

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

En renouvelant ce modèle iconique, Land Rover a pris un énorme risque. En 70 ans son look n'avait pratiquement pas changé. Entre sa disparition en 2016 et la sortie du nouveau modèle à Francfort en 2019, le Defender a changé de visage. Il inaugure une nouvelle plateforme tout en aluminium et dès le début les commandes ont atteint des records. Après un 110 First Edition, nous essayons un 90 qui est arrivé que plus tard sur le marché.



- 6 cylindres, turbo, diesel, 2'996 cm³
- 200 ch à 4'000 t/min
- 500 Nm de 1'250 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 175 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.8 sec.
- Poids : 2'303 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'323 x 2'105 x 1'969
- Conso. mesurée : 8.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 251 g/km (G)
- dès CHF 67'800.-, mod.essayé: CHF 72'080.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

Entre héritage et innovation, le Defender joue le funambule dans la gamme du constructeur anglais. Le solide franchisseur est bourgeois ou le SUV se dévergonde, selon le point de vue ou la liste d'options du véhicule.

Ce Defender 90 S D200 est bien plus proche du franchisseur, avec ses jantes en acier rustiques et un équipement minimum. Pourtant, d'une manière globale, le nouveau Defender pourrait s'adresser à n'importe qui. Il n'y a plus aucun folklore à en conduire un, il reste cependant plein de caractère.



A l'extérieur

Le look du nouveau Defender est sans aucun doute une réussite. Il a obtenu le World Car Design 2021 et à titre personnel je le trouve magnifique. Sa forme globalement cubique correspond à l'esprit du modèle, seul le pare-brise est incliné. Avec toutes les surfaces vitrées noir, le toit est comme en lévitation.

La face avant est massive, avec une partie couleur alu et des aérations horizontales rectilignes. Les phares reprennent le schéma original d'un grand rond et deux petits éléments. Seulement maintenant le grand phare est coupé au sommet par le long capot horizontal où l'inscription Defender en lettres capitales trône fièrement.

Les ailes reprennent les arrondis originaux et excepté un élargissement à l'approche des roues la carrosserie est assez lisse. Il y a les lucarnes iconiques dans le toit qui apportent de la luminosité aux places arrière. Les portes sont énormes, largement dimensionnées pour permettre de s'asseoir à l'arrière. Il faudra y penser en se garant en épi et en bataille.

L'arrière est parfaitement vertical, avec la roue de secours montée sur la porte à charnières latérales. De chaque côté, les feux à LED sont comme des carreaux lumineux, discrets et élégants. Il ne manque que les anneaux de remorquages optionnels dans le bouclier pour qu'il soit plus baroudeur.

Ce véhicule d'essai a reçu des barres de toit noir plutôt que couleur alu de série. Ces dernières permettent de transporter jusqu'à 118kg sur le toit, à condition d'avoir des pneus tout-terrain et d'une galerie de toit pour les expéditions (sic). À l'arrêt, le Defender accepte 300kg de charge sur le toit soit plus ou moins l'équivalent d'une tente de toit et 2 personnes qui dorment dedans.

La base d'un pare-brise est souvent compliquée, avec des recoins, les gicleurs de pare-brise et les moteurs d'essuie-glace cachés sous le prolongement du capot. C'est tout le contraire sur ce véhicule. Trois emplacements prévus pour les moteurs d'essuie-glace (en fonction de quel côté est le volant, globalisation) et c'est à peu près tout. Un jeu d'enfant pour le nettoyer !



A l'intérieur

Land Rover a réussi à rendre chic un intérieur plutôt rustique. Il y a de nombreuses vis apparentes sur la console centrale ainsi que sur les portes où la carrosserie est également visible. D'un côté à l'autre de l'habitacle s'étirent des traverses en métal d'aspect brut. On retrouve la même chose sur les quatre branches du volant. Le long de ses traverses sont fixés des espaces de rangement

ainsi que l'écran central de 10".

Au centre, la console est massive. Elle prolonge la partie où sont les commandes rotatives de ventilation, les boutons destinés au tout terrain et le sélecteur de vitesse. Sur plusieurs niveaux, il y a de nombreux espaces de rangement dont un qui devient un chargeur à induction en option.

