

Essai - Land Rover Defender 110 V8 P525 : Peu raisonnable mais terriblement désirable !

Le nouveau Land Rover Defender arpente nos routes depuis 2020 avec un panel de motorisations varié que vous avez pu découvrir lors de nos différents essais. Question de boucler la boucle, Wheels And You se devait de vous proposer un article sur le fer de lance de la gamme équipé du fameux V8 5.0 Supercharged. Mettez votre conscience au placard pour quelques instants et embarquez avec nous pour cet essai en marge d'une ère automobile actuelle un peu trop lisse.



- V8, essence, compresseur, 4'999 cm³
- 525 ch de 6'000 à 6'500 t/min
- 625 Nm de 2'500 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 2'678 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'018 x 2'008 x 1'967
- Conso. mesurée : 16.14 l/100 km
- Emissions CO₂ : 346 g/km (G)
- dès CHF 159'400.-, mod.essayé: CHF 161'200.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Sébastien Morand

On ne va pas revenir sur l'esprit de ce nouveau Defender, plus proche d'un Discovery que de ses ancêtres ; il faut répondre aux attentes de la clientèle potentielle si le constructeur entend accroître les ventes de ce modèle légendaire. Quoi qu'il en soit, qu'on aime ou pas, nous ne pouvons pas renier qu'il s'agit d'un véritable Land Rover, avec une touche digne d'un Range Rover, histoire de lui conférer le confort et l'agrément de conduite absents des précédentes moutures.

Pour ma part, grand passionné de ce mythe roulant depuis le Series 1, j'avoue finalement succomber aux charmes de cette dernière génération et encore plus lorsqu'il est animé par un majestueux V8 comme c'est le cas aujourd'hui.

Après vous avoir proposé les essais du Defender 110 P400 (6 cylindres, essence), du Defender 90 D200 (6 cylindres, diesel) et du Defender 110 P400e (PHEV), voyons ce qu'il nous procure avec cette noble mécanique V8 qui détonne un peu sur un tel engin.



A l'extérieur

Disponible en version 90 et 110, c'est de la seconde dont nous avons hérité pour notre essai. Dommage pour moi, j'ai une préférence pour le « petit » Defender. Cependant, il faut reconnaître que la majeure partie des ventes se fait sur le 110. Ça se confirme en voyant les modèles qu'on croise sur la route, tant la déclinaison 2 portes s'avère moins commode à l'utilisation. Notons que le Defender V8 est aussi proposé en version 130 (5'099 mm de longueur au lieu des 5'018 mm pour le 110) mais la motorisation délivre alors « seulement » 500 ch (P500) contre 525 ch (P525) pour les versions 90 et 110.

Concernant le look du Defender V8, il n'y a quasiment aucune différence avec les autres déclinaisons si ce n'est la quadruple sortie d'échappement et les feux arrière fumés plutôt que rouges. On peut encore noter les petits logos V8 sur les côtés, en retrait des passages de roues avant. Détail très discret lorsque le véhicule, comme celui de notre essai, dispose de l'Extended Black Pack (comprenant notamment les inscriptions en Gloss Black) combiné à une robe de couleur Santorini Black. D'ailleurs et même si ça lui sied relativement bien, n'étant pas fan des voitures noires, je reste sur ma faim. Or cette version exclusive n'est disponible qu'en deux coloris, le Santorini Black de notre essai ou le Carpathian Grey.

Particularité de notre voiture de test, tout juste rentrée du Defender Experience Suisse à Crans-Montana, elle est encore équipée des pneus offroad montés sur des jantes grises de 20 pouces plutôt que celles de 22 pouces d'origine en finition Satin Dark Grey ou en Gloss Black comme l'option proposée sur notre auto. Ça lui donne un style baroudeur indéniable mais cela péjore légèrement l'agrément de conduite sur le bitume, sans être catastrophique non plus mais j'y reviens dans un moment.





