

ESSAI LAND ROVER DEFENDER 130 D300 SE: UN TOUT TERRAIN FAMILIAL 4x4x8 !

écrit par Luc Vandersleyen



En juin 2021, nous vous avons présenté l'essai du [Land Rover Defender 110 D200 S](#). Ce dernier était déjà équipé du moteur Ingénium 6 cylindres en ligne 3.0l Turbo Diesel, mais dans sa version la moins puissante de 200 ch. Il était en finition S, mais plus orienté pour sortir des sentiers battus **avec des jantes de 20 pouces en tôles et des pneus dits « tout terrain »**, qui étaient, en fait, des pneus mixtes. Il y avait, aussi, un film de protection sur la carrosserie pour éviter les griffes. Sa couleur était identique : Pangea Green avec toit blanc et toit vitré panoramique. **Aujourd'hui, notre 130 était un peu plus luxueux en finition SE.** Nous avons, donc, les sièges avant à commandes électriques et tous chauffants ainsi que le volant. Cependant, il était équipé de belles jantes alu de 22 pouces **avec des pneus 100% routes** Continental Crosscontact RX. Et s'il avait le Pack Capability Plus avec le Terrain Response II, il n'avait malheureusement pas le blocage du différentiel arrière. Cependant, contrairement à notre essai du printemps 2021 au cours duquel, la boue n'était pas au rendez-vous, elle était bien présente et en quantité cette fois-ci. En effet, **le mois de mars a été particulièrement pluvieux et notre essai s'est déroulé sous la pluie sur des chemins inondés et particulièrement boueux !** Les patinages et glissades ne nous ont pas été épargnés !







PRESENTATION DE NOTRE DEFENDER 130 D300 SE :

Avant 2016, Land Rover proposait le Defender en version 90, 110 et 130. Cependant, ce 130 était proposé en pick-up ou double cabine. Depuis 2019, le nouveau Defender se décline en version 90 et 110 et **depuis ce début d'année 2023, seulement, en version 130. Cependant, cette dernière version n'est plus disponible en utilitaire, mais en version « minibus » 8 places confortables.** Il partage l'empattement de 3,022 m du Defender 110, mais, **il s'est allongé de 340 mm en porte-à-faux arrière, pour atteindre une longueur de 5,358 m.** Ainsi, il peut proposer une 3^{ème} rangée confortable avec une vraie banquette pour 3 personnes -pas trop larges, cependant-.

Bien sûr, avec ses roues indépendantes et sa suspension pneumatique, le confort est de haut niveau. Et **avec le Terrain Response II, il peut s'aventurer sur tous les types de chemins.**

Son design est plutôt réussi avec des proportions plus harmonieuses. Son toit blanc Fuji est équipé d'un toit vitré panoramique avec un petit élément séparé au-dessus de la 3^{ème} rangée. **Dans l'habitacle**, le tableau de bord est pratique avec ses grands rangements et en son centre **le grand écran couleur tactile de 11,4 pouces, est facile d'emploi avec**, notamment, **la dernière version du système Pivi Pro**. On peut y connecter 2 smartphones et Apple CarPlay et Android sont accessibles sans fil. L'ensemble est très intuitif.











La cartographie intègre la technologie What3Words qui est très précise. D'autre part, l'espace est généreux pour toutes les places, il n'y a que l'accès à la 3^{ème} rangée, par la droite du 130, qui est plus acrobatique. Si l'on choisi de rabattre les dossiers centraux des 2 rangées arrière on jouit d'un très grand confort. Bien sûr, les sièges avant, à réglages électriques, sont particulièrement confortables également. Inutile d'ajouter que **les sièges sont recouverts d'un très beau cuir Ebony grainé** et le pavillon est garni d'Ebony Morzine. Au sol, on a un robuste caoutchouc recouvert de tapis. Par contre, lorsque toutes les places sont occupées, le **rétroviseur intérieur** se révèle inefficace. Heureusement, on dispose d'une position **ClearSight** qui utilise une petite caméra haute définition qui, disposé au-dessus du toit, nous révèle tout ce qui se passe derrière nous.







