

Essai : Le légendaire Defender 110 S en version diesel 3.0l D200

écrit par Nicolas Vandersleyen



Un renouveau à la façon 21e siècle pour ce Land Rover Defender 110

Une légende réincarnée à la façon 21^e siècle ? Comme vous avez déjà pu le lire précédemment dans nos essais des modèles [110 P400 First Edition](#) et [90 P400 X-Dynamic S](#), on se rapproche en effet de cela. Bien que ce nouveau Defender soit totalement différent de l'ancien modèle, il n'en est pas moins attirant et performant. C'est d'ailleurs pour cela, qu'après les essais des versions essence musclées, nous avons pu tester un modèle diesel « plus cool », c'est-à-dire un modèle **D200**.







Des nouveaux moteurs Ingenium 6 cylindres pour ce Defender 2021

Ce Defender D200 est donc muni du tout nouveau **moteur Ingénium 6 cylindres en ligne 3.0l Turbo Diesel** que nous vous avons présenté l'année dernière ([article disponible ici](#)). Pour rappel, ce 6 cylindres est disponible en version :

- **200 ch, 250ch et 300ch en biturbo,**
- **et même 350ch sur les Range Rover**

Il permet de remplacer les « anciens » 4 cylindres Ingénium et TDV8 4,4l. Le 4 cylindres Ingénium était le moteur diesel monté l'année dernière, à la sortie des nouveaux Defender et le moteur TDV8 trouvait sa place dans les Range Rover. Ainsi, il est possible d'obtenir les mêmes puissances, **des performances un peu meilleures, une consommation et des émissions de pollution un peu plus basses** qu'avec les 4 cylindres Ingénium grâce à ces nouveaux 6 cylindres. Tout cela avec un **son**

mélodieux qui procure un très **bon agrément**. De plus ce moteur est également associé à la **boîte automatique à 8 rapports** qui procure une excellente expérience de conduite grâce à ses choix judicieux de rapport.







Le Land Rover Defender 110 D200, un bon compromis?

Lors de notre essai ce moteur s'est révélé **très convaincant**. En effet, il possède un bon couple à bas régime et une excellente souplesse ce qui permet une conduite en toute sérénité. De plus, **ces 500 Nm de couple** (entre 1250 et 2500 tr/min) et sa **puissance de 200 chevaux à 4000 tr/min** font parfaitement l'affaire pour rouler au quotidien, tracter de lourdes charges ou aller s'aventurer en tout terrain. Néanmoins, on est loin du « **punch** » des version essence que nous avons essayée, mais celles-ci avaient 400ch... Si vous souhaitez également avoir des bonnes sensations et de fortes accélérations avec ce moteur Diesel, mieux vaut donc opter pour une version D250 ou même D300. Notons quand même que ce diesel a un avantage, et pas des moindres, par rapport à son homologue essence P400 : sa consommation. Au cours de notre essai ce **Def D200 a consommé une moyenne de 9,5l aux 100kms** contre une moyenne de 14l pour le P400. Il y a là une fameuse différence qu'il sera nécessaire de prendre en considération lors de l'achat.





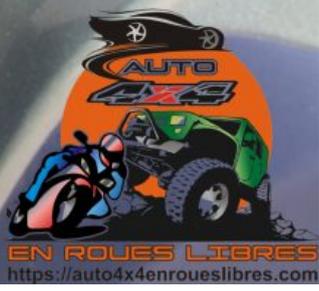




Un confort à toute épreuve pour ce Defender 110 essayé

Ce Defender D200 d'essai avait aussi une autre particularité que n'avaient pas les P400 essayés auparavant. En effet, il était ici dans une **finition « S »** plus simple, avec des jantes en tôle et des pneus dits « **tout terrain »** (qui sont en fait un mixte plus qu'un tout terrain, une option à 316€) et un **film de protection de carrosserie contre les griffes** (qui rend d'ailleurs la carrosserie mate à l'œil, une option à 4270€). Ainsi, la finition est légèrement plus simple et certaines fonctionnalités n'étaient pas présentes sur ce modèle, comme par exemple : les sièges électriques, le volant chauffant, les palettes au volant etc. Néanmoins, l'ensemble de **l'habitacle reste très confortable et très bien équipé**, on ne manque de rien. De plus, l'écran central et le combiné d'instruments digital sont faciles d'utilisation, lumineux et compréhensibles. D'autre part, **les sièges avant et arrière et**

la suspension pneumatique se révèlent très confortables même lorsque l'on part en randonnée tout terrain. Tout cela en gardant un volume de coffre correcte quoi qu'un peu serré par rapport à un ancien Def.