A l'intérieur

Même constatation pour l'habitacle, pas de différence avec le reste de la gamme si ce n'est l'habillage des sièges - qui offre de série la finition cuir et suédine - et les seuils de portes éclairés en métal avec l'inscription lumineuse V8. Le volant est également recouvert de suédine, c'est du plus bel effet. Vous l'aurez compris, il faut un œil avisé pour différencier l'intérieur de cette déclinaison V8.

Tout comme la version P400e essayée au printemps 2022, l'écran central fait 11.4 pouces alors qu'il était de 10 pouces lors du lancement du nouveau Defender en 2020. Le système Pivi Pro qu'il intègre pour la partie infotainment est réactif et complet, digne du segment Premium visé par cette version. On est loin des générations précédentes mais comme déjà dit, il faut bien cela pour tenter de gagner des parts de marché et venir jouer sur les plates-bandes du Mercedes AMG Classe G, son principal concurrent à mes yeux, notamment pour cette version V8.

En matière de confort, plus rien à voir avec ses aïeux non plus ; c'est de très bonne facture tout comme la finition. On vient régater avec le Discovery et on se rapproche du Range Rover Sport, tout au moins avant la dernière mouture qui a aussi largement évolué sur ces différents points, comme je l'avais indiqué lors de mon essai en début d'année.

Globalement, j'aime beaucoup cet agencement intérieur mélangeant un petit côté rustique tout en offrant une très bonne qualité. Dans le segment où notre Defender évolue, ça lui donne un esprit un peu moins précieux, pour ne pas dire moins prétentieux qu'un Mercedes Classe G.



Sous le capot

Pièce maitresse de cette version, le fameux V8 5.0 à compresseur bien connu des adeptes des véhicules du groupe JLR (Jaguar Land Rover). Ici, il développe 525 ch pour un couple de 625 Nm. Il est couplé à la transmission automatique à 8 rapports et tout logiquement 4 roues motrices.

Un combo gagnant que nous avons déjà essayé sur différentes autos et même s'il n'est plus vraiment « politiquement correct » dans le monde automobile actuel, je reste toujours charmé. D'autant qu'en observant les configurations des voitures récentes roulant en Suisse, force est de constater que la raison n'a pas vraiment envahi les acheteurs si j'en crois le nombre de déclinaisons équipées des plus grosses motorisations. Ça se confirme avec son principal rival, le Mercedes Classe G ; je n'ai pas les chiffres mais en étant un brin observateur, je ne prends pas trop de risques en disant que la majeure partie des véhicules vendus dans notre pays sont des versions AMG.

Alors c'est sûr, avec un poids annoncé à 2.7 tonnes, il est difficile de rester sobre au niveau de la consommation. La fiche technique promet 15.3 l/100 km en cycle mixte WLTP ; j'ai pour ma part mesuré une moyenne de 16.14 l/100 km sur l'entier de mon essai. Bien évidemment, ce n'est pas négligeable mais vu sa taille pas vraiment « mannequin » et son apparence plus que massive, ça n'a rien d'étonnant. A noter que sur des trajets exclusivement autoroutiers en roulant à allure modérée, l'ordinateur de bord m'a gratifié de 13.0 l/100 km mais c'est le minimum que j'ai observé. Et en lâchant les chevaux sur des petites routes de montagne, les chiffres s'affolent mais chut, on a dit qu'on mettait de côté la raison pour quelques instants...



Au volant

Comme déjà relevé par mes collègues lors des précédents essais du nouveau Defender, l'agrément de conduite n'est plus comparable aux générations précédentes, loin s'en faut. C'est donc sans réelle surprise que je relève les mêmes constatations avec cette déclinaison V8. Par contre, particularité non négligeable à mon goût, la sonorité de cette motorisation V8 est envoutante. Attention, rien de trop extravagant comme ont pu l'être les premiers véhicules du groupe équipés du V8 Supercharged. Le Defender ronronne comme un bon gros félin et c'est avec subtilité qu'il distille la mélodie enchanteresse de sa grosse cylindrée. On en profite surtout lorsqu'on démarre la bête et lors de franches accélérations mais en utilisation normale, tout demeure très feutré.

