

Range Rover

# Le retour du roi

La cinquième génération du Range Rover débarque. Au programme: du luxe, de la technologie et de l'électrification. Tour du propriétaire.

Il y a un peu plus de 51 ans, le 17 juin 1970, Land Rover révolutionnait le monde des véhicules tout-terrain avec le premier Range Rover. En associant la polyvalence d'un franchisseur, la praticité d'un break et le confort d'une berline, le Range Rover ouvrait sans le savoir la voie aux SUV qui deviendraient incontournables 30 ans plus tard.

### Tradition et modernité

On ne change pas une équipe qui gagne et on dénature encore moins une icône. Reconnaisable entre mille au premier coup d'œil, sa ligne générale, devenue sa marque de fabrique au fil des générations, évolue tout en douceur, avec un biais marqué pour la sobriété. La face avant s'adoucit, les optiques, la calandre et le bouclier ne forment qu'une seule pièce. De profil, les montants noirs, les poignées escamotables, l'absence de jonc de ceinture de caisse et le galbe



RANGE ROVER

### FICHE TECHNIQUE

Range Rover	D250	D300	D350	P400	P530
<b>Moteur ICE, cylindrée, carburant</b>	L6, 2997 cm3, diesel, MHEV	L6, 2997 cm3, diesel, MHEV	L6, 2997 cm3, diesel, MHEV	L6, 2996 cm3, essence	V8, 4395 cm, essence
<b>Puissance max.</b>	249 ch (183 kW)	300 ch (221 kW)	350 ch (258 kW)	400 ch (294 kW)	530 ch (390 kW)
<b>Couple max. / régime</b>	600 Nm	650 Nm	700 Nm	550 Nm	750 Nm
<b>Transmission</b>	BVA 8 rapp., 4x4	BVA 8 rapp., 4x4	BVA 8 rapp., 4x4	BVA 8 rapp., 4x4	BVA 8 rapp., 4x4
<b>0 à 100 km/h</b>	8,3 s	6,9 s	SWB : 6,1 s - LWB : 6,3-6,4 s	SWB : 5,8 s - LWB : 5,9-6,1 s	SWB : 4,6 s - LWB : 4,7-4,8 s
<b>Vitesse max.</b>	206 km/h	218 km/h	234 km/h	242 km/h	250 km/h
<b>Poids à vide (DIN) constr.</b>	2505 kg	2505 kg	SWB : 2505 kg LWB : 2569-2666 kg	SWB : 2454 kg LWB : 2519-2616 kg	SWB : 2585 kg LWB : 2626-2725 kg
<b>Consommation moy. constr., WLTP</b>	7,6-8,2 l/100 km	7,6-8,2 l/100 km	7,6-8,3 l/100 km	9,5-10,2 l/100 km	11,4-12 l/100 km
<b>CO<sub>2</sub> (WLTP)</b>	198-215 g/km	198-215 g/km	198-217 g/km	215-232 g/km	259-272 g/km
<b>Dimensions (L x l x h / Empattement)</b>		SWB : 5052 x 2047 x 1870 / 2997 mm		LWB : 5252 x 2047 x 1870 / 3197 mm	
<b>Prix de base</b>	138'200.-	142'100.-	SWB : 145'800.- LWB : 149'600.-	SWB : 145'800.- LWB : 149'600.-	SWB : 156'200.- LWB : 159'900.-



plus prononcé des ailes accentuent cette impression de fluidité.

C'est en revanche à l'arrière que l'évolution est la plus significative. *Exeunt* les optiques rouge visibles, sans toutefois succomber à la mode des rampes lumineuses horizontales de ses concurrents. Les feux à LED restent verticaux, mais s'intègrent sous un verre fumé. Les deux côtés sont reliés par un troisième bandeau horizontal du même acabit, qui loge les clignoteurs. L'effet est saisissant et confère au Range un look de concept-car. D'ailleurs, les images rendent peu cette belle impression d'objet façonné dans la masse qu'offre le Range Rover lorsqu'on l'observe en vrai.

L'ensemble repose sur une nouvelle plateforme modulaire, conçue pour réduire le poids, augmenter le confort à bord et améliorer la dynamique de conduite. La marque annonce une rigidité structurelle 50% plus élevée que la génération précédente. Cette plateforme permet de proposer le Range en deux longueurs de châssis (SWB à 5,05 m et LWB à 5,25 m), un habitacle pour 5 ou 7 personnes et des motorisations plus complexes.

### Cocon de luxe

L'intérieur obéit à la même logique de simplification et de minimalisme, bien que quatre niveaux de finition soient proposés. Le tableau de bord s'épure et les commandes sont rassemblées sur une tablette de 13,1 pouces sur la console centrale. L'ins-

trumentation se résume à un écran, face au conducteur, de 13,7 pouces. Cette débauche d'électronique embarquée associe bien évidemment tous les services de connectivité, dont Apple CarPlay, Android Auto, Spotify et Amazon Alexa. S'y ajoutent un hotspot wifi et la mise à jour des logiciels OTA (over-the-air). Un effort particulier a été fourni pour l'ergonomie de l'interface Pivi du système d'info-divertissement. Pas moins de 90% des fonctions sont accessibles au moyen de deux clics au maximum. Afin de parfaire le niveau de confort déjà proverbial du Range, le constructeur a porté une attention particulière aux vibrations et bruits ambiants. Ainsi, la transmission des vibrations via la caisse est en baisse de 24% et l'habitacle s'équipe du dispositif de réduction de bruit ambiant, similaire à celui d'un casque hifi.

Le châssis n'est pas en reste, puisque la suspension pneumatique utilise son réseau de capteurs et les données «eHorizon» du GPS pour anticiper le comportement de la caisse suivant le tracé emprunté. Pour plus de maniabilité à allure réduite et stabilité à haute vitesse, le nouveau Range Rover s'équipe de quatre roues directrices.

### Un grand pas vers l'électrification

Tout roi qu'il est, le Range Rover n'échappe pas aux turpides de l'industrie et il se devait, lui aussi, de passer par la case électrification. Cette démarche s'entame, dès son lancement, avec une hybridation légère de

ses motorisations 6-cylindres. Au premier trimestre 2022 suivront les motorisations hybrides rechargeables essence de 440 et 510 ch, avant une mouture 100% électrique à l'horizon 2024. Le catalogue de lancement s'articule autour d'un 6-cylindres en ligne diesel en 250, 300 et 350 ch, un 6-cylindres essence de 400 ch et un V8 essence de 530 ch.

Fidèle à sa réputation, le nouveau Range Rover ne fait pas l'impasse sur les capacités en tout-terrain. L'angle d'attaque s'élève à 34,7° à l'avant et celui de fuite de 29°. La garde au sol peut atteindre 30 cm et la profondeur de gué 90 cm. La transmission intégrale intelligente gère d'elle-même la transmission du couple entre les essieux. En plus des 6 modes de conduite selon le type de surface, un mode entièrement automatique gère de lui-même l'évolution sur terrain accidenté.

Disponible dès maintenant à la commande, le Range Rover s'échange à partir de CHF 138 200.- (CHF 149 600.- pour le châssis long). ■

JÉRÔME MARCHON

Davantage d'images

