

Essai - Land Rover Defender 110 P400e : Plus bobo qu'écolo !

Wheels And You vous a déjà proposé l'essai complet du Defender 110 P400. Le P400e est la version Plug-in Hybrid de ce même véhicule, une déclinaison qui développe la même puissance de 400 ch, puissance obtenue par l'addition des motorisations thermique et électrique.



- 4 cylindres, turbo, essence, 1'997 cm³
- 404 ch à 5'500 t/min
- 640 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 191 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.6 sec.
- Poids : 2'620 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'020 x 2'100 x 1'970
- Conso. mesurée : 7.92 l/100 km
- Emissions CO₂ : 236 g/km (G)
- dès CHF 87'500.-, mod.essayé: CHF 108'700.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Land Rover est sans doute l'une des marques les plus touchées par les nouvelles

normes d'émissions de CO₂ puisque l'entier de la gamme est constitué de gros véhicules à quatre roues motrices. Le nouveau Defender bien sûr, digne héritier du légendaire précurseur du même nom, mais également le Discovery et les divers Range Rover.

Avec les amendes pour les constructeurs qui ne respecteraient pas une moyenne d'émission sur l'entier de leurs ventes, Land Rover n'a d'autre choix que de proposer des déclinaisons Plug-in Hybrid sur toute sa gamme.

