

LAND ROVER A SOIXANTE CINQ ANS

CHRONOLOGIE

1948	LAND ROVER SERIES I	"L'ami des fermiers" fait ses débuts dans la Grande-Bretagne d'après-guerre
1949	VERSION MILITAIRE	L'armée britannique commande ses premiers Land Rover
1953		Introduction de la version à empattement long
1958		Présentation du Land Rover Series II, au style plus raffiné
1970	RANGE ROVER	Lancement du modèle emblématique de Land Rover en version 2-portes
1971		Lancement de la Land Rover Series III
1976		Le 1 000 000ème Land Rover sort des chaînes de production
1981		Le Camel Trophy se dispute exclusivement avec des Land Rover
1981		Sortie du Range Rover 4-portes
1983		Land Rover adopte la suspension hélicoïdale
1989	DISCOVERY	Land Rover lance son troisième modèle
1990	DEFENDER	Le "Landie" d'origine est relancé et rebaptisé
1994		LANCEMENT DE LA 2 ^E génération de Range Rover
1997	FREELANDER	Land Rover lance son quatrième modèle
2001	3 [°] GÉNÉRATION DE RANGE ROVER	Le Range Rover monocoque fait ses débuts
2004	DISCOVERY 3/LR3	Lancement de la troisième génération du Discovery
2005	RANGE ROVER SPORT	Commercialisation du très populaire sports tourer
2006		Lancement du Freelander 2/LR2. La production s'effectue à l'usine d'Halewood
2009	DISCOVERY 4/LR4	Lancement de la dernière génération du Discovery
2010	RANGE ROVER EVOQUE	Nouveau modèle premium compact basé sur le concept LRX
2012	LE TOUT NOUVEAU RANGER ROVER	Premier SUV à être doté d'une structure de caisse légère en aluminium
2013	LE TOUT NOUVEAU RANGE ROVER SPORT	Le Land Rover le plus rapide, le plus agile et le plus réactif jamais conçu

LAND ROVER A SOIXANTE CINQ ANS

Dès nos premières années, le désir de créer un véhicule qui s'imposerait sur tous les terrains a fait connaître la marque Land Rover dans le monde entier. En 65 ans, la famille Land Rover s'est agrandie pour devenir une gamme très respectée de véhicules qui battent aujourd'hui des records de vente. Alors que Land Rover continue à renforcer son statut, nous avons pensé qu'il était temps de regarder en arrière, de revenir sur tous les événements qui ont jalonné notre histoire. Les 65 dernières années ont été une véritable aventure. Nous repartons pour 65 années de plus.

LAND ROVER SERIES I, II, III ET DEFENDER

1948	Lancement du premier Land Rover
1948	Version 'Station Wagon'
1950	Possibilité d'enclencher les 4 roues motrices
1957	Introduction du moteur diesel
1958	Land Rover Series II
1959	Le 250.000ème Land Rover sort des chaînes
1960	Lancement de la Series II-A avec le moteur 2,25 litres diesel
1966	Production du 500.000ème Land Rover
1971	Arrivée de la Series III
1990	Sortie du premier Defender
2007	Evolution majeure du Defender
2011	Présentation à Francfort des voitures concept DC100
2013	Le LXV Édition spéciale célèbre les 65 ans de Land Rover

VENTES À CE JOUR : 2,008,179

Le saviez-vous ?

Maurice Wilks a conçu le Land Rover pour remplacer la Jeep Willys qu'il utilisait dans sa propriété.

Le saviez-vous ?

Land Rover fournit des véhicules à la Croix Rouge depuis 1954. Le premier Land Rover de la Croix Rouge était un dispensaire mobile à Dubaï.

Le saviez-vous ?

Un Land Rover a fait une apparition dans le film 'Ice Cold in Alex', alors que ce film évoque la deuxième guerre mondiale ... quelques années avant la naissance de Land Rover !

La première ébauche d'un Land Rover a été dessinée dans le sable, sur la plage de Red Wharf Bay, à Anglesey, par le directeur technique de Rover, le constructeur britannique. Maurice Wilks possédait une ferme sur cette île, au large du pays de Galles, et avait besoin d'un véhicule polyvalent pouvant servir à la fois de tracteur léger et de tout-terrain. Il le baptisa tout de suite 'Land Rover' et exposa le projet à son frère Spencer, directeur général de Rover.

Le projet fut approuvé en 1947 et un prototype construit immédiatement, à partir d'une Jeep américaine Willys. Pour faire face à la pénurie d'acier dans la Grande-Bretagne d'après-guerre, les frères Wilks décidèrent de barder le Land Rover de panneaux d'aluminium disponible en quantités illimitées, à la fois léger et résistant à la corrosion.

La production en série débuta à Solihull pendant l'été 1948. Le modèle d'origine était propulsé par un moteur essence de 1.595 cm³, avec une transmission intégrale à rapports courts pour améliorer les capacités tout-terrain, la marque de fabrique de tous les futurs Land Rover.

Le fameux logo ovale de Land Rover a souvent changé en 65 ans d'histoire. L'idée originale serait venue d'une boîte de conserve posée sur la table d'un dessinateur qui avait une petite faim. Elle a laissé une marque sur la table et le dessinateur l'a ensuite copiée pour faire le logo.

A son lancement, le Land Rover n'est disponible qu'en version pick-up avec un empattement de 80 pouces (2,03 m) et un prix de lancement de £450. Pour cibler en priorité le marché agricole, des

machines auxiliaires (power take-offs) ont été ajoutés, ce qui permet de faire fonctionner des équipements agricoles. Des versions spéciales suivent, comme par exemple des véhicules-incendie et des postes de soudure mobiles.

La production de la première année ne s'élève qu'à 1.758 véhicules mais les ventes progressent rapidement: 12.395 en 1949 et 16.795 en 1950. Quand Land Rover fête son 10ème anniversaire, le cap des 25.000 a été atteint, puis 47.000 véhicules seront produits en 1968.

Ce qui avait d'abord été considéré comme un bouche-trou, en attendant que Rover puisse lancer une nouvelle voiture d'après-guerre, dépasse finalement, en nombre, tout ce que produit Rover. Le conseil d'administration de Rover l'avait d'ailleurs prévu, dès novembre 1948 !

Le premier essai de fabrication d'un Land Rover plus confortable intervient en 1948, avec le lancement au Royaume-Uni du premier 'station wagon' à sept places dont la carrosserie est fabriquée par Tickford. Alors que la version utilitaire était exempte de taxes, cette version tôlée fait l'objet d'une TVA (Purchase Tax) qui le rend très cher. Du coup, son succès est limité au Royaume-Uni mais beaucoup sont vendus à l'étranger, notamment aux Etats-Unis. Ceci permet de faire rentrer des dollars très utiles pour rembourser la dette de guerre de la Grande-Bretagne.

En 1949, l'armée britannique a commandé ses premiers Land Rover et réalisé très vite que ce véhicule pourrait remplir toutes les fonctions de l'Austin Champ, plus compliquée et plus chère. Les Forces Armées Britanniques font ensuite du Land Rover, dans toutes sortes de versions, leur 4x4 de base.

