

passion 4x4

La pratique du tout-terrain

ORPI-MAROC



NISSAN : ENFIN LA VICTOIRE !

Lada Niva Retour gagnant !

1^{er} Essai
Complet



300 ch de feu

Lincoln Aviator V8

Santana
PS 10 Pick-Up



126 ch

0 % d'électronique



20 ans

Club 4x4 Mercedes



Balade 4x4 : Les Alpes Maritimes

N° 102 • JUILLET 2003

FRANCE METRO 4,80 € - BELGIQUE 5,90 € - CANADA 9,75 \$CAN - ESPAGNE 5,20 € - LUXEMBOURG 5,90 €
DOM 5,70 € - ITALIE 5,60 € - MAROC 60 DH - MAYOTTE 7,20 € - PORT.CONT 5,40 € - SUISSE 8,30 FS

M 02269 - 102 - F: 4,80 €



Coup de Foudre !

Longtemps connue pour ses limousines, la marque Lincoln s'est attaquée au 4x4 par la grande porte en proposant il y a quelques années le Navigator. Collection presque surnaturelle de superlatifs, ce premier 4x4 ne pouvait rester seul dans cette gamme de véhicules plutôt enclins à transporter les présidents des États Unis que votre petite famille. Sorte de modèle réduit du Navigator, l'Aviator vient de faire ses premiers tours de roues en France. Avec ses quatre roues indépendantes, son moteur V8 32 soupapes et son habitacle dont il est presque impossible de descendre, ce Lincoln nous a foudroyé ! Portrait de cette gueule d'amour à la carrure d'athlète.

PAR HERVÉ-DAVID BERDAH
PHOTOS IMAGES DE MARQUES



Evidemment les grincheux diront que l'Aviator n'est en fait qu'une extrapolation luxueuse de l'Explorer. Car en effet, Lincoln est à la marque Ford ce qu'Acura est à Honda ou Lexus à Toyota. Sorte de constructeur « full credit », Lincoln qui se permettait à ses débuts de simples finitions luxueuses sur les modèles du géant de Detroit, s'est petit à petit orienté vers une production propre. Ne disposant dans sa gamme que de somptueuses limousines, Lincoln en est tout naturellement arrivé au 4x4. Modèle indispensable si l'on veut réussir aux US. Après le Navigator, la marque s'est intéressée à la mode

des SUV. Sans sombrer dans la facilité de proposer un modèle réduit de son premier 4x4, Lincoln s'est une nouvelle fois remis en question et ses ingénieurs sont repartis d'une feuille blanche.

CAHIER DES CHARGES DRACONNIEN

Le projet résidait dans une simple affirmation : Comment construire un 4x4 de moins de cinq mètres qui dispose à la fois d'une vocation sportive et d'une tenue de route défiant les SUV Européens. Tout cela à la sauce américaine bien sûr et dans l'esprit de luxe sans limites de Lincoln. Le résultat est absolument surprenant. A

peine les premiers mètres parcourus, vous serez ahuri par le comportement de ce 4x4. Personne n'étant à l'abri de la routine, vous vous attendrez comme nous à un comportement quelque peu flottant typique des 4x4 US. Habitué comme nous à tourner vigoureusement le volant, vous donnerez une virile impulsion en sortant du garage, impulsion assortie d'un franc coup de gaz. Surprise, surprise, l'Aviator nous a gratifié d'une embarcadé que par chance le responsable du garage, trop occupé dans son bureau, n'a pas vu. Attention j'annonce le caractère ! Ce Lincoln est en fait une véritable boule de nerfs, un Mustang qu'il nous a fallu dompter.

QUEL CARACTÈRE DE FEU

Ce n'est seulement qu'au bout de quelques dizaines de kilomètres que nous avons commencé à cerner l'engin. Plus loin encore notre plaisir était au Zénith. Son moteur Intech V8 de 32 soupapes nous a tout d'abord surpris, puis séduit. 302 ch à 5 750 t/min et un couple de 41 m/kg qui propulsent l'Aviator comme une balle. Rien que le bruit au ralenti aurait dû nous alerter, un son rauque et musical qui s'envole vers les aigus métalliques dès 3 000/ 3 500 t/min. Ce moteur demeure l'âme de cette réalisation d'orfèvre. 4 606 cm³ de pur bonheur, des accélérations dignes d'une sportive et des reprises à faire pâlir votre



