

Lancement - Land Rover Defender

Début juillet, Land Rover nous a conviés à Gaydon, dans son nouveau centre du design, mais aussi de recherche et de développement, afin de nous faire découvrir en avant-première la dernière mouture du modèle plus emblématique du constructeur, le nouveau Defender.



Comment manquer un tel rendez-vous, d'autant plus pour moi qui suis passionné de la marque, mais surtout du Defender, dont j'ai eu le plaisir de posséder un exemplaire pendant quelques années, ainsi qu'un Series I de 1950. Impensable, c'est également le mot qui m'est venu à l'esprit après avoir reçu l'invitation de Land Rover Suisse. Voilà enfin le moment de vous raconter ma première rencontre avec le nouveau Land Rover Defender.





Ikône de la marque anglaise, mais également de l'automobile de manière générale, le Defender revit après l'arrêt de sa production fin 2015. Initialement appelé Series (I, II et III) à la genèse du constructeur en 1948, puis 90 et 110 (en fonction de sa longueur) dès 1983, il a pris le nom de Defender uniquement au début des années 90.

Véhicule atypique et unique, il ne convenait de loin pas à tout le monde. A mes yeux, et tous les propriétaires d'un Defender ou d'un de ces aïeuls seront sûrement d'accord avec moi, rouler avec un tel engin c'est un art de vivre. Difficile, voire impossible à expliquer, encore moins justifiable. Soit on adhère, soit il est préférable de passer son chemin. Si, par le plus grand des hasards, vous n'avez jamais goûté à ce vice, je vous invite à relire notre essai de la version Heritage qui a sonné le glas d'une partie importante de l'histoire de l'automobile. En effet, il y aura un avant et un après pour le Defender, mais il faut savoir vivre avec son temps. J'entends déjà les irréductibles me huer, mais c'est pourtant vrai ! C'est primordial pour le constructeur de faire revivre ce véhicule mythique en le faisant évoluer de manière drastique pour répondre aux contraintes des homologations et aux attentes des clients, notamment des nouveaux, afin d'étendre les parts de marché. Il ne fallait pas tomber dans le cliché d'un simple revival, à savoir conserver uniquement une apparence très similaire, qui aurait entaché le passé historique du modèle.





De ce fait, en se basant sur l'ADN de Land Rover, les designers et les ingénieurs ont dû allier leurs forces pour concevoir un nouveau véhicule qui offre des capacités tout-terrain hors normes, le savoir-faire de la marque, mais qui soit également adapté au monde d'aujourd'hui en termes de technologie, de sécurité, d'agrément de conduite, etc. A cela se rajoute une complication, proposer une nouvelle identité qui, là encore, conserve une forte personnalité, un lien avec le passé ainsi qu'un style à part entière alliant modernité et tradition. Les images valent mieux que des mots et chacun pourra se faire son avis, mais à mes yeux, l'exercice est une belle réussite.

Des angles nets, un capot relativement haut avec des ailes proéminentes, mais surtout un arrière radicalement droit, cette nouvelle génération fait perdurer un dessin connu de tous ou presque. Certes, les optiques avant ne sont plus simplement rondes, avec les clignotants indépendants, faisant évoluer le regard du Defender. C'est peut-être le détail qui marquera le plus les passionné(e)s des générations précédentes. A l'inverse, les petits phares séparés à l'arrière sont plutôt proches de ceux qu'on connaît déjà et il y a toujours une roue de secours fixée à l'extérieur de la porte arrière. Cette dernière s'ouvre d'ailleurs à l'identique, encore un clin d'œil au passé.

Comme au préalable, ce nouveau Defender sera également proposé en deux longueurs, 90 et 110, avec des empattements respectifs de 2'587mm et 3'022mm. L'architecture totalement nouvelle appelée D7x est basée sur une conception monocoque très légère en aluminium. La garde au sol est de 291 mm, mais surtout, avec tous les organes vitaux placés le plus haut possible, ce Defender est capable de franchir des gués allant jusqu'à 900 mm. Bien entendu, il dispose d'une transmission sur les quatre roues, de petites vitesses, mais surtout des toutes dernières technologies Terrain Response.

Pas de doute, les aptitudes offroad sont conservées, même renforcées, faisant de ce Defender un véritable Land Rover. On ne s'en inquiétait pas vraiment, tant le

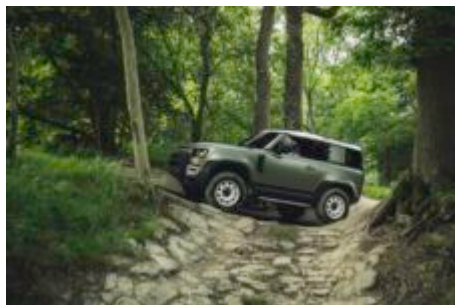
constructeur met en avant ces qualités pour l'ensemble de la gamme, mais c'est rassurant de constater que c'est bien sur ces bases que cette nouvelle génération a été développée.