En 1950, la transmission intégrale permanente est remplacée par un dispositif plus conventionnel permettant aux quatre roues motrices de s'enclencher automatiquement en boîte courte, et manuellement en boîte longue, selon les besoins du conducteur. Deux ans plus tard, le moteur 1,6 litres, un peu sous-dimensionné, est remplacé par un 2 litres.

Plus de 200.000 Land Rover Series I ont déjà été produits quand arrive le 10ème anniversaire de la marque et le lancement de la Series II, immédiatement reconnaissable à sa carrosserie restylée, avec des jupes latérales et quelques rondeurs au niveau des panneaux latéraux. Le moteur essence passe à 2,3 litres de cylindrée alors que le moteur diesel va ensuite être complètement repensé. Quand le nouveau diesel apparaît, Land Rover lance la Series II-A.

En 1971, Land Rover dévoile la Series III, reconnaissable à sa nouvelle calandre en plastique moulé, à son nouveau tableau de bord revu et corrigé, et surtout à sa boîte de vitesses à rapports synchronisés. En 1977, un autre cap est franchi quand le 1.000.000ème Land Rover (un Series III) sort des chaînes.

Dans les années 80, les Land Rover sont équipés de nouveaux petits détails confortables -comme par exemple des lève-vitres !- et deux nouveaux empattements sont proposés, les Land Rover 90 et 110.

Le Land Rover est rebaptisé 'Defender' en 1990, au lancement du nouveau Discovery. Le Defender continue à être utilisé, et soigneusement entretenu, par ses propriétaires. En 2007, il fait l'objet d'une remise à niveau significative passant par l'arrivée d'équipements aussi luxueux qu'une boîte six-vitesses et une prise pour lecteur de musique MP3 ! Près de 25.000 sont encore vendus chaque année dans le monde et les modèles existants ne donnent pas l'impression de vouloir céder leur place. Des Land Rover Série-I exportés au Costa Rica pour être utilisés dans les plantations de café, dans les années 50, sont encore en activité !

Dévoilés au Salon de Francfort 2011, le Land Rover DC100 et DC100 Sport sont deux modèles concept qui présentaient toute une série de nouvelles technologies développées par Land Rover, dont le système Terrain i-scan, les télématiques de communication "always on" et l'aide au franchissement de gué - à présent disponible sur le nouveau Range Rover et Range Rover Sport.

Un certain nombre de mises à jour introduites en 2012 ont vu le Defender équipé d'un moteur diesel 2.2 litres offrant une puissance et des économies équivalentes à celles de son prédécesseur de 2.4 litres, ce qui en fait le Defender le plus propre à ce jour. Le pack Tout-terrain en option comprenait l'ABS, des jantes ultra robustes avec pneus MTR, une boule de remorquage et une barre anti-encastrement.

Land Rover a continué à soutenir l'innovation avec la présentation d'un Defender de recherche électrique au Salon de Genève 2013. Le véhicule de recherche produit zéro émissions tout en conservant sa grande robustesse et sa capacité à franchir tous les obstacles, y compris les passages à gué d'une profondeur de 800 mm. Le moteur diesel et la boîte de vitesses ont été remplacés par un moteur électrique de 70 kW (94 bhp), 330 Nm jumelé à une batterie lithium-ion de 300 volts d'une capacité de 27 kWh. Offrant plus de 80 km d'autonomie, elle permet huit d'heures de conduite avant recharge sur des parcours tout-terrain à faible vitesse.

Le nouveau Defender LXV Edition spéciale (ci-dessous) a été développé pour fêter le 65e anniversaire de Land Rover. Il présente des surpiqûres contrastantes oranges dans l'habitacle, qui complètent les lettrages externes LXV, ainsi que des sièges en cuir exclusifs avec appuie-tête gaufrés LXV. Le LXV est disponible dans un choix de deux couleurs de carrosserie : Santorini Black et Fuji White.

EXPLORATION

Dès le jour où le premier Land Rover sort d'usine, tous les courageux comprennent qu'il a le profil idéal pour les explorateurs. Pour la première fois, des zones reculées de la planète deviennent accessibles aux scientifiques, environnementalistes, naturalistes, et à tous ceux qui recherchent des sensations. Tous vont pouvoir utiliser un Land Rover pour se rendre dans les régions les plus inhospitalières du globe.

Une équipe de militaires britanniques, dirigée par le Major John Blashford-Snell, fait la preuve des qualités tout-terrain du Range Rover original, en 1972, quand elle en conduit deux depuis le nord de l'Alaska jusqu'à l'extrémité sud de l'Argentine, en traversant au passage l'infâme 'Darién Gap', cette étendue de forêt vierge et de marais qui empêche de passer, par la route, de l'Amérique Centrale à l'Amérique du Sud. Parfaitement équipés, transportant des bottes en caoutchouc, de la crème anglaise en conserve et des uniformes de combat, les Range Rover résistent mieux que la plupart des hommes pendant les six mois de l'expédition: 30 soldats sont rapatriés d'urgence, victimes de piqûres d'insectes ou de morsures de serpents.

L'esprit d'aventure de Land Rover ne s'arrête pas là. Le fameux Camel Trophy, dans les années 80 et 90, permet à des Range Rover, des Series III, des Defender, des Discovery et des Freelander de participer à ce que certains surnomment les 'Jeux Olympiques du 4x4'. De l'Amazone à l'Extrême-Orient, en Australie et en Asie, en Afrique et en Sibérie, le Camel Trophy évolue. Conçu à l'origine comme une compétition de pilotage très complète, il devient un grand test d'endurance humaine comprenant aussi du kayak, du VTT et des sports nautiques.

En 2003, Land Rover a lancé un nouveau défi, celui du G4 Challenge : une aventure mondiale ultime qui met plusieurs équipes en compétition. Combinant conduite 4x4 éprouvante, sports extrêmes et stratégie sophistiquée, les participants se sont affrontés en quatre épreuves d'une semaine couvrant New York et la côte Est, l'Afrique du Sud, l'Australie occidentale et la côte Ouest des Etats-Unis.

Le Challenge 2006 a vu les concurrents parcourir plusieurs milliers de kilomètres à travers quatre pays sur deux continents - la Thaïlande, le Laos, le Brésil et la Bolivie - en soutien à la Fédération internationale des sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge (IFRC).

JOURNEY OF DISCOVERY

13.000 km en 50 jours

Le 29 février 2012, le millionième Discovery est sorti des chaînes de production de l'usine Land Rover de Solihull pour se lancer, avec deux véhicules d'assistance Discovery, dans un périple de 13.000 km en 50 jours, reliant Birmingham à Beijing.

S'inspirant du premier voyage de six mois par voie de terre effectué par Land Rover en 1955 et reliant Londres à Singapour - un tracé qui couvrait 29.000 kilomètres à travers l'Inde, les montagnes couvertes par la jungle de l'Assam, le nord de la Birmanie, la Thaïlande et la Malaisie - Land Rover a décidé de se lancer dans un nouveau et ambitieux Journey of Discovery afin de marquer ce millionième jalon et récolter 1 million de livres sterling en faveur d'un important projet d'assainissement de l'eau en Ouganda.