belle mère. Amis Roulant en GTI ou TDI suralimenté ne cherchez pas à faire la course entre deux feu avec un Aviator, la déprime et l'immolation de votre char à bœuf sera au bout de la route. Le Lincoln sera déjà loin et votre petite amie vous aura quitté, incapable que vous êtes à tenir tête à un 4x4. Aviator : Attention Danger ! Plus surprenant encore, la boîte de vitesses automatique à cinq rapports vous obéira au doigt et à l'œil. Rapide et bien étagée elle permet au V8 de s'exprimer pleinement. Plus besoin d'enfoncer avec rage la pédale au plancher pour rétrograder, une simple sollicitation du pied droit et le calculateur se concerte avec le régime moteur et tout en calculant l'âge du ca-

pitaine vous offre le rapport adéquat. Un peu comme si cette boîte connaissait vos habitudes de pilotage. Dommage toutefois qu'elle ne dispose pas d'un mode de commande séquentiel. Coté consommation, le V8 Intech s'affirme comme un peu vorace avec une moyenne de 17,2 litres aux 100 Km. Il faut bien nourrir une telle cavalerie. Pour les soudeurs de pédale d'accélérateur, la punition peut monter beaucoup plus haut pour un résultat pas forcément plus convainquant.

SCOTCHÉ À LA ROUTE !

Même si certains d'entre vous, adoreur du 4x4 gasoil turbo, marmon-

LINCOLN Aviator V8

Prix 73 000 € / 302 ch / 26 CV

nent dans leur barbe que c'est bien beau de faire des « Burn out » entre deux feux mais que la vraie conduite ce n'est pas cela tati tata... Une fois au volant de l'Aviator, il changeront radicalement d'avis. Non seulement ce Lincoln accélère, mais en plus il tourne et tient la route scotché au sol comme une tique sur le dos de votre chien. Avec ses quatre roues indépendantes, l'Aviator nous a littérale-

ment bluffé. Doté d'une tenue de route sans faille, il enchaîne les virages des départementales bombés du sud de l'Essonne à une vitesse qui ferait pâlir la maréchaussée. La solide triangulation avant s'articule sur un châssis classique en échelle à longeron alors qu'à l'arrière on retrouve un triangle inférieur associé à une structure multibras. Surprenant choix technologique de la part de Lincoln ►



Les détails qui comptent

1 2 Le moteur, pièce d'orfèvrerie de huit cylindres et 32 soupapes, reste le point fort de Lincoln Aviator. Puissant et gorgé de couple, il répond à chaque sollicitation par un son rauque et viril. Le pilote reste souvent scotché au siège, cramponné au volant !

3 Avec une double triangulation largement dimensionnée l'Aviator reste collé à la route, dommage qu'il ne puisse pas aller plus loin que le bout du chemin, il reste taillé pour le TT.

4 Le train arrière s'articule sur le châssis. Les combinés ressort-amortisseurs s'avèrent très bien tarés.

5 6 7 Bien que considéré comme un petit 4x4, l'Aviator dispose tout de même d'une troisième banquette et de 7 vraies places au total. L'accès à la dernière banquette demeure très facile.



dont on attendait plutôt une carrosserie autoporteuse à roue indépendante, cette structure illustre pourtant une indécision flagrante de la marque de prestige de Ford concernant l'évolution à donner à ses 4x4. Quoi qu'il en soit, châssis ou pas, tel n'est pas le débat. Il faut simplement constater avec admiration cette réalisation et ses capacités hors norme de tenue de route. Pour un 4x4 américain en premier lieu mais ensuite en considérant les SUV tout simplement. Coté suspension, là aussi l'Aviator réalise le carton plein. Combinés ressort-amortisseur pour les quatre roues, tarage quasi parfait sauf à l'avant pour les pointilleux qui noteront une tendance au roulis en entrée de courbe rapide. L'accumulation d'énergie cinétique ce retrouvant plus ou moins bien maîtrisée sur la roue avant intérieure au virage. Bon c'était vraiment pour trouver quelque chose à redire sur la suspension ! A noter que le freinage confié à quatre disques ventilés connectés à un ABS s'affirme comme franc même si la course de la pédale reste un peu trop longue.

PALAIS ROYAL ROULANT

L'autre particularité de notre Aviator réside dans le traitement de son habitacle. Une volonté à la fois élitiste et avant-gardiste a dû animer les designers. Petit couac dans un tableau qui semblait idyllique, ce mélange pourtant usuel, fonctionne moins bien que le reste de ce 4x4. Certains



détails comme la montre analogique centrale et le lettrage « Lincoln » chromé au-dessus font carrément kitch. Dommage car le tableau de bord électronique à retro éclairage et la séparation à la fois lisse et massive des espaces conducteur et passager, nous offraient une avancée notoire dans le troisième millénaire. Dans l'ensemble rien à redire en dehors de ces petites fautes de goût, rien ne manque, GPS, cuir, sono d'enfer et sièges réglables électriquement. L'Aviator chasse sur les terres des grands de l'automobile et pas uniquement américains. Les places arrière disposent de suffisamment de place pour deux adultes, deux autres

passagers pouvant très confortablement s'installer sur la troisième banquette dont l'accès demeure très simple. Le coffre passe de 252 à 2 188 litres de contenance pour une longueur de chargement avoisinant les 160 cm. Beau plateau !

A l'arrière encore l'Aviator se distingue encore avec son installation DVD de série sur le pavillon. Equipement reprenant si vous le désirez les voies de la sono à douze hauts parleurs. La qualité des matériaux et la finition générale sont largement au-dessus des standards américains, presque à la hauteur des réalisations germaniques, en particulier au niveau du volant qui reste une pièce à la fois

fine, bien dessinée et bourrée de technologie.

PAS DE RÉDUCTEUR

Seul point noir au tableau de l'Aviator, l'absence de réducteur limite les évolutions de ce 4x4 permanent à des pistes roulantes ou des routes glissantes. Dommage car le gabarit de cet engin s'avérait idéal, à mi-chemin entre les productions américaines courantes et les japonaises ou européennes désormais. Il n'en reste pas moins que la transmission intégrale permanente offre une efficacité redoutable à cet engin quel que soit le revêtement. Dépourvu d'assis-

tances électroniques sophistiquées, l'Aviator ne dispose que d'un visco-coupleur afin de faire varier la force motrice sur les deux essieux. Une solution à la fois fiable et efficace qui se voit désormais reléguée au rang des antiquités. Peut-être à tort d'ailleurs. Bien évidemment le tarif de l'Aviator demeure à la hauteur des prestations, à partir de 73 000 €, ce n'est finalement pas si mal placé par rapport à un Range ou un Touareg qui en termes d'équipements restent quelque peu en retrait. L'Aviator s'apparente à un exercice de style incroyable et réussit. Un 4x4 élitiste dans lequel il n'y a pas de place pour l'improvisation. ■



Modèle Unique !

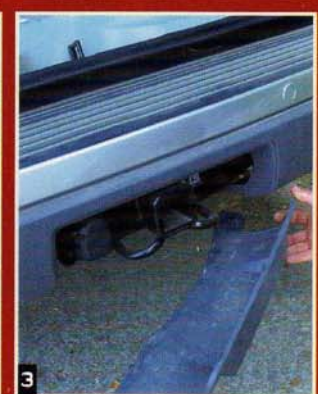
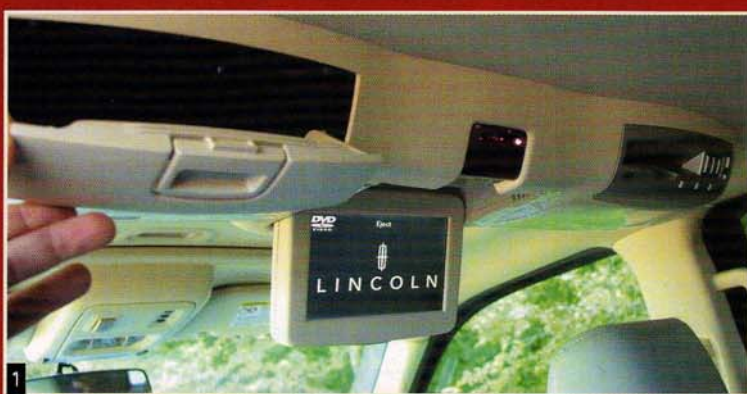
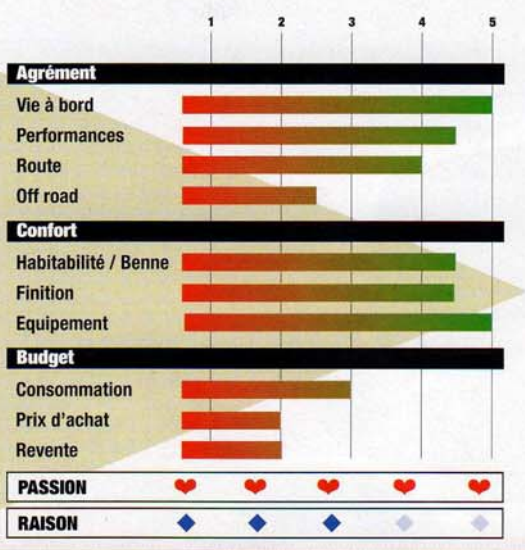
Commercialisé depuis moins de 18 mois, l'Aviator n'avait pas encore foulé les routes de notre beau pays. A la fois sobre et finement ciselé par les coups de crayons de ses créateurs, l'Aviator tranche avec une production US d'habitude peu enclin à une telle finesse. Le gabarit de cet engin lui offrirait une carrière heureuse en Europe si son prix n'était pas aussi élevé une fois importé sur le vieux continent. L'Aviator demeure un exercice de style prouvant que les Américains sont capables du meilleur quelques fois.

Tous nos remerciements à American Car City qui nous a offert la possibilité de rouler dans ce palais royal.

Contact :

01 69 22 19 00

www.americancarcity.com



Les détails qui comptent

- 1 Equipé de série d'un lecteur de DVD intégré au pavillon, le Lincoln Aviator se transforme en salon ambulante au grand plaisir de vos enfants.
- 2 Les places arrière ne sont pas oubliées, prise 12V, porte-gobelets et climatisation séparée, l'Amérique en somme.
- 3 L'attelage demeure dissimulé sous un cache intégré au pare-chocs.
- 4 Sur la console centrale, on retrouve les commandes de climatisation et l'installation audio dissimulée sous un cache rabattable. La montre analogique fait tout de même un peu "kitch" dans cette ambiance top design.
- 5 Le tableau de bord a été traité avec une froideur savamment contrôlée et alliant métal, plastiques et cuir. Un modèle du genre même si vous n'aimez pas.
- 6 A droite du volant, cet interrupteur contrôle électriquement la position du pédalier. le top !
- 7 Les portes sont un modèle d'aménagement, aucune place de perdue, vous trouverez des rangements partout.
- 8 Outre les commandes électriques des sièges, des rétroviseurs et des vitres, vous trouverez aussi les interrupteurs du système de chauffage des sièges. attention ces derniers commandent aussi la climatisation du cuir !



Lincoln Aviator



THERMOTRIP

POUR MIEUX GÉRER
VOTRE COURSE...



... EN SURVEILLANT
LES TEMPÉRATURES :

- Moteur (eau, huile, échappements, ...)
- amortisseurs
- Boîte
- Ponts
- ...

Sersa



- Surveillance jusqu'à 24 points de mesure
 - 24 seuils réglables indépendamment
- Alarmes sur dépassement des seuils programmés
- Scrutation automatique (24 mesures/seconde)
 - Affichage haute luminosité réglable
 - Mémorisation des alarmes et maxima
 - Paramétrage simple
- Possibilité de suivre une entrée en particulier
 - Boîtier en aluminium traité
- Liaison et logiciel de paramétrage pour PC
 - Kit de base comprenant 10 capteurs

ELECTRONIQUE EMBARQUEE

ZA - 3, RUE JULES VERNE - 95320 SAINT LEU LA FORET
TÉL : 01 39 32 69 56 - FAX : 01 39 32 06 14
www.sersa.net

TECHNIQUE

Type moteur	8 cyl en V, essence, injection multipoints
Cylindrée (cm ³)	4 605
Puissance (ch à t/mn)	302 à 5 900
Couple (Nm à t/mn)	410 à 3 250
Boîte de vitesses	auto 5 rapports
Transmission	4x4 permanent
Transfert / réduction	non
Différentiel central	non/viscocooupleur
Différentiel arrière	non

CAPACITÉS (litres)

Réservoir	85
-----------	----

CHASSIS

Type	type cadre
Carrosserie	break long
Nb de portes / places	5 portes / 7 places

LIAISONS AU SOL

Suspension Av.	indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortisseurs télescopiques hydrauliques
----------------	--

Suspension Ar.	indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortisseurs télescopiques hydrauliques
Freins Av. / Ar.	disques ventilés/disques

ABS	oui
Direction	hydraulique, assistée
Volant (nb de tours)	4,5
Diamètre de braquage	12,34 m
Jantes (taille / type)	7,5J x 17
Pneus (taille)	245 / 65 R17

GABARIT (cm)

L x l x h (hors tout)	520 x 200 x 210
Empattement	288
Voies Av. / Ar.	155 / 155

LE COFFRE (cm)

LVol. mini / maxi (dm ³)	1850 / 2800
--------------------------------------	-------------

POIDS (kg)

A vide	2269
Charge Utile	543
Maxi tractable	3221
Rapport poids/puissance (kg/ch)	7,56

APTITUDES TT

Garde au sol (cm)	21
-------------------	----

NOS MESURES

Vitesse maxi (km/h)	170 (limité électroniquement)
de 0 à 100 km/h	8"2
de 40 à 100 km/h (en 4e)	11"3
de 90 à 130 km/h	10"7
1000 m D.A.	29"7

CONSOMMATION (l/100 km)

Moyenne constructeur	13,1
Moyenne durant l'essai	17,8

GARANTIES

Pièces et main d'oeuvre	3 ans ou 100 000 km
Vidange / entretien	15 000 km