



## LE DEFENDER DÉMODÉ MAIS FIDÈLE

**Frisant les 60 ans – il est né en 1948 – le fameux « Land » n'est pas près de prendre sa retraite.**

**Gérard DUVALLET**

Devenu Defender au début des années 1990, il devrait poursuivre sa carrière jusqu'en 2012. En cet automne 2007, un nouveau moteur et divers aménagements viennent redorer la couronne de ce pionnier des 4x4, décliné en trois empattements (90, 110, 130) et pas moins de 14 versions, dont ce 90 Station Wagon qui ne rechigne pas à s'attaquer aux obstacles les plus sévères. En effet, cette version compacte est sans doute la plus agréable.

Le doyen des véhicules en production poursuit donc sa route, toujours prêt à affronter les chemins les plus escarpés. Avec la même silhouette, et la même robe en aluminium riveté, le Defender conserve son châssis en échelle, sa transmission intégrale permanente à trois différentiels dont le central peut être bloqué manuellement. Cet indéboulonnable 4x4 britannique maintient la tradition avec son pédalier toujours décalé à gauche par rapport à la colonne de direction.

### Du mieux sur route

Sans ternir son image de 4x4, ce Defender s'adapte de mieux en mieux au bitume. Là, il se montre aujourd'hui plus à son aise : le sixième rapport allongé diminue le bruit moteur et la consommation ; la direction nettement plus précise apporte un agrément de conduite inconnu jusque là.



Sans être particulièrement véloce, il s'en sort honorablement par le biais de son généreux couple qui évite les trop nombreux rétrogradages ou les manœuvres toujours un peu fastidieuses sachant que la boîte ne s'affirme pas d'une précision absolue. L'effort à fournir sur la pédale d'embrayage reste important même si le constructeur prétend l'avoir notablement réduit. Bien sûr, le terrain de jeu favori de ce 4x4 reste le tout-terrain le plus pentu, le plus tordu, le plus boueux.

Le Defender se montre particulièrement à l'aise dans les croisements de pont. Lorsque le réducteur est enclenché, il bénéficie d'un premier rapport très court capable... de tout, ou presque, et d'un anti-calage qui se traduit par un régime de ralenti constant descendu à 1 100 tr/mn qui autorise des évolutions dans les pires conditions. Le conducteur n'a plus alors qu'à se concentrer pour placer ses roues au millimètre. A noter que ce 90 SW (90 pour les kw, ce qui correspond à 122 ch) hérite de suspensions renforcées augmentant sa ré-

sistance aux terrains les plus défoncés. Ce choix technique accroît l'efficacité au détriment bien évidemment du confort des passagers de ce châssis court.

### Pas bon marché !

Pas réellement bon marché, équipé assez sommairement, même en finition haute SE, le Defender, qui abandonne son nom sur le capot au profit de celui générique du constructeur britannique, possède désormais un ensemble moteur/boîte lui permettant de figurer encore parmi les meilleurs des véritables 4x4. ■

### Fiche technique :

**Moteur diesel** injection directe catalysé 2.4/122 ch (266 g/km de CO2)

**Couple :** 360 Nm à 2 000 tr/mn

**Boîte manuelle** 6 rapports

**Réservoir** de 60 l

4 freins à disques

**Dimensions** L : 3, 894 m ; l : 1 790 m ; h : 1 963 m

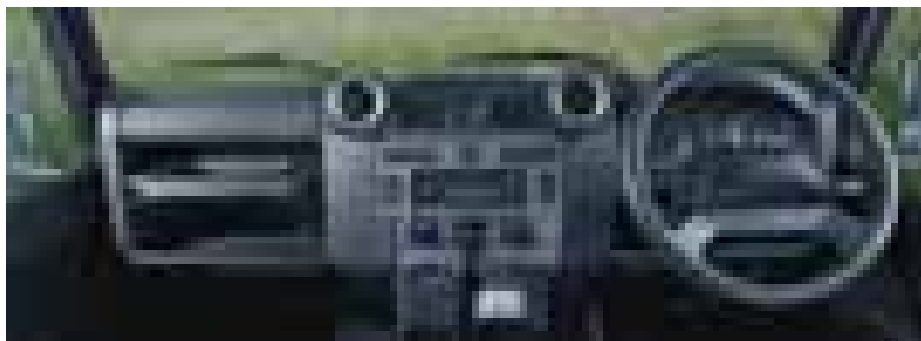
**Empattement :** 2, 360 m

**Poids :** Poids (kg) A vide/PTAC 1889/2400 ; Charge utile 511 ; Remorque freinée 3500 kg.

**Les autres versions :** 90 Soft Top, Pick-up, Hard Top. 110 pick-up, simple cabine, Station Wagon. 130 simple et double cabine.

