Essai – Land Rover Discovery : Baroudeur en tenue de ville

Le Land Rover Discovery est une référence pour les fidèles de la marque, mais aussi pour les familles nombreuses et les adeptes de la conduite tout-terrain. Est-ce que la cinquième génération est à la hauteur de cette histoire qui dure depuis 28 ans ? Il est temps pour Wheels And You de le vérifier.

- V6, turbo, diesel, 2’993 cm^3
- 258 ch à 3’750 t/min
- 600 Nm de 1’750 à 2’250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 209 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.1 sec.
- Poids : 2’230 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’970 x 2’073 x 1’864
- Conso. mesurée : 10.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 189 g/km (F)
- dès CHF 68’200.-, mod. essayé: CHF 100’580.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière, Marc-Philip Jennings

---

C’est en 1989 que Land Rover lance le premier Discovery. A cette époque le

marché des tout-terrains commence à être pris d'assaut par les marques japonaises, il faut agir. Le constructeur conçoit donc un véhicule plus abordable que le prestigieux Range Rover et surtout plus utilisable que les ancêtres du mythique Defender. Ce dernier, fidèle à demeurer jusqu'au bout bien plus rustique que les différents Discovery, a pris sa retraite l'année dernière.

En plus de 25 ans et quatre générations, le Disco tire son épingle du jeu, notamment grâce à ses véritables 7 places et des aptitudes offroad dignes de la marque britannique. Espérons qu'il en soit de même pour le dernier né.

A l'extérieur

Ce qui a toujours marqué l'identité du mastodonte anglais, c'est sa carrosserie cubique pour laquelle, clairement, la recherche d'aérodynamisme n'a pas primordiale pour les designers. Cela pouvait déranger bon nombre de personne, reste que son style avait le mérite d'être singulier et donnait au Discovery une image affirmée.

Avec cette nouvelle mouture, le design a été entièrement revu afin de donner au Disco un côté plus sexy. Les inconditionnels du modèle et de la marque peuvent le déplorer, mais il n'y a pas de miracle, le business est prioritaire. Il faut pouvoir séduire un public plus large et ne pas se limiter à celui déjà conquis par le produit.

Grossièrement on peut dire que le nouveau Discovery s'est « Range-Rover-ifié » !

Son petit frère, le Discovery Sport, se retrouve aussi un peu dans les traits, mais les ressemblances avec le luxueux Range sont bien plus marquées et c'est de face que c'est le plus flagrant. Avec son imposante calandre, ses optiques acérés et son bouclier proéminent, des non-initiés pourraient même le confondre avec un Range Rover Sport.

De côté et depuis l'arrière, il s'apparente plus à ses prédécesseurs. C'est tout carré, relativement brut de décoffrage. Heureusement, notre véhicule d'essai arbore la teinte originale « Namib Orange » utilisée pour le lancement du modèle à l'automne dernier. Cela évite de le confondre avec votre frigo. J'exagère un peu, je reconnais que les stylistes ont su apporter une touche moderne par rapport aux générations précédentes, notamment pour les feux arrière, proches désormais de ce qu'on retrouve sur la gamme Range Rover. Toutefois, certaines caractéristiques demeurent, comme le décrochement du toit et la plaque d'immatriculation arrière décentrée, et font référence au passé.

En terme de conception, le nouveau Discovery est né d'une page blanche en se basant sur une plateforme monocoque qui fait la part belle à l'aluminium. Résultat, le constructeur annonce une perte de poids pouvant aller jusqu'à 480 kg. Mais, avec la motorisation TDV6 qui équipe notre modèle d'essai, le nouveau Discovery affiche tout de même la bagatelle de 2'230 kg à vide. Les dimensions extérieures sont imposantes : presque 5 mètres de long et plus de 2 mètres de large, gabarit qu'il convient d'assimiler au moment de prendre les commandes. J'y reviendrai…

A l'intérieur

L'habitacle a lui aussi été entièrement revu et puise également son inspiration chez le Range Rover. Pour le coup, ça devrait convenir à la clientèle car l'amélioration est drastique par rapport aux modèles précédents qui respiraient l'ambiance baroudeur. Ce bond en avant, tant en présentation qu'en qualité de finition, permet au nouveau Discovery de régater face aux autres SUV véritablement 7 places que sont les Mercedes-Benz GLS et Volvo XC90. C'est moins rigoureux que chez l'allemand et moins épuré que chez le suédois, c'est aussi un peu en retrait face aux intérieurs Range Rover, mais le tout est fort agréable à vivre.

L'équipement est très complet dans notre modèle First Edition. Je regrette toutefois l'absence de quelques options importantes dans un véhicule de ce segment tels que l'affichage tête-haute et un ensemble compteur entièrement digital. En revanche, notre Discovery dispose du système de caméra panoramique offrant une vue à 360°, c'est un plus non négligeable au moment de parquer l'engin.

L'interface infotainement est totalement tactile via un affichage de 10 pouces similaire à celui du Jaguar F-Pace. Son utilisation est simple, rien à redire de particulier si ce n'est qu'il faut s'habituer à tout faire directement sur l'écran. En effet, et contrairement à la concurrence germanique, il n'y a pas de molette de contrôle déportée.

Les points forts de ce Discovery sont l'habitabilité et la polyvalence. Véritable sept places, il peut embarquer des adultes sur la troisième rangée de sièges. Le confort est également un atout non négligeable. A l'occasion de quelques longs trajets, je ne ressens aucune fatigue. Je suis conquis par la quiétude à bord avec un coup de cœur pour les appuie-têtes molletonnés. C'est la première fois que je découvre cela dans un véhicule.

