

# Navigator Solitaire

*Arrivé sur le marché US en 1997, le Navigator a d'abord reçu une salve de quolibets avant que l'on daigne finalement s'intéresser à lui. En effet Lincoln, marque de prestige de Ford, n'avait jamais brillé par son inventivité, ni par son ingénierie d'ailleurs, se contentant de produire des extrapolations luxueuses de modèles du géant de Detroit. Même si dans les faits, le Navigator restait construit sur une base de Ford Expedition, il permettait à Lincoln d'entamer une carrière vierge dans le segment des 4x4. En 2003, La marque américaine enfonce encore le clou en proposant un concentré de technologie sous la toute nouvelle robe du même Navigator. Moteur 32 soupapes, suspension pneumatique et quatre roues indépendantes, une véritable révolution culturelle aux US ! Invitez-vous donc à bord de ce 4x4, assez décalé toutefois en regard du marché européen, il est clair que très peu de modèles ne rouleront en France en raison de ses généreuses mensurations.*

TEXTE HERVÉ-DAVID BERDAH PHOTOS IMAGES DE MARQUES

**C**omment ne pas tomber dans une cascade de superlatifs lorsque l'on monte à bord d'un 4x4 d'exception comme le Navigator. Même les essayeurs les plus rodés à cet exercice en restent baba ! Avalanche de luxe et équipements pour ce 4x4 qui se devait dès sa sortie, d'offrir une image de constructeur quasi indépendant à Lincoln. Après avoir produit durant de longues années des extrapolations du haut de gamme Ford, cette firme devait impérativement se démarquer pour survivre. Ne disposant pas de 4x4 au sein

de son offre automobile, Lincoln proposait dès 1997 une première version de ce Navigator. Les bonnes habitudes étant très difficiles à oublier, ce premier 4x4 de la gamme n'était alors qu'un Ford Expedition timidement modifié en termes de technologie. En revanche, côté habitacle, c'était déjà la caverne d'Ali Baba ! Avec la version 2003, vous sentirez comme nous que Lincoln a pris des épaules et s'est émancipé de l'ogre Ford, centenaire en 2003. Finement retouché au niveau de ses faces avant et arrière, le Lincoln Navigator reprend avec brio l'esthétique de son prédécesseur. Seule la calandre, en forme de gueule de squalo béante,

et les optiques de phare plus largement dessinées lui offrent un look plus en phase avec la production américaine actuelle.

## CONCEPT AVANT-GARDISTE AUX US !

Avec la sortie de l'Aviator (voir Passion 4x4 n°102), il était déjà clair que Lincoln n'allait pas en rester là. Le Navigator 2003 est une réponse cinglante aux critiques plus ou moins fondées qui raillaient Lincoln à la sortie de son premier 4x4. Quatre roues indépendantes assorties d'une suspension pneumatique pilotée électroniquement, rien de bien surprenant au regard des dernières productions européennes ou japonaises, mais une véritable révolution culturelle pour les américains. Le Navigator 2003 s'inscrit donc dans la veine des Touareg, Cayenne et autre New Range Rover... Mais à la sauce US !

Plus de 5,2 m de longueur sur 2 m de hauteur et autant en largeur, nous sommes revenus d'un coup d'un seul sur le continent Nord Américain. Des dimensions qui laissent rêver pour nous autres français. Même deux solides gendarmes du peloton de Gaillon pourtant habitués aux 4x4 de luxe filants vers la Normandie n'en revenaient pas et rechignaient, au bord de la dépression nerveuse, à remonter dans leur Laguna Nevada de ser-

vice. Une association donc très novatrice entre des mensurations américaines et une technologie se rapprochant de plus en plus des standards rencontrés sur les marchés de la vieille Europe.