Les quatre Land Rover Discovery de l'expédition ont parcouru 13.000 km sur des terrains variés, passant par 13 pays et ralliant un mélange de destinations urbaines et tout-terrain, et révélant des récits passionnants tout au long du parcours : des avalanches de la spectaculaire vallée d'Aoste en Italie à la conduite sous escorte policière vers la Place des Héros à Budapest, en passant par la ville fantôme de Pripyat à Tchernobyl et la base sous-marine top-secrète de Balaklava, près de la mer Noire.

Ce Journey of Discovery moderne incluait une visite exclusive du Kremlin, des dérapages dans le désert ouzbek, une rencontre avec des chameaux dans le désert de Gobi à Dunhuang, et après un arrêt à la Grande Muraille, une dernière ligne droite en direction du Salon de l'auto de Beijing en Chine. À l'instar du millionième Land Rover Discovery, ces véhicules taillés pour la route se sont révélés sans nul doute possible, les SUV les plus compétents et les plus polyvalents au monde.

Le "Journey of Discovery" de Land Rover a permis de récolter 1 million de livres sterling en faveur de l'un des partenaires humanitaires mondiaux de Land Rover, la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant rouge (IFRC), en soutien à un projet d'assainissement de l'eau en Ouganda. Ce projet venait s'ajouter à l'initiative mondiale d'une durée de trois ans appelée « Reaching Vulnerable People Around the World » (« Soutien aux personnes vulnérables à travers le monde »). Lancée en 2010, cette initiative apporte un soutien complémentaire aux programmes IFRC dans plus de 15 pays aux quatre coins du monde.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Sur les 13.000 km parcourus, l'expédition n'a connu que quatre crevaisons dues aux pistes défoncées.

RANGE ROVER

1970	Lancement du Range Rover 2-portes
1971	750.000ème Land Rover
1974	Un Range Rover traverse le désert du Sahara
1976	1.000.000ème Land Rover
1992	LSE à empattement long
1994	2ème version du Range Rover
1996	Le Range Rover Classic tire sa révérence après avoir été produit à 317.615 exemplaires
2001	Tout-nouveau Range Rover
2006	Arrivée de Terrain Response et du moteur TDV8 diesel
2012	Lancement du tout nouveau Range Rover - le premier SUV entièrement en aluminium au monde

VENTES À CE JOUR : 821,406

Le saviez-vous ?

Des prototypes de Range Rover portaient des insignes “vélares” – le mot espagnol pour garde – sur leur calandre pour tromper les curieux.

Au milieu des années 60, les services commerciaux de Rover en Amérique voient émerger un nouveau marché, celui des véhicules tout-terrain de loisirs. Après avoir étudié de près un grand nombre de produits américains, Rover lance le programme ‘Station Wagon 100 pouces’ qui va aboutir à la naissance du Range Rover.

Une équipe de 20 ingénieurs, supervisée par Charles Spencer King, commence à rendre concret le concept d'un Land Rover 'civilisé'. Et aussi étonnant que cela puisse paraître pour ce qui va devenir une icône de la marque, le design et le style ne sont pas des priorités. Selon ‘Spen’ King, le design du Range Rover a 'évolué naturellement... la forme s'est imposée quand on a défini l'espace dont on avait besoin.'

Malgré le parti-pris très pragmatique de l'esthétique du Range Rover, son design est tout de suite salué dans le monde entier. Il est le tout premier véhicule exposé au Louvre, le grand musée parisien, pour l'excellence de son design.

Sous sa carrosserie, le Range Rover cache aussi des qualités remarquables. Son châssis en échelle, très robuste, garantit une longévité à toute épreuve, en tout-terrain, et ses suspensions à ressorts, à grand débattement (jusqu'à 25 cm de trajet pour l'essieu), assurent un plus grand confort.

Pour transmettre la puissance supérieure d'un moteur V8 de 3,5 litres en alliage, il fallait aussi réfléchir à la transmission et aux freins. Une nouvelle transmission intégrale permanente a été conçue et elle est équipée d'un différentiel central pouvant être verrouillé. Pour arrêter un véhicule aussi puissant, il était évident que des freins à tambour conventionnels ne suffiraient pas. Des freins à disque sont montés sur les quatre roues, une grande nouveauté pour l'époque.

Lors de son lancement en juin 1970, le Range Rover n'est disponible qu'en version 2-portes, avec un hayon arrière et un intérieur plutôt spartiate, idéal pour transporter des gravats et des saletés. L'accueil du véhicule est étonnant, avec une immense couverture médiatique et des critiques unanimes, la plupart dithyrambiques. Les bons de commande affluent et Land Rover se retrouve, une fois de plus, avec des carnets de commande qui débordent.

La demande pour les Range Rover flambe tellement qu'un 'marché noir' apparaît, certains clients étant

prêts à payer plus cher que le prix catalogue pour passer devant une liste d'attente à rallonge. Au début des années 80, il devient évident que des bénéfices supérieurs seraient réalisés en vendant des véhicules plus luxueux. Conséquence directe, le Range Rover monte en gamme.

Parmi les évolutions les plus significatives, une version 4-portes apparaît en 1982. Le nouveau statut plus luxueux du Range Rover monte encore quand il est doté d'une boîte automatique et d'une série limitée baptisée 'En Vogue'. L'appellation 'Vogue' sera ensuite déclinée sur certains marchés pour les versions haut de gamme.

En 1992, le LSE (ou County LWB aux Etats-Unis) est lancé avec un empattement rallongé de 100 à 108 pouces. Au même moment, la suspension pneumatique électronique devient disponible sur les versions à empattement court ou long.

En 1994, BMW achète le Groupe Rover et son premier modèle Land Rover est le Range Rover deuxième génération, lancé à la fin de cette année-là. Sa carrosserie a été restylée de manière très élégante tout en conservant l'empattement classique de 108 pouces, celui du LSE, mais sur un nouveau châssis. Pour la puissance, il y a le choix entre deux moteurs V8 essence de 4 litres ou 4,6 litres et un six-cylindres diesel de 2,5 litres.

Le Salon de l'Auto de Londres, en 1999, est l'occasion de présenter le Land Rover le plus cher de l'histoire. Le Range Rover Linley est une série très limitée: 10 exemplaires à £100.000 l'unité.

L'aube du nouveau millénaire correspond à un nouveau changement de propriétaire pour Land Rover qui rejoint le 'Premier Automotive Group' de Ford, aux côtés d'Aston Martin, Jaguar, Lincoln et Volvo. Le travail avait commencé sur un nouveau Range Rover dès l'acquisition de la marque par BMW en 1994 mais les fruits de ce développement n'apparaissent qu'en 2001.

Plus gros que la deuxième génération, le nouveau Range Rover rappelle les thèmes de design extérieur du modèle original, avec aussi un style et des textures, à l'intérieur, directement inspirées des yachts de luxe. Grâce à une architecture monocoque extrêmement rigide et une suspension indépendante, le comportement du nouveau Range Rover est impeccable sur la route. Quant à ses amortisseurs pneumatiques interconnectés, ils garantissent la garde au sol et l'articulation des roues indispensables, en tout-terrain, à un authentique Land Rover. La puissance est fournie par un moteur BMW, soit un V8 de 4,4 litres, soit un six-cylindres diesel de 3 litres.