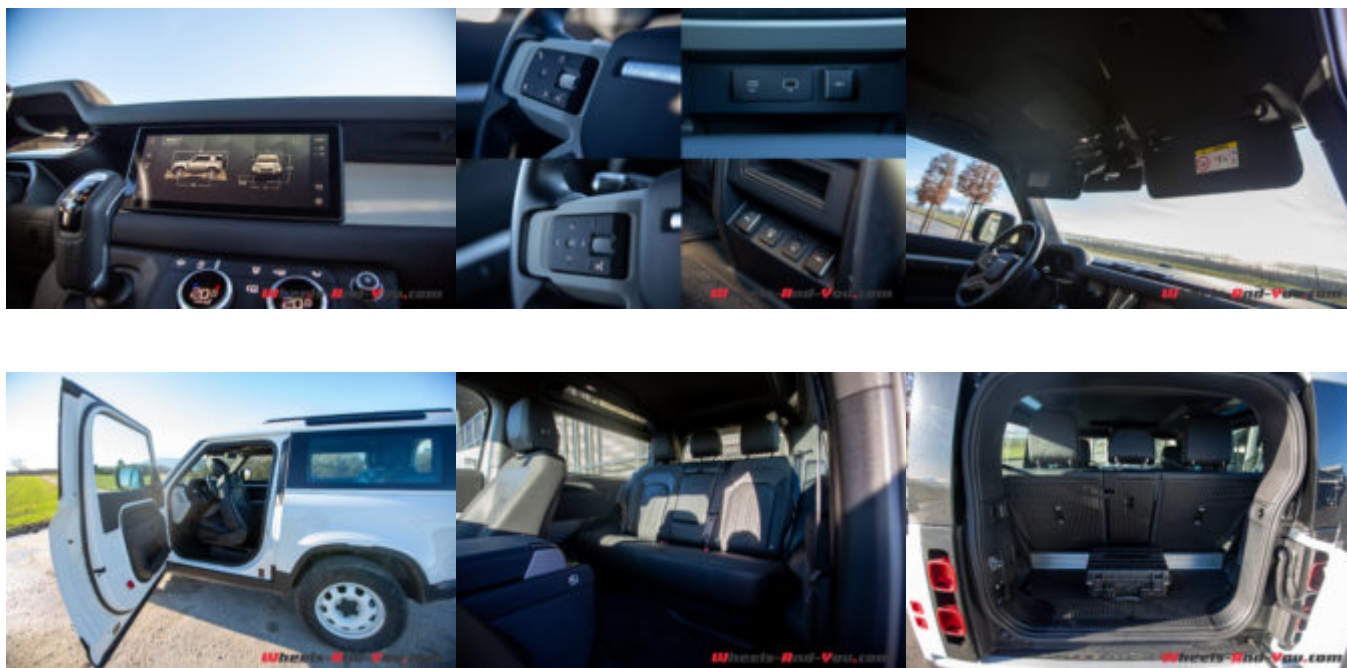
Le volant est d'un diamètre important, comme l'était celui du Defender à l'époque. Il y a un nombre important de boutons dessus, il n'est pas toujours très clair ce que chacun fait. De plus, il y a des emplacements vides pour des options absentes. Derrière le volant, c'est un tableau de bord digital qui est installé, pour afficher toutes les informations utiles à la conduite, comme c'est devenu un standard sur de plus en plus de véhicules.

Un grand nombre de prises électriques et USB sont réparties dans le véhicule : un USB A au-dessus de la boîte à gants, des USB A, C et une 12V dans la partie inférieure de la planche de bord, deux USB C et deux 12V pour les passagers arrière ainsi que des USB A dans les dossiers des sièges. Enfin, une 12V est intégrée dans le coffre.

Les trois sièges arrière sont rabattables individuellement, mais leur assise est fixe. Il y a énormément de place aux jambes et on y est plutôt bien installé, mais ce n'est pas une sinécure pour y accéder. Toutefois, une fois qu'on y est, il y a beaucoup d'espace pour les épaules et la tête. Néanmoins, sur la durée, la faible différence de hauteur entre l'assise et le sol pourrait rendre la position inconfortable.

Sur le Defender 90, l'espace dans le coffre est drastiquement réduit, c'est pour ça que je déplore l'absence de rails sous les sièges arrière. Il ne permettra pas à quatre personnes de partir en voyage pour une semaine.





Sous le capot

Le moteur D200 est le moins puissant de la gamme. Ce 6 cylindres en ligne diesel de 3 litres affiche 200 ch à 4'000 t/min, ce qui est à 750 tours du rupteur. En revanche, il offre 500 Nm de couple entre 1'250 et 2'500 t/min ! Avec sa boîte 8 vitesses automatique, on roule confortablement à un régime toujours assez faible.