## DU SOUFFLE À TOUS LES RÉGIMES

Véritable joyau sous la robe de ce Navigator : un moteur V8 de 304 ch. Oubliés les huit cylindres culbutés peu puissants et voraces comme votre





belle-mère. Lincoln reprend à son compte le V8 Ford en y apportant des modifications au niveau de sa gestion électronique. Le confort général primant sur la puissance pure, cette marque de prestige a tenté de dompter la bête en lui offrant une progressivité accrue ainsi qu'une arrivée de puissance et de couple moins brutale, même plus linéaire. Lorsque l'on connaît un peu les 4x4 US, cette impression est l'une des premières informations ressenties dès les premiers tours de roues. En effet, inutile

d'appuyer comme une brute épaisse sur la pédale d'accélérateur. Le Navigator 2003 est comme sous contrôle. A l'image d'une Rolls ou des dernières BMW série 7, il calcule, réfléchit, considère l'inclinaison et l'adhérence sur la route puis enfin, distille sa puissance dans le confort et sans à-coups. Vous pourriez penser que cela est rageant et que très vite vous aurez l'impression de rouler avec le frein de parking serré, il n'en est pourtant rien et c'est même l'incroyable tour de force réussi par les ingénieurs de Lincoln.

## LINCOLN Navigator

**95 000 € / 304 ch / 32 CV**

Le fonctionnement de ce V8 de 32 soupapes de 5,4 l de cylindrée demeure toujours très ludique. Outre ses 304 ch obtenus à 5 000 t/min, c'est véritablement le couple de 481 Nm qui transforme le pesant Navigator en vivace GTI. De la force motrice à tous les régimes d'autant que le couple maxi est obtenu dès 2 750 T/min. Une impression de puissance inépuisable accentuée par cette ges-

tion moteur qui semble rendre la pédale d'accélérateur incroyablement longue. Un moteur qui transforme les 2,6 tonnes d'acier en plume dès les premiers mètres. En prime, il semble bien que les modifications de la gestion électronique du V8 influent aussi sur la consommation qui est toujours resté en dessous de 18/19 litres. Ce qui compte tenu du bestiau demeure un exploit. Pour info, un Ford Expedition ►



## Passion américaine

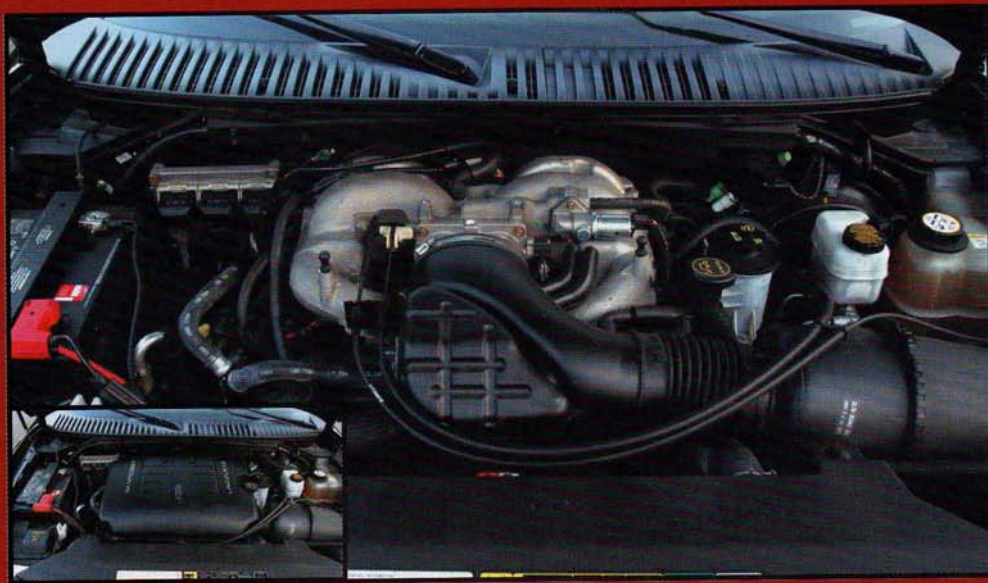
Importateur Hummer pour la France, Paul Chedid reste un véritable passionné de 4x4 US. Pour lui la vie ne se décline qu'au volant de ces volumineux véhicules TT. "Passion for USA" sa société importe donc la fameuse marque Hummer en exclusivité, mais aussi tous les 4x4 Américains et notamment les GM pour lesquels vous bénéficiez de trois années de garantie constructeur. Deux adresses à retenir sur la région parisienne, l'une dans le 15<sup>e</sup> arrondissement et l'autre à Ballainvilliers dans le nord de l'Essonne. La passion y est toujours au rendez-vous !