2005 voit l'arrivée d'un nouveau moteur V8 de 4,4 litres et d'un V8 turbocompressé de 4,2 litres construits sur la base du fameux bloc Jaguar AJ-V8. Un an plus tard, un V8 turbodiesel de 3,6 litres s'ajoute à la gamme de motorisations disponibles et tous les modèles sont dotés du système Terrain Response® qui a raflé de nombreux prix.

Dévoilé lors du Salon de Paris 2012, le tout nouveau Range Rover de quatrième génération se veut le Land Rover le plus performant et le plus luxueux jamais conçu. Plus léger, plus robuste et avec des niveaux de raffinement jamais atteints auparavant, ce Range Rover a été entièrement revisité, avec pour résultat final un modèle qui reste fidèle à l'esprit novateur et au design emblématique du modèle original lancé il y a plus de 40 ans.

La structure de caisse monocoque révolutionnaire entièrement en aluminium est une première mondiale pour un SUV. Près de 39 pour cent plus légère que la caisse en acier du modèle sortant, elle a permis un gain de poids total de 420 kg. La plateforme en aluminium léger génère des améliorations significatives sur le plan des performances et de l'agilité, avec un impact favorable sur l'économie de carburant et les émissions de CO₂.

Outre la caisse légère, robuste et rigide, une toute nouvelle architecture du châssis avant et arrière en aluminium a été conçue avec une suspension pneumatique aux quatre coins entièrement revue. La maniabilité et l'agilité du véhicule ont été sensiblement améliorées, tout en préservant le confort de marche luxueux. La nouvelle architecture de suspension offre un comportement en virages plus

plat et plus sûr, doublé d'une sensibilité au braquage naturelle et intuitive.

Afin de garantir une durabilité et une fiabilité exceptionnelles, le nouveau modèle a fait l'objet d'essais éprouvants et a suivi le régime de développement de Land Rover, avec une flotte de véhicules de développement couvrant des millions de kilomètres durant 18 mois d'essais dans plus de 20 pays.

Le Range Rover est disponible dans une gamme de motorisations avancées, dont un nouveau bloc V6 essence suralimenté de 3.0 litres qui développe une puissance et un couple exceptionnels pour un taux d'émissions de CO₂ de 254 g/km, soit une réduction de 15 pour cent par rapport à la version à aspiration naturelle de 5.0 litres.

INNOVATION

Depuis le premier jour où les frères Wilks ont inventé, ou plutôt improvisé, un Land Rover léger et économique dans une Grande-Bretagne d'après-guerre où tout était rationné, l'innovation... et une touche d'ingéniosité ont toujours joué un rôle dans la conception de chaque Land Rover.

Pendant la genèse du tout premier modèle, des contraintes de coût et des approvisionnements limités en tôles d'acier éliminaient toute possibilité d'utiliser de l'acier pressé pour construire les différentes parties du châssis. La solution innovante adoptée par les ingénieurs de Rover a alors été de fabriquer le châssis en soudant ensemble des rubans d'acier inutilisés pour en faire des sortes de poutres combinées ensuite dans un cadre à échelle.

Charles Spencer 'Spen' King – un neveu des frères Wilks et un ingénieur qui allait ensuite jouer un rôle fondamental dans l'histoire de Land Rover – a crédité un ingénieur de chez Rover, Olaf Poppe, d'avoir trouvé cette solution. En plus d'économiser du temps et de l'argent, elle a aussi permis de construire un châssis plus robuste que tout ce qui se faisait à l'époque. Cette marque de fabrique Land Rover a encore duré de longues années.

Autre marque de fabrique Land Rover, la transmission sophistiquée à quatre roues motrices. Afin d'éviter une transmission trop directe entre l'essieu avant et l'essieu arrière, et donc trop d'usure pour les pneus, les ingénieurs ont monté un dispositif de 'roue libre' entre la boîte de transfert et l'arbre de transmission primaire, pour permettre aux roues avant de tourner plus vite que les roues arrière si nécessaire. C'était encore une jolie touche d'ingéniosité signée Rover. La Jeep américaine Willys, à la même époque, n'avait qu'un simple embrayage pour enclencher les quatre roues motrices et usait beaucoup ses pneus en courbe, sur la route, un inconvénient soigneusement évité par le Land Rover.

A l'arrivée du Range Rover en 1971, la compréhension des systèmes de transmission intégrale par Land Rover était certainement la meilleure du monde. Le premier Range Rover était équipé d'un différentiel central sophistiqué et verrouillable, pour éliminer l'usure des pneus. Quant aux freins à disque, ils assuraient la meilleure puissance de freinage de cette catégorie, à un niveau inconnu pour les voitures de série de l'époque.

L'invention du micro-processeur a permis aux ingénieurs d'appliquer la puissance des ordinateurs à des systèmes électroniques très sophistiqués pour améliorer la sécurité et la motricité. A la fin des années 90, le nouveau Discovery a été le premier véhicule de sa catégorie équipé d'un système actif d'amélioration de la tenue de route (Active Cornering Enhancement, ACE), pour combiner les qualités routières d'une voiture avec les facultés légendaires d'un Land Rover en tout-terrain. Il a ensuite été combiné à une suspension pneumatique auto-adaptative (Self-Levelling Suspension), introduite en 1992, pour garantir un comportement routier haut de gamme. D'autres développements ont suivi concernant l'ACE.

Sur des pentes raides, les descentes étaient d'abord contrôlées à l'aide des rapports courts sur les premiers Land Rovers, mais le Freelander a permis d'introduire un programme sophistiqué baptisé 'contrôle d'adhérence en descente' (Hill Descent Control, HDC) et utilisant le système d'anti-blocage des freins (ABS) pour maintenir une vitesse raisonnable, en descente, sur les pentes les plus délicates. Ce système a reçu en 2001 le Prix de la Reine pour l'Innovation (Queen's Award for Enterprise for Innovation).

L'engagement de Land Rover en faveur des technologies durables ne s'arrête jamais. Alors que les questions environnementales exigent une attention accrue à travers le monde, des solutions de pointe comme les hybrides diesel prévus pour le nouveau Range Rover et Range Rover Sport attestent de l'adoption par Land Rover d'une ingénierie automobile à la fois passionnante et responsable.

TECHNOLOGIE ALUMINIUM & TERRAIN RESPONSE® 2

Les tout nouveaux Range Rover et Range Rover Sport sont les premiers SUV au monde à disposer d'une structure de carrosserie légère tout en aluminium, qui contribue non seulement à l'agilité et au dynamisme exceptionnels du véhicule, mais offre aussi une nette réduction de poids et une durabilité accrue.

Cette nouvelle structure avancée monocoque en aluminium est constituée d'un assemblage de panneaux emboutis et de pièces en alliage d'aluminium coulé, extrudé et laminé, qui se combinent pour que la robustesse soit maximale aux endroits précis où les contraintes sont les plus importantes. La plateforme du véhicule est 39 pour cent plus légère que celle du précédent modèle.

Cette structure en aluminium est non seulement de loin la plus légère de sa catégorie, mais elle est aussi incroyablement solide. La caisse a été conçue pour résister aux mêmes impacts éprouvants subis en tout-terrain par tous les Land Rover.

