

A chacun son Land Rover

Land Rover a décidé que tout le monde, ou presque, aurait son 4x4. Cela a commencé par ceux qui en avaient besoin pour travailler. Avec le légendaire et indestructible « Land », devenu depuis 90 et 110, la marque a établi sa réputation dans le créneau « utilitaire ». Le seul envisagé en... 1948.

Qui aurait cru alors que ce type d'engin pourrait devenir autre chose qu'une bête de somme. Pourtant, en 1970, naît le Range. Il est le premier 4x4 « luxe ».

La troisième catégorie, disons « familiale », est créée et développée par les Japonais, avec leurs tous terrains polyvalents. Le Discovery vient les concurrencer.

Range ou Rancho ?

Il semble né du croisement des deux. De la Matra il reprend l'allure et l'esprit loisirs. Son habitacle très vitré recèle de nombreux rangements et quelques astuces, dont une poche au dos de la banquette pour ranger le toit ouvrant avant. Cette banquette rabattable est fractionnée (60/40). En option, deux strapontins se déploient face à face, dans le coffre.

A l'exception du toit, en acier, la caisse est en aluminium, comme celle des aînés de la marque. Elle est posée sur des suspensions et des ponts de Range, dont le Discovery reprend pratiquement les dimensions. Il est même un peu plus haut : mesurant 1,93 m, il ne pourra sans aucun doute accéder à certains parkings.



Pour le reste, le Discovery s'avère une véritable routière, particulièrement confortable, en même temps qu'un tout terrain dont l'efficacité n'est plus à prouver.

S'il utilise le V8 maison (3,5 litres à carburateur développant 147 ch et buvant comme huit trous), le dernier Land Rover a aussi pour tâche d'étrenner un tout nouveau moteur. Il s'agit d'un quatre cylindres de 2,5 litres Diesel, suralimenté par turbo (avec refroidisseur d'air). Doté d'une injection directe Bosch inédite, il est relativement silencieux malgré son type d'alimentation, qui lui permet par ailleurs d'annoncer des consommations très intéressantes.

C'est ainsi motorisé, avec 113 ch à 4 000 tr/mn et 27 mkg à 1 800 tr/mn, qu'il apparaît le plus homogène. En plus d'une autonomie incomparable, il bénéficie d'une meilleure tenue de cap qu'en version V8.

Le nouveau Land Rover ne remplace pas le Range et encore moins les « Land », alias 90 et 110. Il vient au contraire les compléter en s'intercalant. Si l'on considère le Land prédestiné au quatre cylindres Diesel et le Range au V8, il manque au Discovery un V6 à essence. Il sera commercialisé en France dès janvier, entre 150 000 et 170 000 F.

Y.B.-R.