**Contact : 01 69 74 11 00.**

descend rarement en dessous de 25/28 l aux 100 Km.

### 4x4 PERFORMANT TOUT DE MÊME !

On pourrait imaginer que le Lincoln Navigator ne soit qu'un 4x4 de « Carnaval » tout juste bon pour aller du portail d'entrée au Ranch de la famille Ewing. Ce serait aussi oublier la rigueur des cahiers des charges imposés aux ingénieurs US. Lorsque l'on parle de 4x4 aux Etats-Unis, ce n'est pas pour rigoler. Avec une réduction de 1 à 2,48, le Navigator présente des aptitudes TT se situant dans une très bonne moyenne. Nous l'avons testé sur quelques chemins, il reste impressionnant d'aisance quant à sa façon de déplacer tout en souplesse sa masse généreuse. Malheureusement les chemins du bocage normand ne le laissent pas à proprement parler s'exprimer. Il est assez difficile d'y caser sa volumineuse carcasse. Non en fait le Navigator demeure véritablement taillé pour les grands espaces. Agile et confortable sur piste, il profite à plein de ses quatre roues indépendantes, de sa suspension pneumatique et d'une motricité redoutable régie par une transmission 4x4 permanente automatique se sélectionnant au tableau de bord. En effet, même si le mode général de fonctionnement reste en 4x2 propulsion, rien qu'en changeant la position du curseur sur « 4WD Auto », l'on se retrouve en transmission intégrale à répartition automatique du couple par viscocoupleur. La boîte de transfert disposant en outre d'une possibilité de blocage central de différentiel en gamme courte. Du bon, rien que du bon ! Sur route enfin, le Navigator ne souffre d'aucun défaut si ce ne sont ceux inhérents à ses mensurations. Et encore, car la suspension pneumatique de ce Lincoln demeure la meilleure et la plus réactive essayée à ce jour. Cayenne, Touareg et Toyota Land Cruiser compris. Le Navigator s'affranchit très vite de son gabarit sur la route. Le roulis se faisant



Le moteur d'origine Ford a sa gestion électronique revue et corrigée par Lincoln. Souple et puissant à la fois, il offre un fabuleux agrément de conduite. A noter le porte filtre à air qui se manipule avec des « attaches rapides », une nouvelle preuve que ce Navigator est bien un 4x4 taillé pour la piste.



Solide châssis et roues indépendantes à l'arrière, visiblement Lincoln a mis le doigt sur un excellent compromis. Encore une fois la suspension pneumatique joue un rôle capital dans la quasi parfaite tenue de route du Navigator.



La boîte à fusible située aux pieds du passager s'avère complète et ne cache pas ses origines Ford.



Le train avant bénéficie d'un indestructible bras inférieur. Cette triangulation associée à la suspension pneumatique offre un excellent guidage au Navigator.



presque inexistant, seuls les freinages violents entraînent un pompage secondaire un peu désagréable. A ce titre il faut aussi souligner la qualité de ce freinage qui n'a d'américain que le nom. En deux mots : Il freine court, avec une endurance remarquable. Seules les routes départementales apporteront leurs lots de secousses, mais encore une fois le Navigator nous y a surpris tant son confort s'y est avéré remarquable et constant.