Sur les deux véhicules, les ingénieurs Land Rover ont combiné la structure légère ultra moderne à des réductions de poids considérables pour un gain de poids total impressionnant de 420 kg.

Le Range Rover et le Range Rover Sport renforcent leur statut de leader dans leur catégorie par l'introduction de la nouvelle génération du système novateur Terrain Response® de Land Rover, qui porte les capacités de ce dispositif primé à un niveau supérieur.

Développé par une petite équipe de spécialistes Land Rover, Terrain Response® 2 présente un réglage Auto qui fait appel à un système sophistiqué « intelligent » pour analyser les conditions de conduite actuelles et sélectionner automatiquement le programme terrain le plus approprié.

Assurant que le véhicule roule toujours en utilisant le mode optimal, le nouveau système est en mesure de passer de manière totalement automatique d'un réglage à l'autre parmi les cinq proposés : Général, Herbe/gravier/neige, Boue/ornières, Sable et Passage rocheux. Comme tous les systèmes Terrain Response®, chaque réglage optimise l'agrément de conduite et la traction en adaptant la réponse du moteur, de la boîte de vitesses, du différentiel central et des systèmes de châssis afin de répondre aux exigences du terrain.

Bien qu'il fonctionne de manière entièrement automatique, Terrain Response® 2 fournit également au conducteur des informations additionnelles, lui indiquant par exemple le moment opportun pour choisir les rapports courts ou la hauteur de caisse tout-terrain lorsque le système calcule que cela est nécessaire.

LE SAVIEZ-VOUS ?

La carrosserie est construite au moyen de techniques issues de l'industrie aérospatiale

DISCOVERY

- 1989 Lancement du Discovery
- 1990 Commercialisation du Discovery 5-portes
- 1994 Le Discovery est restylé
- 1994 Lancement du Discovery aux Etats-Unis
- 1998 Lancement du Discovery II
- 1999 Le Discovery est nommé SUV de l'Année
- 2004 Lancement du Discovery 3 qui reçoit d'emblée de nombreux awards de par le monde
- 2009 Présentation du Discovery 4
- 2012 Mises à jour technologiques sur le Discovery 4

VENTES À CE JOUR : 1,051,139

Le saviez-vous ?

Le Land Rover Discovery a été le premier 4x4 équipé de doubles airbags.

Le saviez-vous ?

L'intérieur du premier Discovery est inspiré d'un concept imaginé par Terence Conran, le célèbre designer anglais.

Au milieu des années 80, Land Rover commence à travailler sur l'idée d'un petit Range Rover, une sorte de Range Rover Junior capable de marcher sur les traces du Range Rover d'origine qui lui, progressivement, est monté en gamme. Ce 'Projet J' s'inspire vaguement du Range Rover mais avec une nouvelle carrosserie, l'objectif de transporter jusqu'à sept personnes et un design intérieur radicalement nouveau. Le feu vert est donné en août 1987 et un objectif très ambitieux est fixé: lancement en 1989 !

Pour s'assurer que les grandes tendances du design contemporain apparaissent dans le nouveau modèle, Land Rover se tourne vers des agences extérieures comme le très respecté 'Conran Design Studio' pour définir l'habitacle du véhicule. De même, plusieurs options de moteur sont développées afin de trouver une alternative économique au puissant V8. Parmi ces options figure un nouveau moteur diesel de 2,5 litres turbocompressé, à injection directe, le 200 TDi.

L'aboutissement du 'Projet J', baptisé Land Rover Discovery, est dévoilé au Salon de l'Auto de Francfort, en version trois-portes, en septembre 1989. Avec en plus une version cinq-portes l'année suivante et un restylage en mars 1994, le Discovery crée une nouvelle niche pour Land Rover, celle du '4x4 familial', et va devenir très populaire.

En 1995, la production de Land Rover dépasse le cap des 100.000 véhicules en un an, pour la première fois de son histoire. Le nouveau best-seller est le Discovery, avec en prime une version équipée d'un petit moteur essence, un 2 litres quatre-cylindres de chez Rover, ajouté à la gamme pour profiter de la fiscalité européenne. Le Discovery est aussi disponible désormais avec un V8 de 3,9 litres.

En 1998, la deuxième génération du Discovery est lancée. Le Series II reprend l'empattement de 100 pouces du modèle d'origine, mais sa carrosserie est plus longue afin que les passagers de la dernière rangée soient installés face à la route. Le design est immédiatement reconnaissable, même si c'est un véhicule complètement nouveau. Il est doté de plusieurs technologies innovantes comme l'amélioration active du passage en courbe (Active Cornering Enhancement, ACE), pour éviter le roulis en virage, et d'une Suspension Auto-Adaptative (Self-Levelling Suspension) équipée d'amortisseurs pneumatiques sur l'essieu arrière, ce qui garantit un comportement constant quel que soit le poids embarqué.

Les deux premiers Discovery Series II sortis des chaînes partent pour un tour du monde très ambitieux baptisé 'New Discovery Trek'. Il débute à Londres et se termine au Mondial de l'Auto, à Paris, pour le lancement officiel en 1998.

Dans le rallye-raid Paris-Dakar de 1998, une assistance constituée de trois Discovery suit de près les pilotes moto de l'équipe officielle BMW. Malgré des moteurs, boîtes de vitesses et suspensions quasiment de série, les trois Discovery terminent cette épreuve si difficile. L'un deux, qui fait désormais partie de notre collection au Heritage Motor Centre de Gaydon, a même pris la 31ème place !

En 2004, Land Rover met la barre encore plus haut et dévoile le Discovery 3 au Salon de New York. Admiré d'emblée, le Discovery 3 inaugure une nouvelle architecture de véhicule: la technologie du Châssis-Coque Intégré (Integrated Body Frame), qui combine les avantages d'un monocoque et d'un design plus classique, en utilisant de nouvelles méthodes de production comme l'hydro-formage.

Le Discovery 3 est doté d'une suspension pneumatique à roues indépendantes et dispose pour son lancement d'un nouveau moteur V6 diesel de 2,7 litres développé en partenariat avec Peugeot. L'autre solution moteur est un V8 essence de 4 litres et sur certains marchés un V6 essence de 4 litres. Le design extérieur, sans concession, est signé par Geoff Upex et reprend les thèmes originaux du Discovery comme le toit à décrochement et le hayon arrière asymétrique.

Le système Terrain Response® fait ses débuts en série sur le Discovery 3. Dans la grande tradition Land Rover, il garantit des niveaux remarquables d'adhérence et de motricité, sur route et en tout-terrain, quelle que soit la surface, en tournant simplement une molette. En 2007, l'expédition 'En route vers les nuages' emmène plusieurs Discovery 3 jusqu'à 5000 m d'altitude au nord-ouest de l'Argentine. Jamais un Land Rover n'est allé aussi haut.

La quatrième génération de l'ultra modulable modèle sept places de Land Rover a été dévoilée en 2010. Les puissants et très efficaces nouveaux moteurs, l'identité extérieure revisitée et l'habitacle plus luxueux ont assuré l'immense popularité du Discovery à travers le monde.