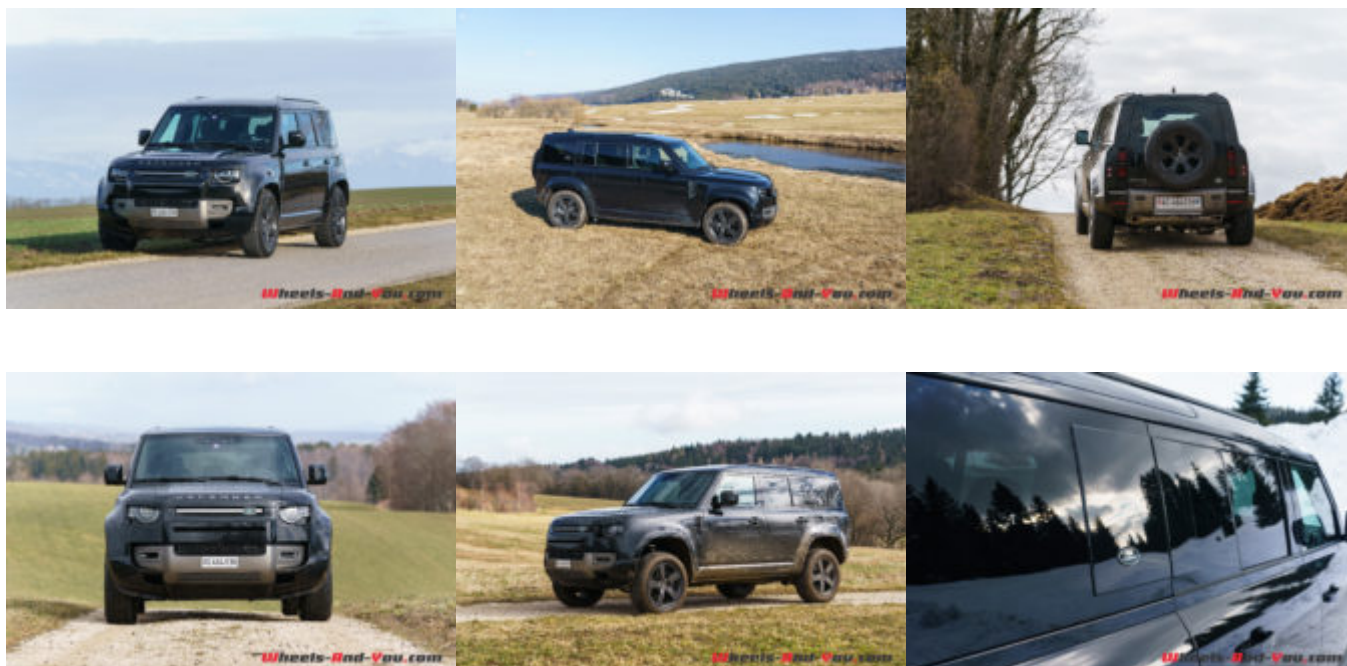


A l'extérieur

Par rapport à un Defender 110 P400 thermique, rien de particulier à relever à l'extérieur si ce n'est une deuxième trappe sur l'aile arrière gauche pour la prise de recharge et deux badges « Plug-in Hybrid » sur les montants centraux. Mon véhicule de test arbore une livrée « Full Black » plutôt spectaculaire et même si je ne suis pas un fan des véhicules noirs, je reconnais que cela lui donne un côté impressionnant.

Le design reprend l'ensemble des éléments-clé des Série I, II et III puis dès 1990 du Defender dans sa première version. Un profil particulièrement cunéiforme avec des faces avant et arrière verticales, un pare-brise qui ne l'est guère moins, des flancs tout aussi verticaux : la silhouette d'un Defender est reconnaissable du premier coup d'œil.

Les dimensions sont importantes : 5.02 m de longueur avec la roue de secours sur la face arrière, 2.01 m de largeur et 1.97 m de hauteur. Quant au poids, il est conséquent avec 2'620 kg à vide et 2'835 kg avec tous les pleins faits et le conducteur.



A l'intérieur

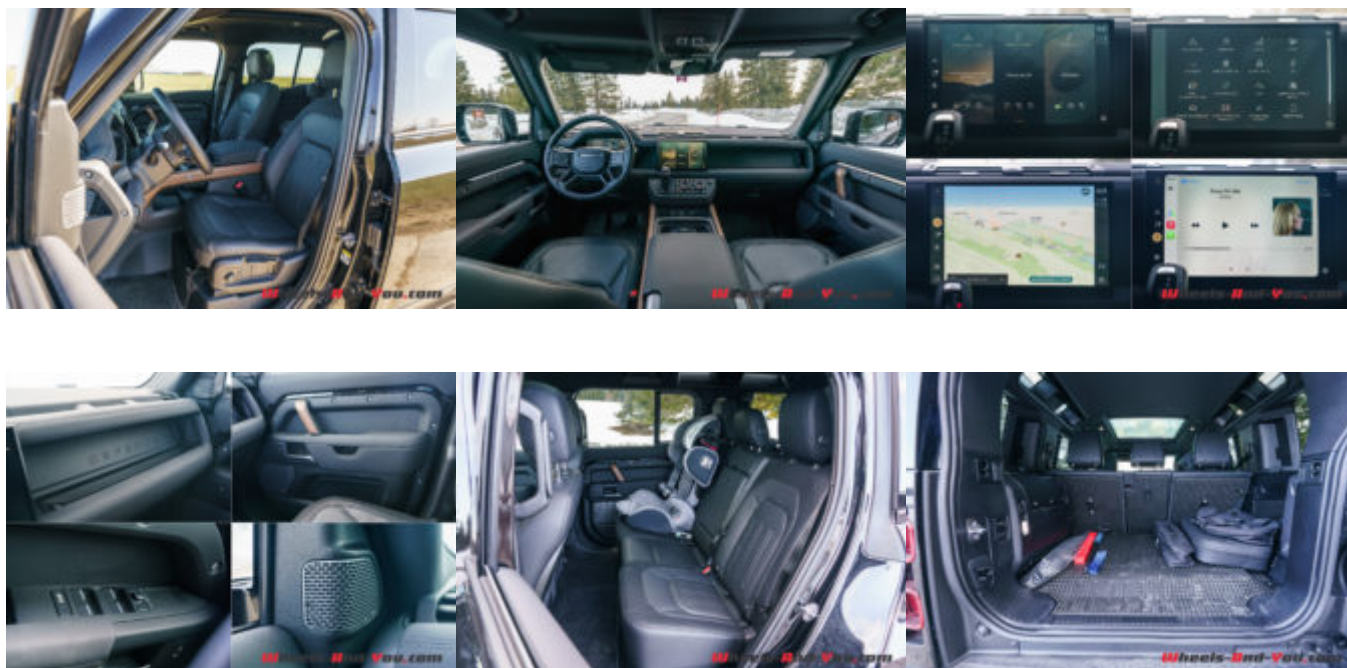
Dès sa présentation, le nouveau Defender prend le contre-pied des autres véhicules de la marque quant à l'ergonomie intérieure. Les Velar, Evoque et Range Rover, dont nous devrions vous proposer une essai prochainement, disposent tous de deux écrans superposés sur la console centrale, celui du bas regroupant presque toutes les commandes. Dans le Defender, si un écran a remplacé les compteurs, la console centrale n'en arbore qu'un et les commandes, regroupées au-dessous, demeurent physiques pour la plupart, ce que j'apprécie personnellement.