Encore quelques chiffres qui ont leur importance pour un tel véhicule... la charge utile maximum est de 900 kg et sur le toit, ça peut aller jusqu'à 300 kg. Pour tracter, la limite est de 3'500 kg sur les marchés du continent européen.





Pour son arrivée sur le marché, ce nouveau Defender est disponible avec quatre motorisations, toutes couplées à une boîte automatique. Deux quatre cylindres diesel (D200 et D240) qui promettent une consommation mixte de 7.6 l/100km et des émissions de CO2 de 199 g/km, selon la norme NEDC. Deux essence, un quatre cylindres (P300) et le récent six cylindres en ligne (P400) avec hybridation légère (MHEV). Pour rappel, les noms des moteurs font référence à la puissance délivrée. A noter qu'une déclinaison hybride rechargeable (PHEV) viendra compléter l'offre l'année prochaine.



Land Rover profite de présenter par la même occasion un nouveau film de protection satin (Satin Protective Film) pour la carrosserie. Grâce à ce dernier, la peinture extérieure sera beaucoup plus résistante aux potentiels coups et accrochages du quotidien, tout en ayant une apparence unique. A noter que cela sera disponible en option uniquement pour les teintes « Indus Silver », « Gondwana Stone » et « Pangea Green ».



L'habitacle est lui aussi totalement nouveau, tout en conservant également les spécificités de certaines générations précédentes. Le détail le plus marquant, c'est la possibilité d'avoir trois places à l'avant. Ainsi, le Defender 90 pourra proposer 5 ou 6 places, alors que le Defender 110 sera configurable en 5, 6 ou

5+2 sièges. Pour ce dernier, le volume de chargement après la deuxième rangée est de 1'075 litres, allant jusqu'à 2'380 litres en la repliant.

Globalement la présentation et les matériaux sont de bonne facture avec un esprit en adéquation avec le modèle, tout en proposant un meilleur agrément général. Ceux qui connaissent les précédents modèles ne douteront pas d'une logique évolution à ce niveau, même si certains défauts faisaient partie du charme.



Notons encore que ce nouveau Defender pourra être agrémenté d'une multitude d'accessoires (environ 170) pour le personnaliser mais aussi pour répondre à toutes vos attentes ou presque. Alors que par le passé il fallait s'adresser à des

fabricants tiers, maintenant Land Rover va proposer directement une bonne partie de ces pièces. Et si vous hésitez sur l'équipement, le catalogue propose les habituelles finitions (Defender, S, SE, HSE) ainsi que des versions « First Edition et « Defender X » (le haut de gamme), qui s'agrémentent de surcroît avec quatre packs spécifiques à choix : « Explorer », « Adventure », « Country » et « Urban ». Je vous invite à découvrir le configurateur en ligne pour trouver le Defender qui vous correspondra le mieux, le mien est presque configuré.



La commercialisation débute ces prochains jours sur 128 marchés à travers le monde avec le Defender 110 qui est proposé en Suisse dès CHF 63'300.- (Defender 110 D200 AWD AT). Le haut de gamme, à savoir le Defender X P400

AWD AT, est lui affiché à un tarif démarrant à CHF 111'700.-, démontrant qu'il y en aura vraiment pour tous les goûts et tous les budgets. Reste que ce Defender se positionne quand même sur un segment relativement premium, avec selon moi en ligne de mire un certain Classe G.

Fait appréciable, la marque met en avant un important respect vis à vis de l'écologie, des matériaux durables et recyclables. De quoi associer une bonne image à cette nouvelle génération du mythique Defender, mais aussi à toute la production du groupe Jaguar Land Rover.

Finalement, si tout comme moi vous avez une préférence pour le Defender 90, il va falloir patienter, il arrivera ultérieurement à un prix débutant à CHF 57'000.-.

Relativement conquis par la robe de ce nouveau Land Rover Defender et par ses caractéristiques, je suis dans l'expectative d'en prendre le volant afin de voir s'il est capable de distiller le même plaisir (si si, je vous assure) que celui qu'il remplace. La tâche n'est pas des moindres pour convaincre les inconditionnel(le)s de ce véhicule mythique, mais globalement je suis persuadé que le succès sera au rendez-vous.







Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour l'invitation à cette présentation exclusive du nouveau Land Rover Defender.

