

Freelander 2 TD4

À l'aise dans la glaise la belle anglaise !

En attendant le lancement du "baby Range" dans quelques mois, on peut opter pour un Freelander 2, disponible dès à présent chez Kolors Automobiles et qui est une référence incontestable en matière de 4x4 de franchissement grâce à son époustouflante assistance électronique au pilotage "terrain response". Si beaucoup de SUV ont le look et une transmission 4x4, très rares sont ceux qui sont conçus pour le franchissement comme la gamme Land-Rover. Le Freelander est un véritable 4x4 de franchissement, mais habillé pour sortir en ville.

Si Jeep a inventé le 4x4 pur et dur, Land Rover a inventé le 4x4 chic, avec le Range-Rover. Le concept a ensuite été décliné en plusieurs modèles, pour satisfaire une plus grande clientèle. Si aujourd'hui les gros 4x4 n'ont plus le vent en poupe, cela concerne essentiellement les véhicules ayant simplement le look d'un 4x4, pas les aptitudes. Ceux qui ont vraiment besoin d'un 4x4 continuent à en acheter, même s'ils font maintenant un peu plus attention à la consommation.

Dans ce contexte, le Freelander 2 est un choix très intéressant. Car sous ses dessous de belle anglaise raffinée des beaux quartiers de la Montagne ou de Bellepierre se cache un baroudeur redoutable. Alors que les autres 4x4 ne sont capables que de rouler dans les chemins ou escalader à l'occasion une bordure de trottoir, le Freelander est lui capable de gravir des pentes à priori insurmontables et franchir des bourbiers où les autres échoueraient lamentablement. Le Freelander 2 est proposé avec

un tout nouveau moteur 4 cylindres transversal de 2,2 litres, turbodiesel à injection directe, décliné en deux versions: la première fait 150 chevaux (TD4) et dispose d'une boîte manuelle à 6 rapports (notre véhicule d'essai), et la deuxième version fait 190 chevaux et est proposée avec une boîte auto (SD4). On notera que la puissance revendiquée par le Freelander est relativement modeste mais il faut savoir, d'une part, que ce sont de vrais chevaux de trait, avec 420 Nm de couple (on peut trac-



reposer sur des différentiels avant et arrière à glissement limité, un équipement qui ne figure que sur les sportives haut de gamme (Porsche par exemple). Esthétiquement, le Freelander 2 n'a pas beaucoup évolué par rapport au 1, ce qui est une bonne chose car cela fait partie du charme de cette marque d'avoir des modèles pérennes (le Freelander 1 date de 1997). Extérieurement, on note juste quelques retouches au niveau de la calandre et du boudier avant, qui le font encore davan-

tage ressembler à un petit Range Rover. D'ailleurs, comme lui, il n'est plus disponible qu'en carrosserie 5 portes. On note également que la roue de secours n'est plus perdue sur la porte arrière mais placée sous le plancher. En fait, la fiche technique est formelle: le Freelander 2 est plus long, l'empattement a augmenté et il est plus large que son prédécesseur! A l'intérieur, le tableau de bord et les sièges ont également un peu évolué, l'habitabilité a progressé et on sent que de gros efforts ont été

faits pour se hisser au niveau de la production allemande (qualité des matériaux, degré de finition) et de la production japonaise (niveau d'équipement). Le Freelander 2 a obtenu 5 étoiles aux tests d'Euro-NCAP. Les 4x4treux noteront que l'empattement ayant gagné 10 cm, pour atteindre 2,66m, les porte-à-faux sont réduits, d'où des angles d'attaques et de sortie améliorés. Ils atteignent maintenant 31° et 34°. Le Freelander peut maintenant escalader (ou descendre) une montagne!