Même si l'habitacle, toujours soigné, a été savamment retouché, le Navigator reste un Lincoln, le luxe et la qualité des équipements n'y souffrent d'aucune critique. Les dimensions sont à la fois généreuses et surprenantes car elles ne transforment pas le Navigator en car scolaire. Seul le design parfois un peu « kitch » peut surprendre, mais les américains n'auront jamais la finesse des designers européens. C'est d'ailleurs pour cela que les majors de promo-

tions des écoles de styles européennes sont souvent débauchés à grands coups de dollars, avant même parfois d'avoir leur diplôme en poche, par les émissaires de la GM ou de Ford. Ce Lincoln a véritablement tout d'une grande comme disait l'ancienne publicité de la Clio, en prime il est enfin assez cher pour un émir. En clair et en décodé, le Navigator demeure, même aux Etats-Unis, un véhicule d'exception. Son luxe et sa cascade d'équipe-

ments vont désormais de pair avec une technologie d'obédience plus européenne qu'américaine. En France, il ne sera importé par des garages spécialisés car la demande ne saurait croître de manière exponentielle en raison de son prix et de son gabarit. Nous vous affirmons que c'est finalement dommage car ce 4x4 reste un véritable joyau qui ne demande qu'un écrin. Navigator Solitaire ? Malheureusement encore pour longtemps. ■



Le traitement des places arrière commandé par le client de ce Navigator est royal. Ecran DVD intégré aux appuie-tête, casques audio sans fil et comble du fun, une Playstation dissimulée dans le coffre central arrière fonctionnant en 220 V grâce au convertisseur installé sous les commandes de climatisation entre les deux sièges avant.



En position fourgon, le Navigator offre un impressionnant volume frisant les 4 m<sup>3</sup>. A noter que les sièges se rabattent électriquement à l'aide des interrupteurs visibles à droite dans l'entrée du coffre.

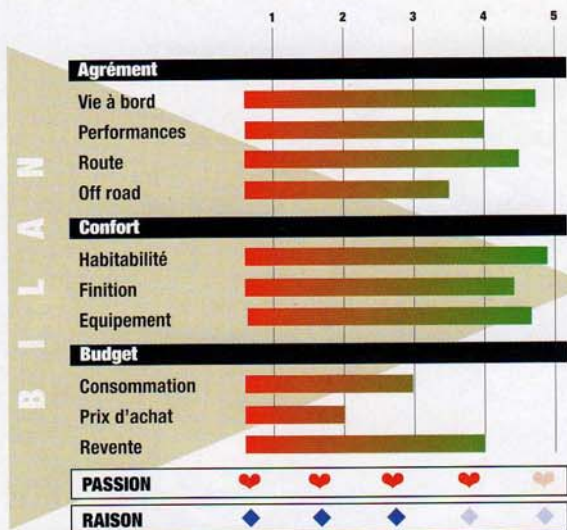
## Le Navigator au féminin



Aux US le 4x4 demeure le véhicule de la mère de famille au contraire de l'Europe où il reste souvent l'un des derniers symboles phalliques d'un chef de famille « sévèrement burné ». Nous l'avons confié quelques jours à une dynamique mère de famille nombreuse. Après un moment d'effroi quant au gabarit de l'engin, elle s'est finalement acclimatée pour nous le rendre avec beaucoup de difficulté aux termes de l'essai. Son analyse :

« Ce qui surprend très vite, au bout de quelques kilomètres seulement, reste que ce 4x4 n'est pas plus difficile à conduire qu'un autre voire qu'un break ou un monospace. Il dispose en fait des qualités de ses défauts. Incroyablement volumineux de l'extérieur, il fait rapidement oublier son gabarit une fois en mouvement. Les assistances et aides multiples au pilotage y sont bien évidemment pour beaucoup, mais il faut tout de même rester totalement concentrée car les routes françaises vous rappellent rapidement les mensurations importantes de ce Lincoln. A l'usage quotidien, le Navigator ne présente que des avantages pour une mère de famille nombreuse. Les trois rangées de sièges permettent de ne plus jongler avec les allers-retours et le coffre, même si la troisième banquette est en place, offre tout de même largement de quoi ranger les courses hebdomadaires du supermarché ! A ce titre le hayon électrique, s'actionnant depuis la télécommande, s'avère une aide très précieuse. Je n'ose imaginer mes biceps si je devais le manœuvrer à la main ! En dernier lieu, que l'on apprécie ou pas les jeux électroniques et DVD embarqués, ces accessoires rendent parfois les longs parcours beaucoup plus supportables pour les enfants. Globalement donc, j'ai été infiniment séduite par ce Navigator. Surprise d'abord, puis véritablement sous le charme de cette grosse bestiole qui sait se faire aimer de toute la famille. En prime les gendarmes et forces de l'ordre diverses se sont montrées des plus aimables avec moi. L'attrait de la rareté de ce 4x4 s'avère parfois bien agréable, d'autant que trouver une place de parking s'apparente souvent au parcours du combattant ! »