**Equipements de série :** Anti-démarrage, alarme périmétrique, arrêt de charge, tapis à l'avant, deux sièges arrière rabattables, vitres arrière coulissantes, dégivrage et essuie-glace de la porte arrière, bavettes arrière, élargisseurs d'ailes, marche pied.

**Prix :** De 24 700 (version VU à deux places à 20 652, 17 € HT) à 33 000 € TTC en haut de gamme.



*L'intérieur du Defender toujours aussi spartiate.*



# SUV : LES FRANÇAIS ARRIVENT... MASQUÉS !

**Si les constructeurs français sont de brillants inventeurs des monospaces et des ludospaces, ils ont toujours ignoré le créneau des 4x4.**

**Gérard DUVALLET**

**M**algré une collaboration suivie avec Dangel – dont nous parlerons bientôt dans cette rubrique –, Peugeot n'a jamais évolué avec le bouleversement des véhicules à quatre roues motrices. Il y eut bien un Espace et un Scenic 4x4 chez Renault mais sans suite. Aux Etats-Unis, ces engins de chantier se sont progressivement imposés pour les particuliers avec une culture « western » du pick-up qui s'est développée également dans les grands espaces australiens. En Europe, seul Land Rover peut se targuer d'une vocation du tout terrain (lire ci-contre l'article sur le nouveau Defender) tandis que les Japonais qui peinaient pour imposer leurs berlines ont trouvé le truchement du 4x4 pour grignoter des parts de marché et occuper le... tout terrain du vieux continent.

## Du haut de gamme

Les Français arrivent donc dans ce segment... masqués puisque le Peugeot 4007 et le Citroën C-Crosser



*L'intérieur des 4007 peugeot et C-Crosser Citroën parfaitement identiques... au logo près !*

ne sont rien d'autres que les cousins germains du Mitsubishi Outlander. Ces deux crossovers monocoques nous arrivent du Japon où ils seront fabriqués, y compris leurs éléments de carrosserie spécifiques ! Y compris les intérieurs et même les châssis ! Ce qui nous laisse sur notre faim quand on connaît la qualité des trains roulants Peugeot et le confort des Citroën ! Ce

qui n'empêche pas les Hexagonaux d'afficher des prix élevés à partir de 34 600 € pour le Peugeot 4007 et de 34 250 € pour le C-Crosser ! Certes, les équipements sont complets mais les Français n'ont pas récemment prouvé leur aptitude à vendre du haut de gamme. Or à ce niveau, on attaque les meilleurs Japonais et les Allemands. Bon courage aux vendeurs !

## Seul le HDi est de PSA

Pour le style, le Mitsubishi se fait agressif en s'habillant du Lion et plus adouci avec les « chevrons à moustaches ». On trouve donc deux 4x4 fort bien nantis d'un hayon en deux volets dont l'inférieur sert de plate-forme de chargement (jusqu'à 200 kg) et 7 places en série dont la troisième rangée de sièges coulissante et repliable se révèle plutôt inutile. Mieux vaut garder un coffre évolutif de 184 à 1686 dm<sup>3</sup>. Sur la route, le 4007 se laisse aller à quelques mouvements de roulis bien corrigés sur le C-Crosser. Sur les chemins, ils n'ont rien à envier au leader du genre, à savoir le Toyota RAV-4 bien que ces deux grosses bêtes ne se manient pas aisément par leur masse et leur encombrement. Le bloc HDi (2,2l – 16 V) – enfin un élément Peugeot-Citroën ! – développe 156 ch sur les deux modèles et dispose d'un FAP en série (filtre à particules). Agréable sans plus, ce moteur reste modeste en consommation malgré les 1 747 kg des engins. Si les 4007 et C-Crosser ne sont pas de mauvaises voitures, elles restent des déclinaisons de l'Outlander Mitsubishi... en attendant de vrais 4x4 français ! ■



Photos X D.R.

*Le Peugeot 4007 particulièrement agressif*