Notre Defender 90 d'essai est équipé des suspensions conventionnelles de série qui le font culminer à 1m97. En option, il pourrait avoir un système pneumatique dont la hauteur de caisse est réglable en divers positions depuis le tableau de bord. Un détail à ne pas manquer lorsque vous cocherez la liste des options si vous souhaitez accéder aux parkings souterrains qui sont souvent limités à 1m95.

La révolution sur ce nouveau modèle, c'est la caisse autoporteuse tout en aluminium. Land Rover annonce que cette dernière est la plus rigide de la gamme. Si le Defender est équipé d'anneaux de remorquage, chacun supporte 6.5 tonnes de traction. Les suspensions tolèrent jusqu'à 7 tonnes de pression verticale. Cette architecture octroie au Defender un angle d'attaque de 31° et grâce à la roue de secours sur la porte arrière et non sous le coffre, l'angle de sortie atteint 37.9°. Enfin, avec le mode Wade il franchira un gué de 80 cm (90 cm avec les suspensions pneumatiques) de profondeur et ce, sans snorkel.



Au volant

Pour rapidement s'approprier le gabarit d'un tel engin, les deux caches effet tôle ondulée sur le capot sont un repère utile. Autour de celles-ci, il ne reste plus beaucoup de carrosserie et les flancs sont verticaux. C'est ainsi que j'ai immédiatement été capable de placer le Defender sur une route, même étroite. Je lisais souvent de l'inquiétude dans le regard du conducteur que je croisais, je déplore toujours combien n'ont aucune idée de la place qu'occupe leur voiture...

Comme à chaque fois que je me vois confier un 6 cylindres de Land Rover, je reprends mon habitude de conduite très détendue. Avec le pied droit léger, je profite de l'énorme couple sous 2'500 t/min et la boîte automatique qui égrène les 8 vitesses en toute quiétude. Avec une puissance de 200 ch, le D200 ne battra pas de record au départ arrêté. 2'300kg, c'est un poids conséquent à mettre en mouvement. Une fois lancé, les reprises ne sont pas timides et on est bien installé dans le flux de circulation. On pourrait avoir tendance à rouler trop à gauche, il faut garder un œil sur son rétroviseur droit pour rester proche du bord.

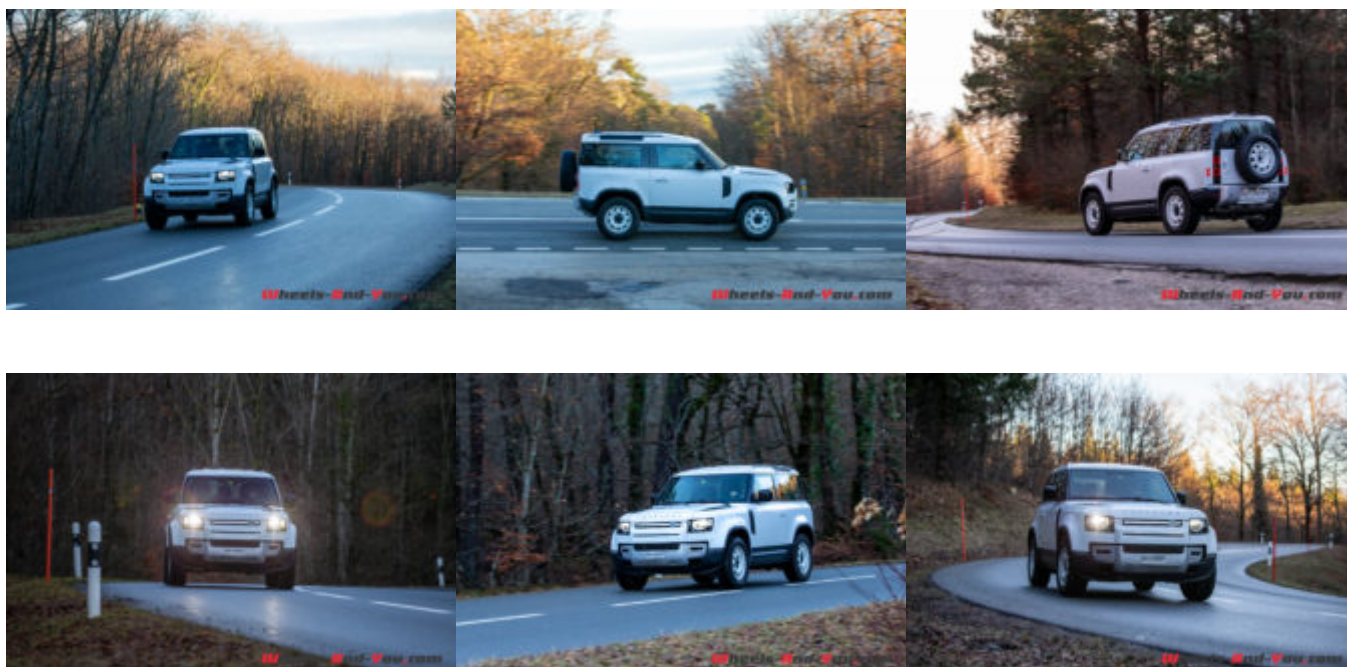
Même si on l'appelle le châssis court, le Defender 90 mesure plus de 4m30, ce qui est aussi long qu'une berline du segment C. Grâce à une excellente direction assistée et des porte-à-faux très courts, le rayon de braquage est assez petit et avec l'aide des caméras 360° on ose prendre des épingles dans des rues étroites sans sueurs froides.