Le coup de chapeau est allé à deux nouveaux moteurs hautement efficaces et raffinés : le LR-TDV6 3.0 diesel bi-turbo et le LR-V8 essence à injection directe, qui ont apporté d'importantes améliorations sur le plan des économies de carburant et des émissions de CO₂.

Les ingénieurs Land Rover ont également modifié la tenue et la maniabilité sur route du Discovery 4 nouvelle génération et ont même réussi à améliorer les aptitudes tout-terrain, pourtant quasi-légendaires, de son prédécesseur. Ces modifications comprennent l'ajout de nouveaux composants de suspension, une direction revisitée, des freins plus larges, un contrôle de traction amélioré ainsi que des améliorations apportées au système primé Terrain Response®.

En 2012, le véhicule a fait l'objet de nouvelles améliorations, avec une réduction encore plus significative des émissions et l'introduction de technologies ultra modernes comme une boîte automatique à huit rapports et le système d'activation vocale "Say What You See".

COLLABORATION

RACE2RECOVERY

En 2012, Land Rover a annoncé un important programme de soutien en faveur d'une équipe de soldats britanniques blessés au combat et déterminés à surmonter leurs handicaps et à terminer le rallye le plus éprouvant au monde - le Dakar 2013, couvrant 9000 km en 15 jours à travers le Pérou, l'Argentine et le Chili.

Le soutien de Land Rover au Race2Recovery comprenait la fourniture des moteurs utilisés dans les véhicules de course de l'équipe, la mise à disposition de véhicules d'assistance Discovery, la formation des pilotes à la conduite tout-terrain ainsi que l'approvisionnement en pièces mécaniques. Les quatre Qt Wildcat du rallye-raid utilisés par l'équipe Race2Recovery lors du Dakar se basent sur le Land Rover Defender, avec lequel ils partagent la boîte de vitesses et certaines similitudes visuelles externes. Plusieurs composants des véhicules Land Rover standard ont été conservés sur le Wildcat, dont les moteurs, les essieux et certains éléments esthétiques.

Créé en 2011 par un groupe de soldats blessés au combat, décidés à relever le défi de la compétition tout-terrain, le Race2Recovery avait pour objectif de participer à et de terminer le Dakar.

« L'équipe Race2Recovery est immensément fière que Land Rover ait choisi de soutenir notre philosophie et notre détermination à réussir le Dakar », a déclaré le Capitaine Tony Harris, pilote de l'un des Dakar Wildcats. « Le Dakar a été l'occasion de repousser les limites du possible en mettant à l'épreuve notre esprit d'aventure et en s'assurant que nos handicaps ne régissent pas nos vies. »

Ce fut un partenariat très inspirant. Le 20 janvier 2013, le Wildcat du Commandant Matt O'Hare et son copilote le Caporal Phillip Gillespie franchissait la ligne d'arrivée à Santiago du Chili, marquant ainsi la fin de deux semaines de course extraordinaires.

Le Commandant O'Hare a déclaré : « On ne se rend pas encore bien compte de ce que nous avons accompli. Terminer le Dakar est une incroyable réussite en soi, mais devenir la première équipe de personnes handicapées à franchir la ligne d'arrivée porte l'accomplissement à un tout autre niveau. »

Le Race2Recovery reçu même un soutien royal par le biais d'un message de félicitations personnel envoyé par le Duc et la Duchesse de Cambridge, qui avaient suivi les progrès de l'équipe dès le début.

Rendez-vous sur www.race2recovery.com pour faire un don dans le cadre de la campagne de collecte de fonds de Race2Recovery.

RACE2RECOVERY

Une équipe de soldats blessés au combat termine le Dakar

LAND ROVER FREELANDER

1997	Présentation du premier Freelander
1998	Le Freelander participe au Camel Trophy organisé en Terre de Feu
1999	Le SUV le plus vendu en Europe
2000	Lancement du Freelander V6
2004	Restylage majeur pour le Freelander
2006	Tout-nouveau Freelander 2
2011	Nouveau moteur 2.2 litres et nouveau look extérieur

VENTES À CE JOUR : 880,613

Le saviez-vous ?

Le premier Freelander a été le SUV le plus vendu en Europe pendant ses cinq années de carrière.

Le Freelander est un concept complètement nouveau pour Land Rover, avec un châssis monocoque, des suspensions indépendantes et le montage transversal de moteurs tirés de la gamme de voitures Rover. La transmission intégrale est permise par un réducteur intermédiaire monté à l'avant et un visco-coupleur placé au niveau de l'arbre de transmission vers l'essieu arrière.

Lancé en 1997, le Freelander est équipé de technologies avancées. En l'absence d'une boîte de transfert à deux positions, le contrôle de la vitesse en descente est assuré par le système Hill Descent Control (HDC), qui utilise l'antiblocage des freins (ABS) pour limiter la vitesse. La gamme de modèles comprend un Station Wagon cinq-portes et un trois-portes avec bâche pliante à l'arrière ou hard top détachable. En tant que quatrième modèle de la gamme Land Rover, le Freelander permet à la marque d'entrer sur le segment du 4x4 de loisir petit ou moyen.

Avec Ford comme nouveau propriétaire, une évolution majeure intervient en 2001 avec notamment une nouvelle version haut de gamme dotée en série d'une climatisation et de sièges en cuir. Land Rover propose un nouveau moteur V6, un nouveau moteur turbodiesel encore amélioré, une nouvelle boîte automatique Steptronic et des améliorations significatives sur toute l'étendue de la gamme. Ces changements augmentent encore le pouvoir d'attraction du Freelander -c'est déjà le 4x4 le plus vendu en Europe- et lui permettent d'être vendu sur de nouveaux marchés, y compris les Etats-Unis, le Japon et le Moyen-Orient, ce qui fait encore monter les volumes de production du Freelander.

Les moteurs des modèles 2001 sont développés pour répondre encore mieux aux exigences tout-terrain de Land Rover. Le moteur V6 de 2,5 litres, très compact et tout en aluminium, est doté d'un arbre à cames très sophistiqué, de 24 soupapes, et développe 177 PS pour 240 Nm de couple, soit 50% de puissance et de couple en plus que le Freelander 1,8 litres, pour plus de performance, de souplesse, et moins d'efforts.

Le moteur 2 litres diesel du Freelander 2001 remplace le bloc Série-L et offre des gains significatifs en termes de performance, de raffinement et de consommation de carburant. La puissance passe de 97 à 112 PS, alors que le couple passe de 210 Nm à un exceptionnel 260 Nm à seulement 1750 tr/min. La courbe d'évolution du couple est taillée sur mesure pour les capacités du Freelander sur route et en tout-terrain.

Le 3.000.000ème véhicule fabriqué par Land Rover sort de la chaîne de montage le 1er octobre 2001, soit 53 ans après que le tout premier soit sorti de l'usine d'assemblage de Lode Lane à Solihull. Cet exemplaire historique, un Freelander V6 Bleu Monte-Carlo destiné au marché américain, marque un nouveau jalon dans l'histoire à succès de Land Rover.

Le tout-nouveau Freelander 2 est présenté en 2006, à l'occasion du British Motor Show. Destiné

carrément au marché américain, crucial pour la marque, il est plus gros que son prédécesseur mais c'est un authentique Freelander. L'équipe de design a repris des thèmes forts du Freelander comme le capot enveloppant, alors que l'intérieur a beaucoup progressé en matière de design, d'équipement et de finitions.