Pourtant, afin de ne pas multiplier les boutons, certains ont plusieurs fonctions. Par exemple, les deux gros boutons rotatifs destinés à régler la température intérieure se transforment en sélecteur de mode Terrain Response pour celui de gauche alors que celui côté passager permet de régler la ventilation. Bien sûr, une touche spécifique EV permet une sélection directe de l'un des trois modes de propulsion : électrique, hybride ou économique.

Si l'assise est assez haute, je suis tout de même bien installé. Une option permet l'installation d'un troisième siège à l'avant. La visibilité est bonne et l'ergonomie générale est très agréable. Les places arrière sont un peu plus raides mais demeurent confortables.

Quant au coffre auquel on accède par l'historique porte à ouverture latérale, ses

dimensions sont généreuses avec 853 litres qui augmentent à 1'759 litres tous sièges rabattus. C'est un peu moins que les 875 l / 1'946 l de la version P400.



Sous le capot

Si la puissance globale est la même que pour la version P400, la motorisation du P400e diffère complètement : à la place d'un 6 cylindres en ligne de 3.0 l, on a un 4 cylindres de 2.0 l de cylindrée qui, grâce à un turbo et une injection directe, développe 300 ch (221 kW) à 5'500 t/min et un couple de 400 Nm à 1'500 t/min. Il est secondé par un moteur électrique de 104 ch et 240 Nm situé sur l'essieu arrière associé à une batterie de 19.2 kWh sensée procurer env. 40 km de propulsion électrique uniquement. Au total, le véhicule affiche donc 404 ch (297 kW) et 640 Nm, plus que suffisant pour mouvoir les 2'620 kg de l'engin.

Le groupe propulseur est associé à une transmission automatique à 8 rapports et boîte de transfert ainsi que des différentiels central et arrière au verrouillage piloté. L'électronique est omniprésente pour gérer la chaîne cinématique et offrir une traction maximale dans toutes les conditions. La gestion Terrain Response dispose de pas moins de huit modes qui intègrent tous type de surfaces, de la glace au sable, en passant par la boue, les rochers ainsi qu'un mode paramétrable. Il dispose bien entendu d'un assistant de descente contrôlée dont on règle la vitesse par touches au volant, ou encore un affichage ClearSight Ground View qui offre une vision « transparente » du véhicule, montrant le sol et les roues avant pour affiner leur position en franchissement. Les suspensions

pneumatiques permettent d'ajuster la garde au sol et disposent d'une mode Valet qui abaisse la voiture lorsqu'on ouvre une porte.

Ainsi équipé et malgré une pénétration dans l'air de boîte à chaussure, ce Defender P400e atteint 191 km/h et abat le 0 à 100 km/h en 5.6 sec, l'équivalent d'une bonne GTI. La consommation WLTP annoncée est d'environ 9.0 l/100 km et les émissions de CO₂ s'élèvent à 236 g/km.



Au volant

Autant vous le dire tout de suite, ce nouveau Defender n'a plus rien à voir avec son prédécesseur. Dès les premiers tours de roues, j'ai l'impression d'être dans le Range Rover Sport P400e dont nous vous avons proposé l'essai il y a trois ans. Etonnamment confortable, silencieux, coupleux, on est à cent lieues du Defender première version.

