

Article écrit par Nicolas HEIDET le 11 novembre 2021

Range Rover : acte 5

Quand on parle de « saga » dans le monde de l'automobile, on peut aisément citer la 911, la Golf, la feue Coccinelle aussi. Mais on parle moins du « Range ».

Le Range Rover est, à lui seul, une marque au sein de Land Rover. Il fut, il y a 50 ans, le pionnier des 4x4 orienté vers le luxe et les loisirs. Et, au fil des générations, il a pris en volume, en poids et surtout en raffinement intérieur. Avec la 4e génération, le Range Rover était même devenu l'un des tout-terrain les plus confortables et efficaces en franchissement. Une référence absolue en somme.

Le profil du grand tout-terrain

À la vue de cette 5e génération, on retrouve en tout point le profil du grand tout-terrain que nous connaissons. La ligne globale s'est beaucoup fluidifiée pour devenir plus futuriste que jamais. C'est tout simplement une évolution évidente, une suite logique quand on connaît la superbe saga du Range. À bord, on tombe sur une présentation qui reste dans l'esprit de la génération précédente mais aux formes plus minimalistes. On y trouve un tout nouvel écran en forme de tablette tactile au centre d'une planche de bord dépourvue de boutons. En fait, on peut difficilement faire plus épuré. Toutefois, la règle du luxe est bel et bien préservée. Les matières nobles ne manquent pas et les possibilités de personnalisation non plus. Comme pour la génération précédente, il est possible d'opter pour un châssis long qui permet de transformer l'ambiance aux places arrière en celle d'une limousine, notamment en configuration 4 places (LWB longue de 5,25 mètres). Sur cette base longue, il est également possible d'opter pour une configuration 7 places (comme pour un Discovery). Pour le reste, on retrouve des sièges ventilés, chauffants et massants, le volant chauffant ou encore le système audio fort de 1 600 Watts.

Sous l'imposant capot avant

On y trouve des motorisations hybrides rechargeables. Pour son lancement, il sera question d'un bloc 6 cylindres associé à une grosse batterie pour cumuler 440 ou 510 ch. Ces deux moteurs embarquent une batterie d'un peu moins de 40 kWh permettant de rouler en mode tout électrique sur 100 km. Par la suite, des diesel hybrides de 249 et 350 ch. En haut de gamme, on trouvera également un V8 4,4 litres biturbo essence de 530 ch, mais aussi une version 100 % électrique. Le Range Rover 5e du nom repose sur une toute nouvelle plate-forme (MLA) faite d'aluminium à 80 %. Malgré cela, il faut s'attendre à un poids très élevé : 2,4 tonnes pour la carrosserie courte (200 kg de plus pour la version longue). De toute évidence, la suspension et le système anti-roulis actif sans oublier les roues arrière directrices devraient permettre à ce nouveau Range d'offrir une grande agilité.

Enfin côté tarif, mieux vaut ne pas s'attendre à moins de 120 000 €.