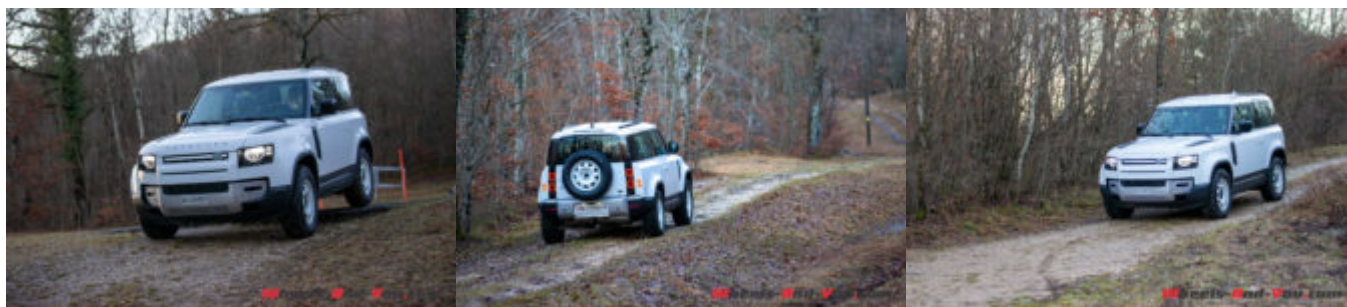
Avec son régulateur de vitesse mais aussi son limiteur avec lecture des panneaux, voyager sur autoroute est une formalité. Seul le bruit de vent au-delà de 110 km/h s'imisce peu à peu dans l'habitacle pourtant extrêmement bien insonorisé. La forme cubique du véhicule n'y est pas étrangère.

Je me suis évidemment rendu à la montagne avec le Land Rover. En montée il n'est pas largué même si l'itinéraire est sinueux. Avec ses suspensions normales, il ne prend pratiquement pas de roulis et les flancs des énormes Alpine 5 SUV ne

cèdent pas sous le poids du franchisseur. Cependant en descente, difficile d'exploiter le potentiel du frein moteur au travers de la boîte de vitesses. Ses très nombreux rapports demandent des actions répétées au levier, or vos mains ne sont pas trop de deux pour s'occuper du grand volant. Au petit jeu de l'itinéraire bis, le Defender reste un concurrent sérieux qui s'engage partout même sans rien changer à sa configuration. Il faudra un terrain exigeant pour vous obliger à changer le Terrain Response sur la console centrale, voir passer en vitesses courtes ou verrouiller le différentiel central. Et là on a aussi le régulateur de vitesse en descente ou la « compensation de faible motricité ».

Deux choses m'ont perturbées durant tout mon essai. En l'absence du TrueVision Rear View (la caméra qui remplace le rétroviseur central) des options de la voiture d'essai, mon champ de vision dans le rétroviseur central était sans cesse obstrué par les appuie-têtes mais surtout la roue de secours. Pour autant qu'une voiture basse me suivait d'un peu trop près, je pouvais ne pas m'en rendre compte. L'autre point concerne le remplissage du réservoir. La forme du conduit fait que je n'ai pas trouvé comment insérer le pistolet pour que sa seule pression n'interrompt pas le remplissage en permanence. Petits détails qui se rappellent à votre quotidien.





