



Un essai détaillé de Christian Hubert



Land Rover Freelander SW



La concurrence

Hyundai Santa Fé 2.0 GLSi	20.799 €	4 m 50	136 ch
Honda CRV LS	24.140 €	4 m 56	150 ch
Land Rover Freelander SW 1.8 XE	25.900 €	4 m 00	117 ch
Mazda Tribute 2.0 TSi	23.299 €	4 m 40	124 ch
Mitsubishi Pajero Pinin 2.0 GDI GLX	19.210 €	4 m 51	129 ch
Nissan X-Trail 2.0 Sport	26.350 €	4 m 51	140 ch
Toyota RAV-4 5 p. 1800 VVT-i VX	21.150 €	4 m 25	125 ch
Renault Scénic RXA 2.0 Dynamique	24.350 €	4 m 44	140 ch
Subaru Forester 2.0 GL	22.320 €	4 m 46	125 ch
Suzuki Grand Vitara 2.0 J1XS 5 p.	19.990 €	4m20	128 ch

La fiche technique

Longueur	4 m 38
Largeur	2 m 07
Hauteur	1 m 77
Empattement	2 m 557
Poids	1.450 kg
Coffre	de 546 à 1.319 dm ³
Rapport volumétrique	10,5:1
Réservoir	59 litres
Moteur	4 cyl. en ligne, 16v, 2 ACT
Cylindrée	1796 cc
Puissance	117 ch à 5.550 tr/min
Couple	160 Nm à 2.750 tr/min
Transmission	4x4 permanent
Alésage - course	80 x 89,3

A l'arrêt

⊕⊕⊕⊕
Jusqu'il y a peu, l'esthétique était secondaire pour un 4x4. Les esprits ont évolué et le Freelander a été l'un des précurseurs en donnant à l'aspect extérieur du véhicule l'originalité qu'il mérite, même si les versions Softback et Hardback sont plus originales que le Station Wagon. A l'intérieur, la place ne manque pas, avec même quelques pointes de luxe, une excellente position au volant et une modularité tout à fait intéressante.

FURIEUSEMENT

Pourquoi 3,5 tonnes?

Le permis B, le plus répandu, est valable pour conduire des véhicules jusqu'à 3,5 tonnes. Auxquels l'on peut atteler une remorque légère. A quoi rime cette limitation de nos jours? A l'époque où l'on a introduit le permis de conduire obligatoire, un véhicule de 3,5 tonnes était quasi un monstre! Un simple exemple: en 1964, une Citroën Ami 6 pesait... 660 kilos à vide. De nos jours, en raison partiellement de toute la technologie embarquée pour... éviter des accidents ou pour rendre leurs conséquences moins pénibles, la tonne et demie et même les deux tonnes sont fréquemment dépassées. Si la chose n'est pas dramatique pour les voitures particulières - la marge pour les bagages et les passagers reste largement suffisante -, la formule devient plus tangente pour les camionnettes transformées en camping-car. Emporter une réserve d'eau peut parfois devenir problématique. Or, si vous observez bien ces engins, ce n'est pas l'encombrement sur la route qui fait la différence. Certains petits camions permis B ont exactement les mêmes dimensions que leurs homologues plus lourds. Le tonnage serait-il le critère de sécurité déterminant? L'on peut en douter dès lors qu'un gosse de 16 ans peut conduire un engin agricole pesant jusqu'à 15 tonnes! Il faut bien convenir que le législateur est très lent à suivre les progrès de la technique, surtout lorsqu'il s'agit d'automobiles. Un beau sujet de réflexion pour le prochain Salon de l'utilitaire dédié aux véhicules... jusqu'à 7,5 tonnes!

Bruno Godaert

La marque

Land Rover faisait initialement partie du groupe Rover, racheté dans un premier temps par BMW. Seule branche rentable du groupe, Land Rover a été repris par Ford tandis que MG, lâché par la firme bavaroise, refaisait cavalier seul. Cette année, Land Rover, qui se consacre exclusivement aux 4x4, progresse de 1,7% dans un marché en retrait de 4%. Il occupe le 26^e rang des immatriculations, avec ses quatre modèles, Range Rover, Discovery, Defender et, surtout, Freelander qui assure la grande majorité des ventes.

Le modèle

Le Freelander est exactement le type de SUV en vogue aujourd'hui. Il n'est pourtant né qu'en 1997 et est rapidement devenu, avec le Rav-4 de Toyota, le 4x4 le plus vendu en Europe. Il est, depuis cette année, parti à la conquête des Etats-Unis où les tout-terrain japonais sont rois. Une nouvelle gamme a été lancée en 2000 et un *fast-lift* a eu lieu sur les modèles 2002.

Les versions

Le Freelander existe aujourd'hui en trois versions, deux *trois portes*: Softback (décapotable) et Hardback, et en *cinq portes* (Station Wagon), trois motorisations, 1.8 et V6 essence ainsi que Td4 diesel, en trois niveaux d'équipement.



L'équipement

Aide au stationnement	S
Antibrouillards AV	S
Banquette AR rabattable	S
Boîte automatique	Non disponible
Climatiseur	S
Cruise control	325 €
Essuie-glace AR	S
Intérieur cuir	1.870 €
Jantes en alliage	495 €
4 lève-vitres électriques	S
Ordinateur de bord	Non disponible
Peinture métallisée	495 €
Privacy glass	350 €
Rétroviseurs électriques	S
Cache-bagages	200 €
Siège AV réglable en hauteur	S
Sièges AV électriques	Non disponibles
Sièges chauffants	375 €
Alarme périmétrique et volumétrique	S
Rails de toit	300 €
Toit ouvrant électrique	865 €
Volant réglable hauteur et profondeur	S
Radio CD	S

Les chiffres

Vitesse maximale	170 km/h	Consommation sur route	8,5 l
De 0 à 100 km/h	12,6 s	Consommation mixte	10,4 l
Km départ arrêté	32,7 s	Prix achat	25.900 €
Garantie	2 ans	Taxe circulation (10 cv)	243,94 €
Consommation urbaine	13,6 l	Taxe mise en circul.	123,95 €



Sur la route

⊕⊕⊕⊕
Tout le monde est bien d'accord, ce n'est pas la voiture qu'il faut pour battre les records de franchissement, encore que son aisance dans les labourés ne soit pas à négliger. C'est un tout-terrain, pas un tout-terrain, et, sur la route, il n'a strictement rien à envier aux berlines traditionnelles de même puissance. Tenue de route et motricité sont remarquables, et les performances très honnêtes.

Porte-monnaie

⊕⊕
C'est évident, Land Rover n'est pas la marque la moins chère, loin de là. De fait, à motorisation, performances et confort égaux, on payera un peu plus la Freelander, mais pas dans des proportions exceptionnelles, et ce supplément devrait être regagné largement en plus-value à la revente. La consommation est correcte, mais loin de battre les records.

Prochain essai:
la Ford Fusion

Le bilan

Dans une spécialité qui est presque la chasse gardée absolue des Japonais, Land Rover a su se créer une personnalité incontournable. Aux côtés du très *hard* Defender, du très luxueux Range et du Discovery, à peine plus abordable, Land Rover a compris que le SUV qu'on utilisera à 90% sur la route, sinon davantage, sera le véhicule de loisir de demain, sinon déjà d'aujourd'hui. En soignant prioritairement le confort et les performances routières, le Freelander est devenu le 4x4 soft qui a sa place dans la plupart des ménages.