EN ROUTE AVEC CE DEFENDER 130 D300 SE

Installé confortablement **derrière le volant**, nous dominons la **route** et avons une très bonne visibilité périphérique. Certes, **en ville, il est un peu encombrant**, mais on sera surtout gêné par sa longueur pour trouver une place de stationnement. Bien sûr, il est aussi assez large : plus de 2,1 m et haut : 1,97 m. Il faudra, sans doute éviter certains parkings souterrains ! **Le Diesel de 300 ch ronronne discrètement et on se déplace avec beaucoup d'aisance** avec un **confort exceptionnel** grâce à sa suspension pneumatique pilotée qui gomme toutes les inégalités de la chaussée. Sur route, on a l'impression d'être sur un tapis volant. Bien sûr, un tel véhicule demande une conduite cool qui convient très bien à la boîte automatique à 8 rapports, mais cela permet, aussi, de maîtriser la consommation.







Le 130 vire bien à plat et se montre très stable et rassurant. Bien sûr, **il faut tenir contre de son gabarit et de son poids de 2.665 kg.** Cependant, il est également **capable de sortir des sentiers battus** avec sa suspension à hauteur variable qui lui permet d'avoir une garde au sol de 29 cm et de bons angles caractéristiques, malgré le porte-à-faux arrière : angle d'attaque : 37,5°, angle central : 27,8° et angle de sortie : 28,5°. De plus **le moteur diesel de 300 ch est très efficace avec son couple élevé à bas régime**, qui plus est accouplé à une très bonne boîte auto à 8 rapports avec gamme de rapports courts et Terrain Response II. Bien sûr, c'est un véhicule très lourd et lors de cet essai, il était muni de pneus routiers. D'emblée, nous avons constaté qu'il y avait un **bon compromis entre le couple du moteur et le poids** de notre Defender 130. **Les chemins, très boueux et gorgés d'eau étaient particulièrement glissants** et nous devons prendre un peu d'élan pour passer certaines déclivités. De plus, l'ESP, que nous déconnexions, s'est montré trop intrusif. Nous avons, aussi constaté que finalement nous passons mieux en mode automatique « D » qu'en sélectionnant un rapport, sauf

lorsqu'il fallait rouler très lentement pour ne pas glisser latéralement. **Avec la boue, nos pneus n'avaient**, la plupart du temps, **plus aucun dessin** ! Heureusement, un Defender Classic nous a, à plusieurs reprises, tendu un câble salvateur qui nous a permis de passer la difficulté. **Il est certain que si nous avions eu de bons pneus tout terrain notre essai aurait été tout autre** ! Néanmoins, ce Def 130 reste trop lourd et moins adapté que son prédécesseur en tout terrain.









LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE DEFENDER 3.0 l D300 SE :

Malgré son gabarit et son poids, **notre Defender 130 a consommé en moyenne 9,2 L/100 km sur les 530 km de notre essai.** Par contre, en tout terrain, notre consommation est montée à 11,6 l/100 km. Malheureusement, les émissions de CO₂ sont de 238 g/km. Bien sûr, ce n'est pas en Europe qu'il trouvera le plus d'acquéreurs... Son prix reste, cependant, cohérent dans la gamme « Defender » avec un montant de **94.200 Euros pour ce Land Rover Defender 130 D300 SE.** Bien sûr, il y a une série d'options :

- Jantes en alliage 22 pouces Style 5098
- Pack Driver Assist
- Head Up Display
- Pack Comfort & Convenience
- Toit contrastant blanc
- Pack Capability Plus

- Rétroviseur intérieur ClearSight
- Detachable tow bar
- Pack Cold Climat
- Pack Black
- Privacy glass
- Row 3 Seats 40/20/40 Manual
- Sièges arrière chauff. Et rabatt 60:40
- Sièges AV chauff. À réglage électr. 12 x
- Garniture de pavillon en Ebony Morzine
- Pare-Brise Athermane
- Roue de secours 22 pouces
- Cross car beam en finition White Powder Coat Brushed
- Changement de Vitesse en cuir,

Le tout pour un montant de 16.562 Euros. Notre véhicule d'essai valait, donc, 111.257 Euros.







LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957€	4957€	8644,90€
Taxe de circulation annuelle	931,66€	931,66€	1319,98€
Eco malus	/	0€	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen