

LE LAND ROVER DISCOVERY

Le diesel plus homogène

C'est dans la campagne superbe des environs de Plymouth que nous avons eu l'occasion d'effectuer une prise en mains de ces deux modèles. Si la position de conduite est bonne, il y a toutefois deux remarques à faire. La première c'est que le conducteur a l'épaule placée très près de la portière ce qui gêne lorsque l'on doit effectuer des mouvements de grande amplitude, la seconde c'est que l'on ne sait pas où poser le pied gauche, l'espace entre la pédale d'embrayage et la carrosserie étant trop faible. A cet effet, signalons que nous conduisons des voitures à conduite à gauche. Si le chant du V8 est toujours aussi prenant, son appétit, en version carbus, est toujours féroce et, si on se fie à la jauge, 150 km menés rondement suffisent à faire vadrouiller l'aiguille aux alentours de la moitié. Décourageant, quand on sait que le réservoir contient 88 l. ! Autre remarque, la tenue de cap est soumise à de continus mouvements de lacet qu'il faut sans cesse corriger au volant. Certes, cette particularité est plus désagréable que préoccupante mais ce qui est étonnant c'est que la version diesel que nous avons essayée ensuite n'était pas affectée par ce défaut. Peut-être faut-il y voir l'influence d'une répartition des masses différente due aux poids différents de deux types de moteurs. En un mot c'est la version TDi, qui sera d'ailleurs sans doute la plus vendue, qui nous est apparue comme la plus homogène. Les 111 ch du moteur ont certes fort à faire pour animer les 2 tonnes de la voiture mais ils n'ont pas l'air très gourmands. Il convient néanmoins de ne pas rechigner sur le levier de vitesses, dont on aimerait la commande un peu moins ferme, si on veut obtenir des performances honorables. Mais ce qui constitue assurément, sur le plan dynamique, le point fort du Discovery, dans les deux configurations, c'est son confort, merci les ressorts hélicoïdaux. En tout terrain, le parcours que nous avons effectué était trop facile pour que le Discovery puisse donner l'étendue de son registre. Notons cependant que le passage en vitesses courtes et le blocage du différentiel s'effectuent très aisément, ce qui n'est pas toujours le cas sur un Land et que l'étagement des rapports apparaît très judicieux.

Logiquement le prix du Discovery devrait se situer à mi-chemin entre celui de la Land et celui du Range, c'est-à-dire aux alentours de 150 000 à 170 000 F pour la version la moins chère.

J.C. LETROU



Le Discovery fait irrésistiblement penser à la Matra Rancho mais lui, c'est un tout terrain, à transmission intégrale qui plus est.

ENTRE CHIEN ET LOUP

Entre la Land à la vocation franchement utilitaire et le Range luxueux, il y avait place pour un troisième larron. Il s'appelle Discovery et sera disponible sur le marché français dès janvier.

Depuis la sortie du Range en 1971, Land Rover n'avait rien dévoilé de neuf, et bien que les ventes de celui-ci se portent bien, il convenait de ne pas laisser le champ trop libre aux Japonais.

Bizarrement, le Discovery est à la fois plus long (4,52 m) et plus haut (1,92 m, attention aux entrées de parkings) que le Range en raison de son toit surélevé à l'arrière. Spacieux, il accueille facilement 5 passagers et le compartiment à bagages peut même recevoir en option deux sièges additionnels se faisant face. En cas de chargement important, la partie réservée aux bagages peut être agrandie grâce à la possibilité de rabattre séparément les dossiers. La porte arrière monobloc s'ouvre largement mais elle est articulée sur le côté ce qui n'en facilite pas l'ouverture quand la voiture qui stationne derrière est serrée.

Priorité aux loisirs

L'habitacle est agréable, d'une part parce que les matériaux utilisés pour la planche de bord, les sièges et la moquette sont de couleur claire et

gaie et parce que les vitres supplémentaires de toit contribuent à éclairer la cellule. En outre, deux toits ouvrants en verre athermique sont disponibles en option et, une fois démontés, on les range dans un sac placé à cet effet derrière le siège arrière. Les rangements sont nombreux et bien conçus : dans les portières, dans le coffre à bagages et entre les sièges avant où est disposé un sac amovible pouvant accueillir les objets de moyenne importance.

Quant aux cartes, indispensables en tout-terrain, elles disposent de deux emplacements de rangement au-dessus des pare-soleil et dans le décrochement du pavillon aux places arrière. L'équipement de série comprend une radio-cassettes, mais un équipement plus sophistiqué avec commandes au tableau de bord est disponible en option ; comme les glaces électriques et le verrouillage centralisé des portes. De nombreuses options figurent au catalogue : galerie de toit, porte-skis ou porte planche à voile, marche-pied actionné par jambe de force, pare-buffles etc... tout ce qui convient pour personnaliser le Discovery et renforcer son côté voiture de loisirs.

Une intégrale

Comme les Land 90 et 110 et les Range, le Discovery est en permanence à quatre roues motrices mais, à l'inverse du second nommé, le blocage du différentiel central se fait manuellement et non pas automatiquement par l'intermédiaire d'un visco-coupleur. La boîte comporte une gamme de rapports courts.

La suspension à essieu rigide fait cependant appel à des ressorts hélicoïdaux tandis que le freinage est assuré par quatre disques et que la direction est assistée en série. Deux moteurs sont proposés sur le Discovery. L'un à essence est bien connu puisqu'il s'agit du V8 3,5 l à carburateurs qui fit les beaux jours du Range avant qu'il adopte l'injection. En la circonstance, il développe 145 ch et délivre 26 mkg de couple maxi à 2 800 tr/mn. L'autre, en revanche, est une nouveauté. Il s'agit d'un 4 cylindres maison de 2,5 l à injection directe, une technique qui se généralise, et qui reçoit l'aide d'un turbo qui lui permet de développer 111 ch et d'offrir la même valeur de couple que le V8 essence mais à 1 800 tr/mn seulement.