

ESSAI : LAND ROVER DEFENDER 110 X-DYNAMIC SE P404e PHEV

écrit par Luc Vandersleyen



Le Defender de LAND ROVER se retrouve dans différentes versions : 90, 110 et bientôt 130, mais aussi avec différentes motorisations : essence P400 et P525 V8; diesel D200, D250 et D300, mais **seule la version 110 est disponible en P400e PHEV** et ceci pour pouvoir placer la batterie. Vous retrouverez ici les différentes versions que nous avons essayé depuis sa présentation en septembre 2019 :

- [Defender 110 P400 First edition](#)
- [Defender 90 P400 X-Dynamic](#)
- [Defender 90 V8](#)
- [Defender 110 D200](#)

C'est depuis 2015 que Land Rover propose des versions PHEV de ses Range Rover et Range Rover Sport, mais avec des moteurs diesel et c'est en 2017 que ces 2 modèles sont arrivés avec le moteur Ingenium essence de 2 litres et 4 cylindres en version PHEV. **Le nouveau Defender a été présenté avec ce même ensemble PHEV à l'automne 2020** soit un an après la présentation de ce nouveau modèle au Salon de Francfort. Il n'est, cependant, **arrivé sur le marché qu'au début de 2021.**







LA TECHNIQUE DE CE DEFENDER P404 PHEV ?

Comme les Range Rover, Range Rover Sport et Range Rover Velar, le Defender est équipé d'un moteurs 4 cylindres en ligne Ingenium de 2.0 l et 300 ch qui est associé à un moteur électrique de 105 kW (142 ch) relié à la boîte de vitesse pour arriver à 404 ch et 640 Nm. Le moteur électrique est alimenté par une batterie lithium-ion de 19,2 kWh. La consommation annoncée par le constructeur est de 3,6 l/100 km avec des émissions de CO₂ de 80 g/km et l'autonomie annoncée est de 43 km. La batterie, qui se trouve dans le coffre peut être chargée à 80% en 2h sur une Wallbox de 11 kW en courant alternatif, mais les chargeurs en courant continu de 50 kW permettent une charge rapide en 30 minutes pour arriver au même résultat. Bien sûr, il y a un freinage récupératif.







D'autre part, le réservoir à carburant est plus petit et **la charge tractable n'est plus que de 3000 kg** au lieu de 3500 kg. Il est cependant 180 kg plus lourd qu'un 110 diesel et dépasse

les 2,6 tonnes, mais il est plus dynamique avec **un 0 à 100 km/h de 5,6 secondes** (0,4s de mieux que le P400). Pour le reste, ce Defender conserve les caractéristiques de la gamme 110 : suspensions pneumatiques, transmission intégrale avec rapports courts et la boîte ZF à 8 rapports. **La finition X-Dynamic est avant tout esthétique** avec les 2 boucliers, la calandre et les blasons à finition satinée noir comme les boucles de remorquage arrière. Les jantes alliage sont en noir Gloss, ainsi que les coques des rétroviseurs, les extensions d'aile et les bas de caisse. Dans l'habitacle, les sièges sont en cuir grainé Ebony.



<https://auto4x4enroueslibres.com>







SUR ROUTE, AUTOROUTE, CHEMIN ET TOUT TERRAIN ?

Ce Defender démarre en douceur et en silence et, en mode hybride, il reste en électricité à basse vitesse et en ville, avec les nombreuses décélérations, il récupère bien son énergie. Il y a bien sûr moyen de choisir la **conduite « Hybride »** où le système fonctionne automatiquement pour minimiser les consommations. Le **mode « Electricité »** permet de rouler uniquement avec le moteur électrique et le **mode « Save »** est fait pour rouler uniquement avec le moteur thermique. A noter que lorsqu'on choisit ces 2 derniers modes, le véhicule est beaucoup moins dynamique et on sent que ces 2 moteurs fonctionnant seuls ont quelques difficultés à faire mouvoir ce lourd véhicule. Le mode hybride est à privilégier, car il se montre vraiment très dynamique, mais aussi particulièrement confortable et très silencieux, même dans les relances. La tenue de route ne pose aucun problème si on se

souvent que ce Defender est haut et lourd. **La visibilité et la position de conduite sont exemplaires et l'espace dans l'habitacle est généreux.**















LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE CE DEFENDER P404e PHEV X-DYNAMIC SE ?

Au cours de cet essai de plus de 600 km, nous avons consommé **une moyenne de 7,6 l/100 km avec batterie chargée** et n'avons roulé qu'une centaine de km avec la batterie déchargée. Il semble, cependant que si on doit faire de longs trajets batterie déchargée, on peut arriver à une consommation de l'ordre de 11-12 litres/100 km. L'autonomie électrique a été d'environ 35 km. Au niveau du prix notre **DEFENDER P404e PHEV X-DYNAMIC** valait **87.800 Euros**, mais, il y avait des **options pour 18.389 Euros**. Ces options étaient les suivantes :

- Jantes en alliage 22 pouces, 5 spoke « Style 5098 » Gloss Black
- Toit ouvrant panoramique.
- Pack Driver Assist
- Vision tête haute
- Crochet d'attelage escamotable

- Toit contrastant noir
- Extended Black Exterior Pack
- Pack confort & Convenience
- Pack Cold Climate
- Rétroviseur intérieur ClearSight
- Wi-Fi Enabled avec Data Plan 20GB
- Sièges avant chauffants électriques
- Câble de recharge à domicile
- Roue de secours de taille 22 pouces
- Système d'ionisation pour air plus propre
- Cross car beam en finition Dark Grey Powder
- Ecran central de 11,4 pouces
- Peinture extérieure Gondwana Qtone.

On arrive ainsi à un **prix total de 106.189 EUROS tvac.**







LES TAXES:

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4.957€	4.957€	46,23€
Taxe de circulation annuelle	446,03€	446,03€	280,03€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen