

Essai - Land Rover Freelander 2 SD4 : Détails ou révolution ?

Crime de lèse-Majesté ! Le Land Rover Freelander restylé est maintenant disponible en version deux roues motrices et avec certaines motorisations, la traction intégrale devient une option !



- 4 cylindres, turbo, 2'179 cm³
- 190 CV à 3'500 t/min
- 420 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rapports
- Vitesse maxi : 190 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.5 sec.
- Poids : 1'880 kg
- Conso. mesurée : 10 l./100 km
- Emissions de CO₂ : 185 g/km (C)
- dès CHF 55'700.-
modèle essayé : CHF 76'860.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Jérôme Marchon

Doit-on s'attendre à ce que le lait ne soit plus disponible avec la tasse de thé ou

pire, que l'on supprime «The tea time » ? Révolution ou juste évolution des gammes liée à la demande des marchés?

Il faut savoir que le 4×2, comprendre deux roues motrices, représente presque 23% des SUV vendus sur le marché européen. Ce n'est plus une niche mais une belle part de gâteau que même Land Rover ne pouvait laisser de côté. Est-ce vraiment un mal pour un bien ? Chacun se forgera son opinion, celle des puristes est connue. Côté positif, l'offre s'élargie, même si c'est vers le bas, du moins en termes de prix. Néanmoins je doute que cette demande soit aussi forte sur notre marché.

Voilà pourquoi j'étais satisfait de bénéficier pour cet essai d'un « vrai » Freelander 2 avec ses quatre roues motrices. Cerise sur le gâteau, c'est le haut de gamme, la version diesel, associée à un turbocompresseur à géométrie variable délivrant 190 CV que j'ai pu conduire. Ce nouveau moteur cubant 2.2 litres se veut plus moderne en répondant aux exigences de la réglementation Euro 5 de même que plus silencieux et plus coupleux que son prédécesseur, de près de 20 Nm. Ainsi, avec dorénavant 420 Nm, je me sentais d'attaque pour gravir la montée au chalet. Cette version 190 CV du Freelander nommé SD4 est uniquement associée à une boîte automatique. Si vous désirez une boîte manuelle à six rapports, il faudra vous tourner vers la version diesel très économique – équipée du stop and start – délivrant quand même 150 CV : l'eD4.

L'extérieur

Généralement il participe à 90% dans l'acte d'achat. De l'aspect extérieur au moment où l'on franchit le seuil de la porte et où l'on hume l'ambiance intérieure, souvent, les dés sont jetés.

Ici pas de doute, nous sommes bien en face d'un 4×4 de chez Land Rover. Une gueule de « command car » très carrée. D'ailleurs, tout est carré ou de traits tirés à angles droits dans ce véhicule, avec des boutons ronds ; j'aime. Beaucoup d'éléments comme la poignée du haillon, celles des portes, des gicleurs de lave-phares, des rétroviseurs extérieurs, revêtent la même teinte que la carrosserie. La face avant évolue en douceur et gagne en style. Les projecteurs halogènes sont dotés d'une optique transparente. Des coloris extérieurs nouveaux, un bouclier avant redessiné intégrant de nouveaux phares antibrouillard, une nouvelle calandre (ici Titan Bright finish), associés à de nouvelles jantes en alliage

finissent d'habiller notre baroudeur avec une certaine élégance. Enfin, petit détail très important, le logo Land Rover change de couleur passant d'or sur vert à argent sur vert.

L'intérieur

J'ouvre la porte imposante, mais néanmoins légère à manier, et j'entre dans un intérieur généreux en espace, lumineux et luxueux dans cette finition cuir. La montée à bord se fait aisément. Les sièges sont larges et accueillants comme la première classe d'un long courrier. Quatre nouveaux styles de siège résolument modernes ont fait leur apparition. Dans ceux de notre essai, et malgré mon gabarit poids-plume, je ne nage pas et arrive à me lover dans ce cuir et à y rester bien maintenu même quand la route devient sinueuse. Il y a même des accoudoirs centraux réglables, fort agréables pour cruiser sur l'autoroute. Une position de conduite surélevée et une excellente visibilité sur 180° grâce à des montants peu larges renforcent le côté agréable que distille ce Freelander 2.

Ergonomiquement, presque tout tombe sous la main sauf les poignées de porte pour sortir. Elles sont situées beaucoup trop loin sur le côté et il faut plus que tendre le bras pour les attraper. J'ai bataillé quelques secondes pour trouver comment fonctionnait l'essuie glace arrière, peu intuitif donc. Le tableau de bord est bien ajusté mais les plastiques sont un peu durs. Côté rangements, il y a tout ce qu'il faut là où il faut et à l'arrière, le volume du coffre est impressionnant avec un seuil de chargement plat. Un miroir de courtoisie dans chacun des deux pare-soleil, des poignées de maintien bien pensées et une sono moderne avec un son haut de gamme distillé par des haut-parleurs Alpine complètent une vie à bord très plaisante.