Même la motorisation semble très proche d'une version 6 cylindres. Alors que le 4 cylindres turbo n'est évidemment pas aussi souple, l'association avec la propulsion électrique gomme ce retrait et procure un couple élevé et disponible instantanément quel que soit le régime moteur. L'association des deux propulseurs gomme également tout temps de réponse du turbocompresseur. Un bruit synthétique rappelant celui d'un 6 cylindres rend l'illusion quasi parfaite. D'ailleurs, les performances comparées à la version P400 et son 6 cylindres parlent d'elles-mêmes : ½ sec de mieux sur le 0 à 100 km/h malgré un poids

environ 300 kg supérieur.

Le comportement ressemble vraiment à celui d'un SUV de luxe. Les suspensions pneumatiques font merveille pour amortir les irrégularités du terrain et le véhicule vire vraiment sans roulis. Par sa silhouette particulièrement carrée, le gabarit de l'auto semble imposant de prime abord mais la visibilité du conducteur est bonne et on s'y fait vite.

Il est temps de sortir du bitume pour tenter de voir ce que valent les capacités tout-terrain de ce nouveau Defender. Une pression sur un bouton et le véhicule gagne environ 8 cm de garde au sol. Le sélecteur Terrain Response propose divers modes allant des surfaces glissantes neige/glace au franchissement de rochers. Je teste le premier dans un sous-bois enneigé et les 25 cm de veille neige ne m'arrêtent pas. Il faudra une congère d'environ 40 cm pour me stopper malgré le verrouillage des différentiels.

Pour la séance photo, nous trouvons un talus humide et pentu. Mon collègue sélectionne le mode boue et la gamme courte, et là encore, le Defender franchit l'obstacle sans sourciller. Reste que la conduite dans ces conditions est assez inhabituelle car l'électronique gère en permanence l'adhérence et ce n'est pas évident de ressentir ce qui se passe, où se trouve la limite du grip. Il faut cependant admettre qu'indépendamment d'évidentes qualités tout terrain, les propriétaires d'un tel véhicule dont le premier prix dépasse les CHF 95'000.- seront sans doute peu nombreux à lui faire quitter le goudron.

Il n'est pas véritablement possible de calculer la consommation électrique d'un tel véhicule puisque l'hybridation rend presque impossible sa mesure. Toutefois, en forçant la seule propulsion électrique, je peux parcourir 31 km de routes vallonnées avec 5% de batterie restante. Quant à la consommation hybride, en parcourant des trajets quotidiens entre 40 et 60 km et en rechargeant la batterie chaque nuit, je mesure 6.72 l/100 km sur une distance totale de 893 km au terme de laquelle j'utilise 60 l du réservoir. Par contre, en partant batterie pleine pour un trajet de 415 km sans possibilité de recharge intermédiaire, la consommation s'élève à 10.34 l/100 km. En moyenne sur les 1'365 km de l'essai, le Defender a consommé 7.92 l/100 km.



Verdict

Je serais presque tenté de résumer mon essai en vous disant que ce Land Rover Defender P400e est au Range Rover Sport P400e ce que les habits des champs sont aux habits des villes, tant les sensations que ces deux véhicules distillent sont proches. Je pense qu'en emmenant un passager avec les yeux bandés dans l'un et dans l'autre successivement, il aurait bien de la peine à affirmer dans lequel il était en premier.

Ainsi, malgré son look de baroudeur, le nouveau Defender n'en est plus vraiment

un. Il ne démeritera pas pour les voyageurs qui l'emmèneront sur les pistes mais ces derniers préféreront sans doute une version thermique plutôt que ce Plug-in Hybrid et rares sont ceux qui entreprendront des voyages engagés car l'omniprésence de l'électronique rendra un dépannage difficile dans une contrée lointaine.

Reste que chez nous, on peut se démarquer avec un véhicule au look unique tout en profitant d'un confort que peu de SUV peuvent lui envier.