La puissance est fournie par un moteur 3,2 litres essence, six-cylindres en ligne, ou un quatre-cylindres diesel de 2,2 litres à rampe commune. Les deux moteurs sont montés en position transversale, comme sur le Freelander d'origine, mais la transmission à l'essieu arrière est désormais contrôlée électroniquement par un système de couplage prédéterminé, pour garantir une réponse instantanée.

Le moteur essence du Freelander, surnommé le 'i6', est associé à une boîte automatique six-vitesses alors que le moteur diesel, le TD4, est doté d'une boîte manuelle six-vitesses, la transmission automatique étant disponible en option. Le Freelander 2 est aussi équipé d'un système Terrain Response® adapté à ses capacités. En 2009, Land Rover lance son TD4_e, un Freelander diesel manuel avec système Stop/Start et un niveau de consommation de carburant 10 % inférieur à celui du modèle précédent.

Alors qu'il entre déjà dans sa cinquième année de commercialisation, le Freelander 2 conserve une popularité intacte. En 2011, il bénéficie d'un nouveau moteur diesel 2.2 litres, disponible en 150 ch ou 190 ch, ainsi que d'un nouveau look extérieur.

Le nouveau moteur turbo diesel de Land Rover intègre de série une boîte manuelle et le système intelligent Stop/Start. Ce nouveau moteur est plus silencieux, plus efficace et offre 20 Nm de couple supplémentaire par rapport au moteur précédent. Malgré la réduction des niveaux de consommation et d'émissions, aucun compromis n'a été consenti en termes de performances. Fleuron de la gamme, le Freelander SD4 de 190 ch passe ainsi de 0 à 100 km/h en 8,7 secondes, pour une vitesse de pointe accrue de 190 km/h.

En complément à la gamme Freelander 2, Land Rover offre aux acquéreurs britanniques une version deux roues motrices. Le Freelander 2 eD4 est alors le Land Rover le plus efficace jamais produit par la marque, avec une consommation en cycle mixte de 5,6 litres et un taux d'émissions de CO₂ de seulement 158 g/km.

En 2013, tandis que le Freelander 2 continue d'enregistrer des ventes record, le véhicule se voit offrir une refonte de première qualité, avec un équipement intérieur incluant une nouvelle console centrale, un écran tactile couleurs de 7 pouces avec système audio Meridian perfectionné et un système de climatisation avec programmation sur 7 jours.

Les éléments du design externes ont été revisités pour offrir une allure harmonisée, incluant des phares et des feux arrière à LED, ainsi qu'un nouveau motif de signature pour les feux de jour. Le moteur six cylindres Si6 essence est remplacé par un moteur quatre cylindres Si4 suralimenté, plus économique.

RANGE ROVER SPORT

2004	Concept-car Range Stormer
2005	Range Rover Sport
2006	Le Range Rover Sport est le Land Rover le plus vendu
2010	Modifications apportées au Sport sur le plan de l'ingénierie et du design

VENTES À CE JOUR : 399,260

Le saviez-vous ?

Le moteur V8 bi-turbo diesel du Range Rover Sport développe un couple de 640 Nm.

Le design et la technologie Land Rover se sont épanouis au sein du groupe Ford. Un bon résumé de cette période est fourni par le concept-car Range Stormer dévoilé en 2004 au Salon de Detroit. Entièrement peint dans un 'orange brûlé' du plus bel effet, le Range Stormer n'a que deux portes, comme les premiers Range Rover, mais deux portes qui s'ouvrent de manière extravagante, comme les ailes d'un goéland.

Ce très futuriste Range Stormer est truffé de toute la technologie tout-terrain Land Rover la plus récente, comme Terrain Response® permettant de régler le véhicule en fonction des conditions de route ou de piste les plus variées, juste en tournant une molette. C'est une source d'inspiration évidente pour le prochain modèle de la gamme Land Rover, un tout-terrain sportif très impressionnant, à partir de la même plate-forme que le Discovery 3.

Comme le Range Stormer, le Range Rover Sport de série reprend des thèmes de design iconiques comme le toit 'flottant' et le capot enveloppant. Il propose une alternative moins frénétique, plus raffinée, à certains SUV rivaux conçus pour la performance.

Dessiné pour faire face à la nouvelle race de 4x4 sportifs, le Range Rover Sport est doté d'une suspension optimisée pour le comportement routier, mais sans compromettre ses capacités tout-terrain. Il est aidé en cela par Dynamic Response, un système hydraulique de contrôle de l'assiette qui détecte les forces en présence pendant un virage et agit pour optimiser le contrôle du châssis et son comportement. Il se découple aussi quand le Range Rover Sport est utilisé en tout-terrain, afin de permettre une meilleure articulation des roues sur des terrains délicats.

Un nouveau moteur, le V8 essence suralimenté de 4,2 litres, débute sur le Range Rover Sport, en plus d'un V8 essence atmosphérique et d'un V6 turbo-diesel de 2,7 litres. En version suralimentée, c'est le véhicule le plus puissant de l'histoire de Land Rover. Son succès est instantané et il est encore aujourd'hui le modèle le plus populaire de toute la gamme Land Rover.

L'introduction en 2006 d'un puissant et tout nouveau V8 turbodiesel en tant que quatrième option de motorisation complète la phase de lancement du Range Rover Sport.

Le modèle a fait l'objet d'un ensemble complet de modifications techniques et design pour l'année-modèle 2010. Les modifications extérieures confèrent au véhicule un aspect plus sportif et plus aérodynamique, tandis que trois nouveaux moteurs puissants et efficaces - le LR-TDV6 diesel, le LR-V8 5.0 essence à aspiration naturelle et le LR-V8 suralimenté - permettent d'apporter des améliorations significatives à la dynamique de conduite sur route et tout-terrain.

LE TOUT NOUVEAU RANGE ROVER SPORT

Le Land Rover le plus rapide, le plus agile et le plus réactif jamais conçu

L'année 2013 marque un point culminant pour le Range Rover Sport, avec le lancement spectaculaire d'un tout nouveau modèle dévoilé à New York par l'acteur britannique et interprète de

James Bond à l'écran, Daniel Craig. Exploitant la suspension légère révolutionnaire de Land Rover et les technologies de châssis dynamique novatrices, la toute nouvelle architecture en aluminium optimisée du Range Rover Sport permet une réduction de poids de plus de 420 kg. Ceci transforme les performances dynamiques du véhicule, lui permettant d'offrir un mélange unique de luxe sportif allié à une conduite connectée et un confort exceptionnel, avec des émissions de CO2 réduites à 194 g/km.

Le nouveau Range Rover Sport a été développé pour offrir une dynamique sur route fortement améliorée, avec une maniabilité plus connectée et tout en agilité, complétée par un roulement et un raffinement accrus. Un choix de deux systèmes 4RM permanents est offert, tandis que le débattement long fournit une articulation de roue exceptionnelle pour affronter les conditions les plus difficiles.