D'un point de vue sécurité passive, en plus des traditionnelles aides électroniques ABS, ESP et ASR, le Freelander se dote, de série, de sept airbags. Enfin, le montage du moteur en position transversale libère non seulement de la place à l'intérieur du véhicule, mais joue également un rôle extrêmement important en cas d'impact frontal. Le Freelander 2 décroche ainsi cinq étoiles aux tests de sécurité Euro NCAP.

Sous le capot

Ce « nouveau » 2.2 l. possède un turbocompresseur à géométrie variable exclusivement développé pour lui et est désormais refroidi par eau, garantissant

puissance et couple stables, même à température élevée. Il est aussi doté de série d'un filtre à particules diesel. En outre, l'utilisation d'un système de gestion de puissance intelligent (IPMS) permet à la batterie de se recharger en récupérant l'énergie cinétique produite lors du ralentissement du véhicule. Un nouveau capteur est monté dans le collecteur d'échappement garantissant un contrôle plus fin des températures internes du turbocompresseur. Afin d'abaisser les bruits parasites comme par exemple ceux des injecteurs - des piézoélectriques haute vitesse - les ingénieurs ont ajouté un « écran » caoutchouté souple placé sur le dessus du moteur et sous le couvercle de ce dernier. Le cache de la distribution a lui aussi été redessiné et le carter d'huile a été doté d'un couvercle ; le tout dans ce même objectif de réduction des émissions de bruits. Ainsi paré, le niveau sonore de ce moteur a baissé de 2 dB.

Côté consommation, le constructeur annonce 7 litres aux cent, mais dans les faits et lors de cet essai réalisé sur tous types de route, nous étions plus proche des 10 l./100 km. Rappelons que nos petites routes sont rarement plates. Notons également que pour la première fois, les groupes propulseurs diesel du Freelander 2 peuvent fonctionner avec non plus 5%, mais 10% de biogazole.

La transmission automatique Aisin Warner AWF21 de deuxième génération contribue à augmenter le rendement énergétique et à réduire les rejets polluants. Les ingénieurs ont donc recalibré cette transmission de manière à réduire le patinage du convertisseur de couple. En outre, elle continue de bénéficier des fonctions Terrain Response ainsi que la sélection adaptative CommandShift.

Au volant

Nous n'avons pas pu essayer la version essence équipée du six cylindres en ligne 3.2 l. de 233 CV et 317 Nm associé lui aussi à la boîte automatique à six rapports, mais notre version compense la différence de puissance par un couple qui convient très bien à ce 4×4, de quoi envisager des dépassements sereinement. L'accélération est plus que correcte, le Freelander 2 SD4 abat le 0 à 100 km/h en 9,5 secondes et peut atteindre les 190 km/h.

Les vitesses passent sans à-coups et la vigueur du moteur est disponible dès les bas régimes. Il demeure toutefois un diesel, même turbo-compressé, et on ne taquinera jamais des hautes envolées comme avec un essence. Nous pourrions peut-être reprocher l'absence des palettes au volant mais je m'en suis passé

aisément tant la philosophie de ce 4×4 est plus de se laisser guider « gentiment » que de lui imposer un rythme effréné. D'ailleurs, ce n'est pas ce qu'il apprécie car il prend du roulis. Sa direction trop caoutchouteuse est malgré tout très précise. Le point positif : les freins. Bien dimensionnés, endurants et progressifs, ils freinent cette masse importante avec vigueur. Le silence à bord est aussi à souligner, certainement lié aux améliorations apportées à ce nouveau turbo diesel.

En tout chemin, le Freelander semble dans son élément. Certes, le châssis est rigide et parfois, dans de profondes ornières, on se trouve un peu balloté. Néanmoins et grâce aux nombreuses fonctions du système Terrain Response la tenue de route reste exceptionnelle. Le soubassement du véhicule est bien protégé par un panneau structurel monté sur le faux-châssis avant. Nous n'étions pas équipés en pneumatiques pour nous aventurer dans du franchissement et n'avons pu aborder que quelques pentes avec un gazon glissant ne mettant pas en valeur les qualités intrinsèques de ce fabuleux 4×4.

Verdict

Doit-on attendre d'être Lord pour y goûter ? Alors même si ce n'est pas, selon moi, une grande révolution, ce Freelander 2 surfe sur la tendance actuelle et apporte son lot de nouveautés bienvenues qui font que son look, la vie à bord et ses prestations sont plaisants au point de séduire tous ceux que la Reine n'aura pas encore anoblis et qui ne peuvent posséder un Range.

Prix et options - Land Rover Freelander SD4 HSE

Prix de base : CHF 68'200.-

Peinture métallisée : CHF 1'000.-

Pack Premium : CHF 1'960.-

(Sièges en cuir Windsor à réglages électriques, tapis de sol haut de gamme, compartiment de rangement)

Toit panoramique en verre avec toit ouvrant coulissant à l'avant : CHF

1'960.-

Système de navigation DVD avec écran tactile couleur et Traffic Message Channel : CHF 3'000.-

Système intégré de téléphonie mobile, compatible Bluetooth : CHF 740.-

Prix TOTAL : CHF 76'860.-

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Freelander 2 SD4 HSE.

A lire aussi

Genève 2011 - Range Rover Evoque