Prix et options - Land Rover Defender 110 2.0 Si4 PHEV X-Dynamic S

Prix de base : CHF 95'400.-

Pack Remorquage : CHF 2'700.-

Toit panoramique coulissant : CHF 2'260.-

Pack Drive Assist : CHF 2'140.-

Affichage tête haute : CHF 1'500.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 1'180.-

Pack Hiver : CHF 800.-

Finition Rough-cut Walnut : CHF 500.-

Phares LED Premium avec signature LED : CHF 440.-

Sièges AV chauffant : CHF 420.-

Sièges AR chauffant rabattables 40/20/40 : CHF 420.-

Câbles de recharge (Mode 2) : CHF 280.-

Traverse finition Dark Grey Podwer Coat : CHF 260.-

Phares antibrouillard : CHF 220.-

Ecran d'infotainment 11.4" : CHF 160.-

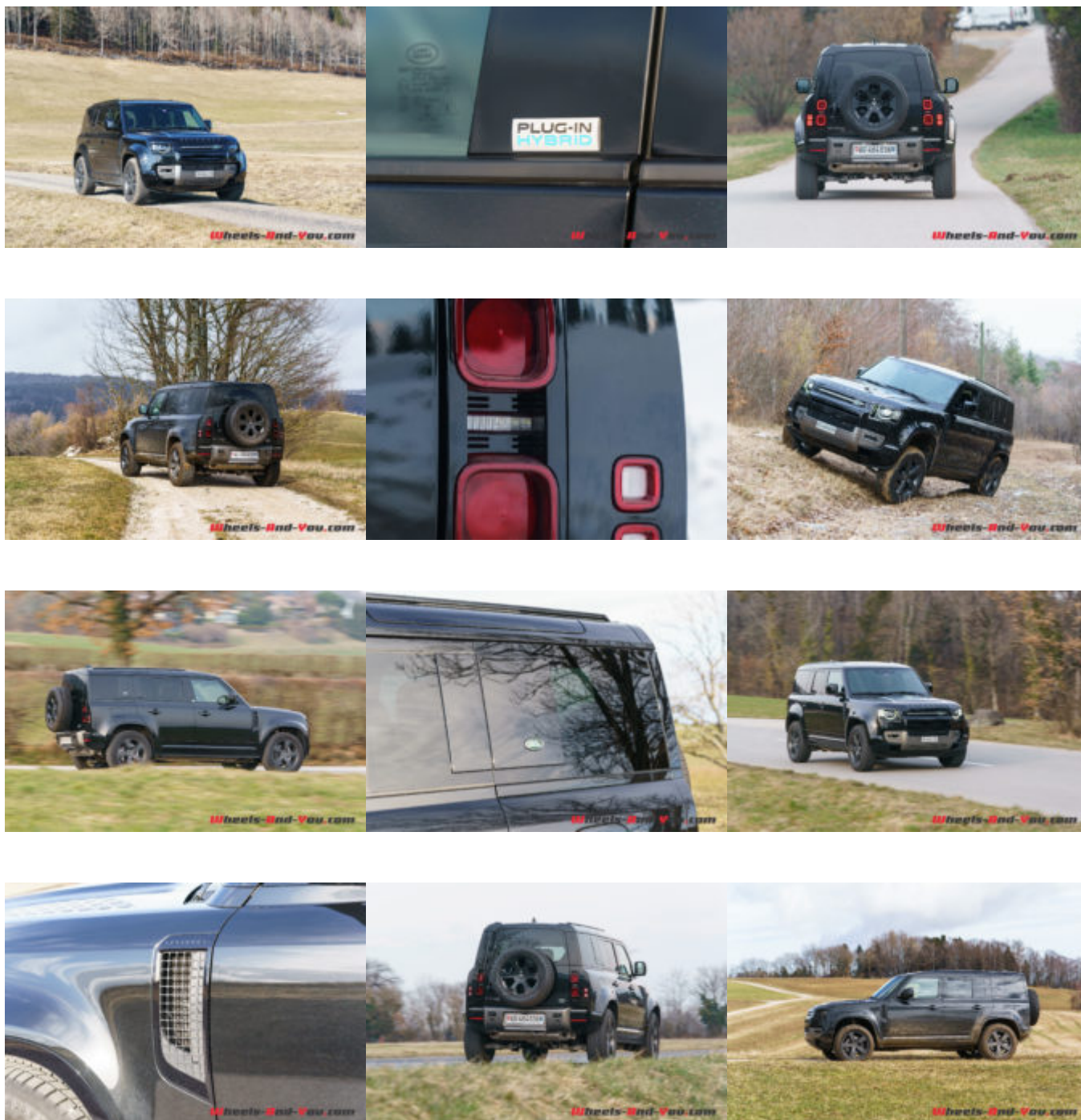
Tapis de sol : CHF 120.-

Prix TOTAL : CHF 108'700.-



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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Defender 110 P400e, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

Essai - Land Rover Defender 90 D200 : L'icône anglaise au format court

Essai - Range Rover Evoque P300e PHEV : Il se met au vert

Essai - Land Rover Defender 110 P400 : Le fils n'a rien à envier au père

Essai - Range Rover Sport HST : La force subtile

Essai - Range Rover Velar SVAutobiography : Le Mr. Hide du Dr. F-Pace SVR

Essai - Range Rover Evoque P250 : Il monte en gamme !

Essai - Range Rover Sport P400e : L'aboutissement raisonnable ?

Premier contact - Range Rover Evoque : Le même, ou presque, en mieux !

Loisirs - Stage de conduite d'hiver avec Jaguar Land Rover, édition 2019

Essai - Range Rover V8 5.0 S/C : Le règne perdure...

Essai - Land Rover Discovery Sport 2.0 Si4 290 ch : Baroudeur dans l'âme et dans la constance

Essai - Range Rover Velar : Ligne de break pour SUV au summum du chic

Essai - Land Rover Discovery : Baroudeur en tenue de ville

Essai - Range Rover Evoque Convertible : Un nouveau segment prometteur ?

Essai - Land Rover Defender : Requiem pour une légende

Essai - Range Rover Sport SVR : L'enfant terrible de Sa Majesté!

Essai - Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid : L'esprit Range reste intact