Verdict

Le nouveau Land Rover Defender s'offre le luxe d'être aussi beau qu'efficace. Le design est saisissant. Que ce soit en blanc, en noir, en bleu, en vert ou en beige ; il est toujours à son avantage. Petite réserve pour ces jantes en acier blanches, peut-être typiques mais qui ne me plaisent qu'à moitié.

Pour autant qu'il y ait un 6 cylindres, sous le capot, ou mieux un V8, je sais qu'il sera satisfaisant à conduire. Alors que la fiche technique indique 9.6 l/100km, j'ai calculé une consommation mixte de 8.7 l/100km en empruntant de l'autoroute, des routes de montagne et une route forestière sur le même plein de 52 litres (600 km). Avoir du couple et le pied léger valent mieux que le downsizing.

Prêt à voyager à travers le monde avec un confort correct pour vos passagers, le Defender nouvelle génération n'a plus qu'à passer l'épreuve du temps. Cette nouvelle conception peut-elle endurer la même utilisation que son aïeul ? Seule la patience et les retours d'expérience de ceux qui l'exploitent nous le dira. Pour tous ceux qui l'utilisent comme un SUV de luxe qui ne verra que la terre du parking du club de polo, vous n'imaginez pas tout ce dont votre Defender est capable.





Prix et options - Land Rover Defender 90 S D200

Prix de base : CHF 69'900.-

Garniture de pavillon en Morzine couleur Ebony : CHF 420.-

Rail de toit noirs : CHF 360.-

Crochet d'attelage amovible : CHF 860.-

Sièges avant chauffants à réglages semi-électriques 12 directions : CHF 420.-

Tapis de sol : CHF 120.-

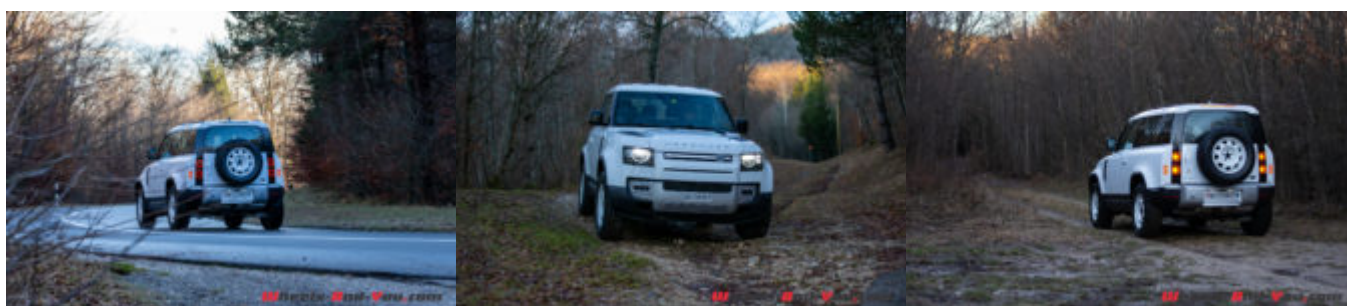
Prix TOTAL : CHF 72'080.-

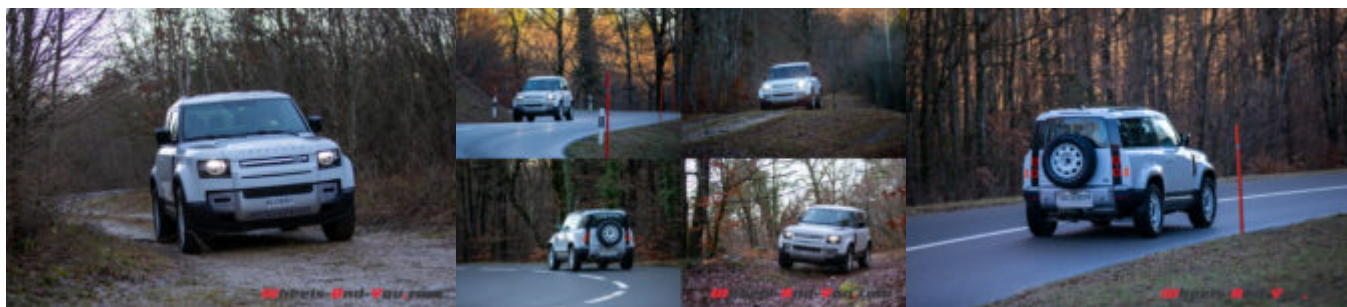




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Defender 90 S D200, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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 perdue...

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

Evènement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

