault dixit - emmener la Jeep à 145 km/h. Pour un seuil d'essence aux 100 km !

La direction, assistée, est un bonheur de douceur. Boîte 5, évidemment, pour ce 4x4 temporaire éternel à crabot mécanique, boîte transfert à deux rapports et différentiel à glissement limité. Rien que du classique, sûr et éprouvé : les constituants de la transmission sont empruntés à la Cherokee turbo diesel, Chief pour les intimes.

CINQ VERSIONS, TROIS FINITIONS

Côté look, la Wrangler ne peut nier ses origines et c'est fort bien ainsi. Seules les teintes de carrosserie - rouge, noir, métal... - trahissent sa jeunesse, ainsi toutefois que les équipements qui en font un 4x4 civilisé.

La petite Jeep se décline en 5 versions, cocktails de 2 choix de base - 2 ou 4 places, capote ou hard top - et de trois niveaux d'équipement, lesquels déterminent le baptême de chacune d'elles en Texan (la plus sobre), Sahara (bâchée d'office) ou Laredo (toit rigide obligatoire). Sahara et Laredo bénéficient d'élargisseurs d'ailes et d'un prééquipement radio (parasites chez les purs et durs...); la première nommée de tout plein de pochettes de rangement et d'une

Le look Jeep reste un must en 4x4. Viril, sympa et éternel.



Son vrai domaine, c'est le tout-terrain pur et dur. Jeep oblige !



Un 4 cylindres AMC 2,5 litres d'une bonne souplesse.

roue de secours griffée désert ; la deuxième de roues alliage, d'un capot insonorisé et de pare-chocs et calandre chromés.

Pour avoir crapahuté quelques dizaines de bosses et de trous durant à bord de la Texan, face à une planche de bord à l'instrumentation succincte mais, en fait, suffisante, mes cinq sens et mes vertèbres peuvent dire que le bilan est globalement positif : cette première version répond déjà très bien aux exigences d'un vrai quatre-quariste, conducteur des champs qui ne sont

pas Ellysées. Certes, stéréo et habillage coquille d'œuf sont des plus pour la frime, mais c'est un tout autre choix. Avec la Texan, le nécessaire est au rendez-vous, ça passe - en général - bien, et la caisse paraît résister avec stoïcisme aux pires traitements.

D'accord, côté confort, les Wrangler avouent leurs origines spartiates. Des voitures d'hommes, quoi ! Mais le tout-terrain, c'est ça, que diable, sauf boulevard St-Germain...

Et, à 97 400 F hors taxes (TVA 18,6 %) pour la Texan de base et 139 800 FTTC pour la Laredo top-niveau, les prix, eux, restent plutôt doux. Quant à la gueule de la machine, elle n'a pas de prix. Mufle renfrogné et muscles ramassés : un 4x4, c'est ça !

Texte et photos Philippe DESPIT

LA JEEP EN BREF

MOTEUR

4 cylindres. Essence. 2 464 cm³. 105 ch à 5 600 tr/mn. 172 Nm à 3 000 tr/mn.

TRANSMISSION

4x4 temporaire. Crabot à commande mécanique. BV 5. Boîte transfert à 2 rapports. Différentiel à glissement limité.

CONSUMMATION

90 km/h : 10,4 l. 120 km/h : 17,6 l. Cycle urbain : 15,7 l.

PRIX

Texan 2 places (TVA 18,6 %) : capote 97 400 F HT, toit rigide 99 800 F HT
Texan 4 places, toit rigide : 127 800 F TTC
Sahara 4 places, capote : 127 800 F
Laredo 4 places, toit rigide : 139 800 F.