

Toyota RAV4 D4-D VX, Nissan X-Trail 2.2 VDi Luxe et Land Rover Freelander Td4 SX

Face à l'intouchable Scénic RX4, la résistance s'organise, se diversifie. A côté du Freelander, le RAV4 s'arme, enfin, d'un solide moteur Diesel, et Nissan lance un redoutable X-Trail.

Le secteur des loisirs a le vent en poupe, le diesel aussi. Et, si l'on conjugue les deux, le constat est sans appel. Sur 36 330 tout-terrain vendus durant les six premiers mois de 2001, 67 % s'abreuyaient de gazole.

Une part de marché qui grimpe même jusqu'à 97,5 % si l'on ne prend en compte que les 4 x 4 dits lourds. Le roi de la catégorie, le Renault Scénic RX4, profite de cette frénésie. Sur 3 800 unités vendues, 3 130 l'ont été en dCi, et seulement 670 en version à essence.

Donc sans diesel, point de salut. Sauf, peut-être, pour le Toyota RAV4. Pionnier dans cette catégorie, et ancien leader, il est l'exception qui confirme la règle. Ne comptant que sur une unique motorisation à essence, il a tout de même trouvé, sur cette même période, 2 658 acquéreurs qui lui permettent d'accéder à la troisième place de sa catégorie, derrière le Scénic RX4 et le Freelander. Le renfort d'une motorisation D4-D devrait donc très logiquement lui donner des ailes, et pourquoi pas prendre le pas sur ses deux concurrents directs. A moins qu'un quatrième larron ne vienne troubler ce trio de tête. Le récent Nissan X-Trail fait en effet des débuts prometteurs. Après seulement deux semaines de commercialisation, le cap des 1 000 unités vendues a été dépassé. Le petit frère des Patrol GR et Terrano II enthousiasme les foules et s'annonce d'ores et déjà comme un adversaire redoutable.

Mécanique

Toyota est assurément le constructeur japonais montrant le plus d'intérêt pour le développement du diesel. Prenant à coeur sa politique d'intégration européenne, il inonde sa gamme de D4-D. Avant la présentation, d'ici à quelques semaines, de la petite Yaris ainsi motorisée, c'est donc au tour du RAV4 de s'alimenter au gazole. Il hérite du D4-D de 2 l de cylindrée, déjà présent sur d'autres modèles de la gamme, dans une définition inédite. Turbocompresseur à géométrie variable, intercooler, seize soupapes, rampe commune d'injection : le RAV4 embarque un moteur moderne de 116 ch, délivrant un couple constant de 250 Nm de 1 800 à 3 000 tr/min. Cette mécanique s'adapte parfaitement au gabarit de ce tout-chemin. Certes, les performances sont en retrait par rapport à la version à essence de 150 chevaux, mais le Diesel apporte un coût d'utilisation bien plus avantageux et, surtout, un agrément de conduite appréciable. Volontaire à bas régime, le Rav4 D4-D est un adepte de la conduite coulée. Les relances et les évolutions à basse vitesse, c'est son domaine.

Le Nissan n'a pas le même visage. Malgré un couple plus élevé, dû à sa cylindrée supérieure, il fait preuve d'une souplesse moindre. Il ne faut pas lui demander de reprendre efficacement en dessous de 2 000 tr/min. Passé ce régime, le 2.2 VDi reprend du poil de la bête avec une montée en régime énergique mais linéaire. Loin d'être « accessoire », la boîte de vitesses à six rapports permet de combler en partie ce manque d'inertie à bas régime. Le Nissan s'offre ainsi des accélérations très satisfaisantes, les meilleures reprises de nos véhicules d'essai, et il culmine tout de même à 165 km/h en vitesse de pointe.

Comptant sur un moteur, lui aussi, de pointe, le Freelander suit un tout autre rythme. Sous l'appellation Td4 se cache en fait le 2.0d d'origine BMW mais dégonflé, pour la circonstance, de 18 ch. Soit 112 ch pour animer la tonne et demie du Land Rover. Un poids pourtant comparable aux deux autres, mais qui n'arrive pas à évoluer avec le même dynamisme. Les accélérations sont moins vives, la vitesse de pointe est un peu moins élevée. Le Freelander aime à naviguer en douceur, laissant ainsi aux occupants le soin de profiter du silence de fonctionnement de son quatre-cylindres Diesel.

Côté consommation, tous s'entendent à être le moins gourmand possible. L'accession à la rampe commune d'injection permet aux 4 x 4 légers de proposer une relative sobriété. On consomme toujours plus qu'une berline à motorisation équivalente, mais l'écart devient enfin acceptable.

Suite de l'article d'ArgusAuto.com

Par

Publié sur Cafeduweb - Archives le jeudi 4 octobre 2001

Consultable en ligne :

<http://archives.cafeduweb.com/lire/408-toyota-rav4-d4-d-vx-nissan-x-trail-22-vdi-luxe-land-rover-freelander-td4-sx.html>