D'ailleurs, si on s'en tient à se déplacer d'un point A à un point B - et cela quel que soit le type de route empruntée - rien ne diffère d'un autre nouveau Defender. Même avec les pneus tout-terrain à larges profils, la quiétude est de mise et c'est sans aucun désagrément qu'on avale les kilomètres. Certes, en ville, la taille imposante du Defender 110 peut vous causer quelques soucis de parking mais avant tout parce que les places de parc ne sont pas dimensionnées pour un tel véhicule. Car étonnamment, il se manie presque comme une citadine, c'est

bluffant de facilité. Même constat pour la conduite hors des sentiers battus : affublé des multiples systèmes d'assistance, le nouveau Defender est en vrai Land Rover et il passe partout. Ce sont vos limites qui vous arrêteront, pas les siennes !

Reste à voir ce que ça donne lorsqu'on sollicite pleinement la cavalerie à disposition. Il faut tout d'abord assimiler le poids, surtout pour les freinages. Heureusement, grâce aux imposantes étriers de frein Brembo, ça décélère plutôt bien. Vient ensuite la prise de roulis, non négligeable pour un joli bébé haut comme notre Defender 110. Mais là encore, une fois qu'on a fait connaissance, elle se maîtrise facilement et il est possible d'appliquer un rythme plutôt soutenu. Je pense d'ailleurs que certains automobilistes croisés en fin de journée dans le Marchairuz ont dû être surpris en me voyant débouler à bon train avec un tel engin. J'aimerais d'ailleurs beaucoup essayer un modèle 90 car apparemment, le léger gain sur la balance en fait un jouet très amusant.





Verdict

En prenant le volant de ce Defender V8, je partais avec une certaine conviction positive - vous n'en doutiez probablement pas - et je ne peux que confirmer que ce véhicule m'a beaucoup plu. Bien entendu, il est difficile d'accepter un tel engin dans le monde actuel mais si je mets ma raison de côté, je reste convaincu qu'il est important d'avoir de petites choses - et des moins petites pour le coup - qui nous procurent du plaisir. L'automobile perd petit à petit son côté passion et je le regrette ; je ne peux donc que féliciter le groupe JLR de continuer à proposer ce V8 sur différents modèles de sa gamme.

Reste à voir pour combien de temps encore cela sera possible car sans aucune forme d'hybridation, les taxes risquent fort d'entraîner sa mort prochaine même si comme je le disais précédemment, il y a de toute évidence encore une clientèle pour ce type de véhicules dans notre pays, cela même si ce n'est le plus souvent pas vraiment par passion, mais c'est là un autre sujet.





Prix et options - Land Rover Defender 110 V8 P525 AWD Automatique

Prix de base : CHF 159'400.-

Peinture "Santorini Black" : CHF 0.-

Extended Black Pack : CHF 1'160.-

(Plaques de protection avant et arrière Narvik Black, Barre de grille de calandre Gloss Black, Inscription sur le capot Gloss Black, Inscription sur le hayon Gloss Black, Finition du capot à damier Gloss Black)

Jantes 22" à 5 branches "Style 5098", Gloss Black : CHF 640.-

Prix TOTAL : CHF 161'200.-





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 V8, ainsi qu'au garage Emil Frey Nyon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Loisirs : Defender Experience Suisse – Immersion au cœur d’une Légende

Essai – Range Rover Sport P510e : Le cadet se rapproche du trône

Essai – Range Rover P530 : Modernité et tradition

Essai – Land Rover Defender 110 P400e : Plus bobo qu’écolo !

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 ?

Lancement - Range Rover Sport

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

Evènement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