EN ROUES LIBRES
<https://auto4x4enroueslibres.com>











Essai tout terrain avec ce Defender 110 D200 !

Au niveau du comportement **tout terrain**, nous avons donc ce fameux combiné de jantes tôles et pneus tout terrain (Goodyear All Terrain Adventure en 255/70 R18) à essayer. Dès le premier regard, on se rend bien compte que l'ensemble n'est certes pas fait pour du franchissement extrême mais est déjà bien mieux adapté à la randonnée tout terrain que les jantes 20 pouces essayées précédemment. En effet, grâce à ces jantes 18 pouces, les flancs des pneus sont beaucoup plus haut et légèrement plus bombés ce qui améliore le confort sur chemin, protège les jantes dans les ornières et procure une meilleure accroche dans la boue. Malheureusement, lors de notre essai, cette fameuse boue ne fut pas vraiment au rendez-vous dû aux 3 semaines de quasi sécheresse qui ont précédés. Impossible de savoir s'ils se débrouillent bien dans des conditions vraiment glissantes donc. Néanmoins, on peut assez facilement se douter que ce sera **meilleur que les pneus 20 pouces 100% route**. D'autres part, **ces pneus « tout terrain » sont tout aussi confortables que les pneus « routiers » sur la route**. Ils ne font pas de bruit et tiennent parfaitement la chaussée, il ne faut donc pas hésiter à se diriger vers ceux-ci si vous souhaitez de temps en temps sortir hors des sentiers battus avec votre Defender, ils n'empiéteront pas sur le confort quotidien.







Concours de croisement de pont !

Enfin, lors de notre randonnée, nous avons avec nous un ancien Defender 110 2,2l diesel grâce auquel nous avons notamment pu comparer **les capacités de croisement de pont**. Il s'est avéré que le new Def croise moins bien que l'ancien, **les roues décrochent plus vite du sol** mais **les 2 blocages de différentiel** (le blocage de différentiel arrière est une option à 1244€) **agissent très vite et permettent de franchir** l'obstacle aisément. L'ancien Def croise plus mais se met à patiner une fois 2 roues levées. Il est alors nécessaire de faire appel à l'ETC (electronic traction control) ou à un blocage de différentiel arrière pneumatique (un accessoire rajouté par le propriétaire) pour franchir l'obstacle. Ce Def Classic se révèle moins doux et demande plus d'expérience pour franchir les obstacles tandis que le nouveau se laisse aider par ses nombreuses aides à la conduite commandées via le « terrain response ».









Prix et taxes de ce Defender 110 D200 S

Pour conclure, ce Def 110 en version diesel se veut **convaincant avec un excellent agrément de conduite, de bonnes performances et un confort hors norme** à la fois sur route et sur chemin. Si le 6 cylindres essence P400 est plus vif et légèrement plus silencieux, **le 6 cylindres diesel se veut plus coupleux** et plus souple à bas régime en procurant un son très semblable mais légèrement plus fort. Au niveau du tarif, notre version **D200 S valait 62 600€ TVAC** et nous avons pour 17 818€ d'options ce qui donne un total de **80 418€ TVAC pour le véhicule essayé**. A cela, il faut ajouter les taxes :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	2478€	2478€	4661,98€
Taxe de circulation annuelle	842,69€	842,69€	1166,09€
Eco malus	/	1200€	/





Résumé de ce Land Rover Defender 110 D200 S essayé

<p>[REDACTED]</p>	<p>[REDACTED]</p>
<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>	<p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p> <p>[REDACTED]</p>

Nicolas Vandersleyen

Page [Youtube](#)