4x4 Exclusif  
Motorisation V8  
Habitabilité et équipements  
Tenue de route  
Confort princier

PLUS

MOINS

Prix d'achat  
Gabarit trop américain  
Sellerie glissante  
Consommation



TECHNIQUE

Type moteur	8 cyl en V à 90°, Injection électronique, 32 S, double arbre à came en tête, culasse en alliage
Cylindrée (cm³)	5 409
Puissance (ch à t/mn)	304 à 5 000
Couple (Nm à t/mn)	481 à 2 750
Boîte de vitesses	Auto 4v
Transmission	4x2 / 4x4 enclenchable
Transfert / réduction	oui / 1 à 2,48
Différentiel central	oui
Différentiel arrière	glissement limité

CAPACITÉS (litres)

Réservoir	106 L
Huile moteur	6,6 L
Circuit / refroidissement	13,8

CHÂSSIS

Type	Cadre à caissons et traverses.
Carrosserie	break long
Nb de portes / places	5 portes / 9 places

LIAISONS AU SOL

Suspension Av.	Roues indépendantes, triangulation et suspension pneumatique avec barre stabilisatrice
Suspension Ar.	Roues indépendantes, triangulation et suspension pneumatique avec barre stabilisatrice
Freins Av. / Ar.	disques ventilés ø 330 mm / ø 342 mm
ABS	oui
Direction	A crémaillère
Volant (nb de tours)	3,75
Diamètre de braquage	12,30 m
Jantes (taille / type)	7,5J x 18 / alu
Pneus (taille)	275 / 75 R18 - 112 S

GABARIT (cm)

L x l x h (hors tout)	523 x 204 x 198
Empattement	302
Vol. mini / maxi (dm³)	905 / 2985

POIDS (kg)

A vide	2640
Charge Utile	860
Maxi tractable	3500 (2500 avec Bt.Auto)
Rapport poids/puissance (kg/ch)	15,75

APTITUDES TT

Angle d'entrée	27°
Angle ventral	20°
Angle de fuite	29°
Garde au sol (cm)	22

NOS MESURES

Vitesse maxi (km/h)	190
de 0 à 100 km/h	16"4
de 40 à 60 km/h (en 4e)	6"2
de 40 à 80 km/h (en 4e)	10"4
de 40 à 100 km/h (en 4e)	15"3
de 60 à 90 km/h	5"3
de 90 à 130 km/h	11"2
1000 m D.A.	32"9

CONSOMMATION (l/100 km)

Moyenne normalisée	19,3
Moyenne durant l'essai	18,7

GARANTIES

Pièces et main d'oeuvre	3 ans
Peinture	3 ans
Anticorrosion	6 ans
Vidange / entretien	15 000 km

## Les détails qui comptent

1 La vitre arrière s'ouvre séparément et le hayon s'ouvre et se ferme grâce à un moteur électrique. Les deux actions se commandent depuis la télécommande du Navigator.

2 Clair et parfaitement lisible, le tableau de bord du Navigator s'avère particulièrement confortable en conduite nocturne.

3 Comme sur l'Aviator, le Navigator dispose d'une commande électrique de réglage en profondeur du pédalier. En revanche la position du volant se trouve manuellement. Un oubli ?

4 Très discret à droite du volant le commodo de sélection de mode de transmission offre une position A4WD (4x4 permanent automatique) très utile en cas de revêtement humide ou glissant. Il est possible de passer en 4x4 auto en roulant.

5 Très typé Lincoln avec sa séparation centrale et sa planche de bord homogénéisée, le tableau de bord du Navigator peut ne pas plaire. Il reste tout de même complet et très ergonomique. A noter que le volant conserve une partie bois sur son tiers supérieur et ne se voit pas envahir par trop d'interrupteurs.