Les motorisations disponibles incluent deux moteurs V6 diesel et deux moteurs essence - un V6 3.0 litres suralimenté de 340 ch et un V8 5.0 litres suralimenté de 510 ch, qui portent au pinacle les performances de la gamme Range Rover Sport. Avec d'énormes réserves de puissance et de couple, l'étendue de capacités offerte se reflète dans un temps de 5,0 secondes pour passer de 0 à 100 km/h, vitesse atteinte avec un bruit moteur riche et sportif généré par un système d'échappement minutieusement réglé et un amplificateur de son monté sur le système d'admission.

À la base des capacités de conduite améliorées du Sport se trouve une suspension en aluminium totalement indépendante et doublement isolée, avec un système à double triangle largement espacé à l'avant et un système multibras à l'arrière.

2012

PARTENAIRE LAND ROVER BOWLER

En juin 2012, Land Rover et Bowler, constructeur britannique spécialisé dans les véhicules destinés aux compétitions tout-terrain ou de rallye-raid, ont officialisé leur partenariat.

Le EXR et le EXR S sont les véhicules de rallye-raid, leaders de la marque sur le marché. Tous deux portent la mention "Powered by Land Rover" qui met en valeur le moteur V8 5.0 litres de pointe alimentant l'EXR dans certains des rallyes-raids les plus difficiles au monde, dont le Dakar, la Route de la Soie ainsi que la Coupe du Monde FIA des Rallyes Cross Country. Le nouveau EXR S est le premier véhicule Bowler destiné à un usage routier. Il présente le même châssis de base hydroformé que l'EXR et est équipé d'une version modifiée du V8 suralimenté du Range Rover Sport, qui produit 557 ch et 705 Nm de couple. Disponible dans un bloc ultra léger de 1800 kg, il propulse le Bowler à 100 km/h en seulement 4,2 secondes.

À PARTIR DE 2008... LRX CONCEPT & RANGE ROVER EVOQUE

2008	Le concept-car LRX est dévoilé
2008	Le LRX promet pour l'avenir des économies de carburant significatives
2011	Lancement de la production du Range Rover Evoque
2012	Présentation de l'Evoque Édition spéciale développé avec Victoria Beckham

VENTES À CE JOUR : 165,306

SAVIEZ-VOUS QUE ?

Plus de 108.000 Range Rover Evoque ont été vendus dans le monde rien qu'en 2012

La présence de Land Rover au Salon de Detroit, en 2008, correspond à la dernière sortie officielle pendant la période Ford, car le constructeur américain, propriétaire de Land Rover et de Jaguar, vient d'annoncer qu'il vend les deux marques britanniques au groupe indien Tata Motors.

Pour les adieux à Ford, Land Rover saisit l'occasion du Salon de Detroit et dévoile son concept-car LRX. C'est un bon moyen de montrer que l'avenir de Land Rover, créateur de véhicules tout-terrain très excitants, passe aussi par une conscience environnementale forte. Des thèmes classiques de l'univers Land Rover sont combinés dans un design audacieux, compact et haut de gamme, à trois portes, qui marque une évolution spectaculaire des codes de design de la marque.

Afin de démontrer l'engagement de Land Rover en faveur du développement durable, le LRX est une vitrine de nouvelles technologies, de design léger et de matériaux respectueux de l'environnement. Conçu autour d'un moteur hybride diesel de 2 litres, le LRX est aussi doté d'un système de propulsion électrique de l'essieu arrière (Electric Rear Axle Drive) déjà vu sur le concept-car 'LAND_e'.

Des matériaux légers et des techniques de production avancées ont permis de limiter le poids du LRX, avec des avantages évidents en termes de consommation de carburant et d'émissions de CO₂. L'intérieur haut de gamme est plein de matériaux recyclables et naturels, comme par exemple le cuir tanné aux légumes. Le LRX peut-être décrit comme un cross-coupé. Même s'il est plus petit que le Freelander 2, il a été conçu comme une voiture haut de gamme, afin d'attirer de nouveaux clients des secteurs du luxe et des affaires qui veulent les avantages d'un 4x4 et la présence d'un gros véhicule, mais dans un package plus compact.

Produit à partir de 2011, le nouveau Range Rover Evoque a peu varié depuis le concept LRX sur lequel il était basé. Avec un design supervisé par le directeur Design de Land Rover, Gerry McGovern, et une conception des plus méticuleuses, l'Evoque a évolué à partir du concept LRX sans pour autant compromettre les valeurs fondamentales de Range Rover, à savoir le luxe, les performances raffinées et les capacités tout-terrain. Offrant des émissions de CO₂ inférieures à 130 g/km et une consommation en cycle mixte de 4,9 l/100 km, l'Evoque est le Range Rover le plus léger jamais conçu par la marque.

L'Evoque était également le premier Range Rover à proposer aux clients le choix entre un système quatre roues motrices permanent, caractérisé par des performances et une traction remarquables sur toutes les surfaces, et une version à deux roues motrices avant à faible empreinte carbone et permettant des économies de carburant accrues. Le formidable potentiel en tout-terrain du Range Rover Evoque a été davantage rehaussé par la dernière version du système Terrain Response® de la marque.

Le groupe motopropulseur suralimenté du Range Rover Evoque offre des performances souples et réactives, alliant l'efficacité d'un quatre cylindres au raffinement et à la puissance d'un six cylindres. Les clients avaient le choix entre deux versions turbodiesel TD4 2.2 litres entièrement mises à

niveau, de 190 ch et 150 ch.

Un nouveau moteur essence 2.0 litres Si4 de 240 ch était également disponible, avec système d'injection directe combiné, la suralimentation et la double distribution variable pour un agrément de conduite et un niveau de consommation exceptionnels.

Le Range Rover Evoque offre aux acquéreurs un choix plus large comprenant trois thèmes de design – "Pure", "Prestige" et "Dynamic" – chacun avec son propre caractère distinctif, son traitement extérieur et son pack habitacle soigneusement harmonisé.

Les possibilités de personnalisation de l'Evoque se sont encore élargies en 2013, avec la présentation d'un pack design noir pour les modèles Dynamic, qui comprend des jantes 20 pouces en finition noir brillant, un spoiler sport et des phares assombris.

Lors du Salon de Genève 2013, Land Rover a présenté la première boîte automatique à 9 rapports pour véhicule particulier. Elle a été spécialement conçue pour améliorer les capacités tout-terrain tout en réduisant la consommation de carburant.

RANGE ROVER EVOQUE CONCEPT CABRIOLET

Le concept Evoque Cabriolet a été dévoilé au Salon de Genève 2012, marquant la toute première version cabriolet au monde d'un SUV de luxe. Cette étude de style audacieuse découle du formidable succès rencontré par le modèle actuel et reflète le savoir-faire de Land Rover à identifier et à prendre la tête de nouveaux segments sur le marché. Ce concept se dote d'une capote entièrement rétractable associée à un système d'arceaux de sécurité Roll Over Protection System [ROPS]. Le cabriolet allie intelligemment performances et polyvalence avec un hayon de type déroulant et un habitacle confortable pouvant accueillir quatre personnes. À l'heure actuelle, il n'existe aucun projet de production en série, Land Rover ayant présenté ce concept en vue de mesurer les réactions du public.