Essai - Land Rover Discovery Sport : Multifonctions à la sauce british

Essai - Range Rover Sport V6 3.0 S/C : Raffinement et sportivité

Essai - Range Rover SDV8 : "The King and I"

Essai - Range Rover Evoque Si4 : Une "Evoquation" de la voiture polyvalente

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

Nouveauté - Range Rover SV

Nouveauté - Range Rover MY22

Nouveauté - Land Rover Defender V8

Nouveauté - Land Rover Discovery MY21

Nouveauté - Range Rover Velar MY21

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport P300e PHEV & Range Rover Evoque P300e PHEV

Lancement – Land Rover Defender

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

Evènement – Land Rover fête son 70ème anniversaire !

Nouveauté – Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition

Nouveauté – Range Rover Evoque

Avant-première – Range Rover SV Coupé

Nouveauté – Land Rover Defender V8 Edition

Nouveauté – Range Rover MY18

Nouveauté – Range Rover Sport P400e (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle)

Nouveauté – Land Rover Discovery SVX

Horlogerie – Zenith Chronomaster Range Rover Velar Special Edition

Nouveauté – Range Rover Velar

Avant-première – Range Rover Velar

Nouveauté – Land Rover Discovery

Présentation – “Renaissance” du Land Rover Series I

Nouveauté – Range Rover Evoque Convertible

Evènement – Defender Farewell Party

Avant-première : Range Rover Evoque Convertible

Nouveauté – Land Rover Defender “Celebration Series”

Nouveauté – Range Rover Evoque MY16

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

Nouveauté – Range Rover Sport SVR

Présentation – Range Rover Sport SVR

Présentation – Land Rover Discovery Vision Concept

Avant-Première – Land Rover Concept Discovery Vision

Nouveauté – Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Nouveauté – Land Rover Discovery MY2014

Présentation – Range Rover Hybrid

Nouveauté – Range Rover Sport

Présentation – Land Rover Defender électrique

Nouveauté – Range Rover

Genève 2012 – Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation – Range Rover Evoque Convertible Concept

Événement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque



