

Pour 1985, ainsi en décide, vraiment très tôt, l'année automobile française, les Land et les Range Rover font peau neuve. Inimitables en raison même de leur personnalité, ces deux engins ventrus ont conquis, de très bonne heure, une place à part dans le cœur et dans l'esprit des fermiers battant la campagne ou encore des aventuriers, raiders et autres maniaques de la piste qui ont de tout temps abordé ce genre de terrain par pur plaisir ou par absolue nécessité. L'usage, à lui seul, trace le portrait. Usage rustique, tout comme le faciès, dans le cas de la Land. En ce qui concerne la Range Rover, les atours sont luxueux avec, et ce n'est pas étonnant au vu de sa stature, un soupçon de morgue seigneuriale. Pour l'une sans doute plus que pour l'autre, la gloire est venue, en d'autres temps, et, pour ainsi dire en d'autres lieux, alors que les générations d'après-guerre usaient des commodités et de la robustesse d'un instrument « passe-partout » afin de gagner sans difficultés les sous-bois européens ou bien les zones chaotiques de continents moins hospitaliers. Puis la Range est arrivée, auréolée par une prestance civilisée qui n'entamait en rien ses aptitudes de baroudeuse, mises en valeur par une transmission permanente à quatre roues motrices.



J'AI CONDUIT

LES NOUVELLES LAND ET RANGE ROVER

...DU CHANGEMENT DANS LA CONTINUITÉ

Car voilà bel et bien le style Range qui, ce n'est un secret pour personne, a suscité bien des jalousies et nombre d'imitations. Mais l'histoire laisse rarement tranquilles les suprématies d'exception, sans qu'une concurrence efficace, et bien entendu, animée d'intentions gourmandes, ne viennent jouer les trouble-fête. En l'occurrence, le péril est venu du lointain Orient, apportant, année après année, bon nombre d'éléments ambitieux à la meute des belligérants se hachant menu sur l'avant-scène d'un marché international bouillonnant. Et, la mode, qui ajoute toujours son grain de sel, à doses savantes, n'a certes pas ménagé bon nombre de méninges cloîtrés dans d'austères bureaux d'études, et phosphorant sur des plans futuristes. En fait, le succès des 4 x 4 était d'avance assuré à la suite des chocs psychologiques que l'automobile « conventionnelle » avait dû subir, après une remise en question fallacieuse des libérés qui avaient fait jusqu'alors la joie de tout automobiliste normalement constitué. Le 4 x 4 a profité de cet élan subit et a poussé sur le terrain fertile nourri par les loisirs et l'évasion, même si ce



En haut, un pare-brise unique et des moulures d'ailes synthétiques renvoient la « 88 » dans la galerie des souvenirs de papa et dépeignent enfin la « 90 » comme une voiture d'aujourd'hui. Sur la Range, (ci-dessus) des bagages à l'abri des regards, pour plus de commodité et de sécurité.

n'est pour certains qu'une parade très hypocrite !...

Au delà même du charme défini par l'aspect, il est bien évident que la transmission et la conception des véhicules dont il est question ici, sous-entendent un usage en « tout-terrain ». Or, si la possession d'une quatre roues motrices était naguère une invitation permanente à des expériences grisantes hors de l'asphalte, ce n'est plus exactement le cas aujourd'hui, où l'idée 4 x 4 est devenue aussi courante sur les berlines moyennes que la raison, pour la plupart des marques, de vendre sinon la sécurité, du moins un comportement amélioré par un degré d'équilibre inégalable. De plus, face au prix des engins capables de se mouvoir un peu partout, il est indéniable que beaucoup d'acheteurs reculent...

Dans ces conditions, il était presque normal, un an après la sortie de la « 110 » à empattement long, de voir la Land Rover se remettre, si l'on peut dire, à flot et laisser tomber ses oripeaux pour tenter, par le biais de son habillement, une offensive de séduction. Quant à la Range, née pourtant plus de vingt ans après sont aînée, et heureusement mieux lotie qu'elle sur le plan de l'esthétique, elle en a profité pour se tailler quelques nouvelles garnitures, tout en conservant sa mécanique de reine.

Il semble donc logique, en regard des transformations subies de commencer par la plus massive, mais aussi la plus cosue, en notant que ses géniteurs ont voulu la rendre encore plus attrayante. Apparue sous le signe de la série limitée, la version « Vogue » se hisse désormais en haut de la gamme de série avec un tableau de bord

remanié qui comporte, outre un compte-tours, une poignée pour le passager et une nouvelle présentation du panneau des témoins de contrôles et d'alerte. Côté sièges, les réglages sont dorénavant conformes à ce que l'on attend sur un véhicule de cette classe avec un ajustement en hauteur et des dossiers inclinables. Toujours aussi vaste, le coffre se dissimule enfin à l'abri des regards indiscrets par l'adoption d'une planche amovible, tapissée et aménagée pour quelques rangements sur sa partie supérieure. Si l'apparition tardive d'un allumage électronique sous le capot ne mérite ni tapage, ni publicité particulière, en revanche la disparition des montants de vitres latérales est à mettre à l'actif d'un bon sens guidé par des considérations esthétiques et pratiques.

Au reste, après un trop bref essai routier, la Range reste sur le pavé un engin véloce, par ailleurs « encombrant » dans toutes ses exploitations les plus forestières. Montée avec une transmission automatique qui comprend une boîte assez sensible, la Range apparaît vraiment comme le gros navire imperturbable qui s'adresse plutôt aux gens très « à l'aise » à bien des points de vue.

UNE MÉCANIQUE SOUPLE

La Land représente un autre cas de figure, qui jusqu'à présent, tout en apportant son efficacité inébranlable à des utilisateurs vivant sous des latitudes diverses et poussés par des besoins quasiment « naturels », ne convenait guère aux demoiselles pomponnées, partant pour une soirée de bal. Dorénavant, ce genre de service, sans être vraiment approprié, choquera tout de même moins, exception faite peut-être pour la version bâchée, car l'apparition de la « ninety » (en anglais dans le texte) marque une évolution sensible aussi bien pour les apparences que pour la mécanique.

La « 90 » succède donc à la 88 en perpétuant la tradition de nom de baptême qui, dans le cas qui nous intéresse, se réfère, comme pour la 110, à la valeur de l'empattement. Celui-ci s'allonge donc, mais le porte à faux arrière diminue ce qui présente quelques avantages. Cette nouvelle version à châssis court, montée sur une base similaire à celle de la 110, repose comme cette dernière sur des ressorts hélicoïdaux. Les capacités de franchissement en bénéficient et il est presque inutile de préciser que le confort s'en trouve amélioré, pour ne pas dire sensible-

ment transformé. Les quelques tours de roues que nous avons pu effectuer sur des chemins, boueux et détremés à souhait, nous ont apporté la preuve d'un tempérament à la fois civilisé et efficace. Mais ces prestations, qui dépendent non seulement du châssis et de la suspension, sont également indissociables de l'évolution mécanique.

La Land « 90 » hérite d'une transmission permanente à quatre roues motrices, blocage de différentiel compris, réalisée à partir de la boîte cinq de la Range et d'une boîte de transfert qui fournissent au total une grille de dix rapports, adaptée à toutes sortes de franchissements. Ajoutons à cela, des freins à disque à l'avant et une direction allégée qui, c'est indéniable, envoient sans difficultés celle du modèle précédent au rang des combinaisons mécaniques préhistoriques. Une direction assistée est même proposée en option.

Deux types de moteurs se partagent l'animation. Le 2,3 litres essence, révisé côté distribution et alimentation, voit sa puissance s'élever de 5 ch pour développer 74 ch à 4 000 tr/mn. Cette progression reste encore limitée, mais la souplesse de cette mécanique est appréciable dans les conditions difficiles, comme nous avons pu en juger au beau milieu du cloaque, promu pour la circonstance en terrain d'essai. C'est le bloc diesel qui reçoit les plus grosses modifications. Avec une augmentation de course de près de 8 mm, la cylindrée s'établit désormais à 2 495 cm³ et la puissance grimpe à 67 ch également à 4 000 tr/mn. On retrouve donc, à peu d'intervalle, les solutions déjà adoptées sur la 110.

Proposée en version standard, tôlée et bâchée, en familiale et en familiale de luxe, appelée « county » la « 90 » a renouvelé les armes du bataillon. Les versions de base sont équipées de deux rétroviseurs extérieurs, de feux de recul, de bavettes arrière. Un essuie-glace, lave-glace arrière, équipent les familiales, et les « county » tournées par définition vers le confort, proposent des phares halogènes, des vitres teintées, une montre à quartz, et de la moquette.

Disponibles en France à partir du prochain Salon de Paris, Land et Range Rover « new look » sont rajeunies. La Range allie la puissance à la coquetterie, la Land peut descendre décemment en ville, même crottée. Reste à savoir si les attaques de japonaises musclées ne brideront pas leurs nouvelles carrières...

Jean-Pierre JOYEUX

L'ASSURANCE EST TROP CHERE

SI VOUS AVEZ 20% DE BONUS MINIMUM
NE PAYEZ PAS POUR LES AUTRES

Exemples* Primes Semest. TTC Tous Risques Avec franchise
* pour 50% Bonus. Cond. Exclus. Promenade-Trajat Zone Paris.

R 9 GTL _____ 1270

505 SRD DIESEL TURBO _____ 1987

BMW 528 i _____ 3772

Tatouage Antivol GRATUIT pour les gros véhicules

104 EXP 84

☎ 280 01.02 +

OUVERT LE SAMEDI

Cabinet Michel FOURNET & C^{ie}

SARL de courtage d'Assurances 74 B 4817

85, Rue La Fayette - 75009 PARIS

GARE DU NORD - EST

bulletin d'abonnement

FRANCE 230 F □ ETRANGER 300 F
(Tarif avion sur demande)

l'auto-journal

43, Bd Barbès □ 75018 PARIS □ Tél. 359.75.48

NOM _____

PRÉNOM _____

ADRESSE _____

Signature

déclare souscrire
un abonnement d'un an. (Prévoir un
délai de 3 semaines)

Chèque postal (3 volets) Chèque bancaire Mandat
à l'ordre de l'Auto-Journal