Bien évidemment la part belle est faite aux espaces de rangement et surtout au volume de chargement. Avec un coffre allant de 1'137 litres en configuration 5 places à 2'406 litres en rabattant tous les sièges arrière, sa capacité est supérieure à celles des autres SUV du segment. Avec les sept sièges en place, il vous reste encore 258 litres. A noter que l'agencement des assises s'ajuste électriquement depuis le coffre, voire directement depuis votre smartphone. C'est super pratique. Finalement, il est aussi possible de configurer son Discovery sans la troisième rangée de siège. On gagne ainsi 94 litres de volume pour le coffre, mais je pense que peu de clients opteront pour une telle configuration, tant il serait dommage de se priver de l'avantage majeur des 7 places.

Sous le capot

Notre déclinaison First Edition est équipée de la motorisation TDV6. Connu et reconnu, ce V6 turbocompresseur diesel se retrouve dans les différents véhicules des gammes Jaguar et Land Rover. Pour l'occasion il développe 258 ch à 3'750 t/min pour un couple maximum de 600 Nm disponible entre 1'750 et 2'250 t/min.

Malgré un côté moins glamour que le V6 essence, il faut admettre que ce bouilleur à mazout est idéal pour un tel engin. Couplé à la transmission automatique 8 rapports, il répond parfaitement aux attentes. Sans être un foudre de guerre, il offre des performances en adéquation avec l'utilisation du Discovery et il se montre également très discret pour les longs trajets.

En terme de consommation, je mesure une moyenne de 10.7 l/100km sur la totalité de mon essai alors que l'ordinateur de bord affiche environ 1 litre de moins. Bien évidemment, cela dépasse la valeur mixte donnée par le constructeur à 7.2 l/100km mais, au vu de l'encombrement et du poids de notre Disco, je trouve que cela reste acceptable.

Au volant

Le nouveau Discovery, c'est flagrant, est plus athlétique que ses prédécesseurs. Du coup, sa taille semble presque acceptable. A l'inverse, lorsque je m'installe au volant et que je débute mon essai, je suis envahit par le doute de placer un tel engin dans la jungle urbaine de Genève et ses parkings bondés.

Les premières expériences sont d'ailleurs relativement épiques mais, à l'usage, je constate que je ne me débrouille pas trop mal. Bien évidemment, les places de parc dans les rues de la cité de Calvin ne permettent pas toujours de caser la totalité de la voiture, surtout en largeur, mais ça passe. Dans les souterrains, il faut rester attentif aux différents obstacles tels que murs, piliers et autres rebords, mais là aussi ça passe. Après 10 jours, mes craintes sont envolées et je m'aventure presque n'importe où. C'est finalement une question d'habitude.

Autre phénomène surprenant : malgré ses dimensions et son poids, le nouveau Discovery se manie avec une grande facilité. La direction est bien assistée tout en proposant un ressenti suffisant et le rayon de braquage est correct, de quoi faciliter les manœuvres. L'exercice de la ville est donc réussi, mais prévoyez quand même un peu de temps pour trouver un parking. Ce n'est pas une Smart.

Vient le moment d'avaler les kilomètres d'autoroute et c'est là que l'excellence du confort de ce Discovery se manifeste. Comme je le disais plus haut, je suis conquis par la quiétude à bord, n'importe quel trajet se déroule dans un calme olympien. C'est royal, point de fatigue une fois arrivé à destination. J'en viens à me réjouir du retour, tant il est agréable d'accumuler les longues distances.

Sur les routes cantonales, l'avantage du confort demeure et même si l'on augmente le rythme, le Discovery conserve de bonnes qualités. Attention cependant à ne pas être trop confiant, il s'agit d'un gros véhicule dont la masse importante se fait ressentir assez rapidement, surtout lorsque le parcours devient sinueux. Si l'amortissement est plutôt bon, le roulis fait vite son apparition lorsqu'on attaque une courbe trop rapidement. En toute logique, il n'est pas fait pour rouler sportivement. Il faut savoir l'accepter et adapter son style de conduite à une allure plus sénatoriale.

Dernier point, et pas des moindres : vérifier si ce nouveau Discovery est digne de son badge Land Rover en tout-terrain, comme le met en avant le constructeur. Si les passionnés de la marque peuvent tiquer sur son apparence, ils ne devraient pas pouvoir le blâmer sur ses aptitudes aventurières. Le Discovery dispose de toutes les technologies nécessaires, à savoir les quatre roues motrices permanentes, la boîte de transfert, les vitesses de gamme basse, le blocage du différentiel arrière, le Terrain Response, le système ATPC (contrôle de progression en tout-terrain), le système HDC (contrôle de vitesse en descente), l'aide au démarrage en côte, le système GRC (contrôle du relâchement des freins en pente) et j'en oublie sûrement. Bref, tout ce qu'il faut pour que l'électronique fasse le travail du conducteur lorsqu'on sort des sentiers battus.

Pour ce faire j'ai la chance de le tester sur un chemin de montagne où seul un véhicule adapté peut s'aventurer. Afin d'éviter tout risque inutile, j'ai la confirmation qu'un Defender entièrement d'origine y passe sans difficulté. Ça devrait donc le faire. Le début du chemin permet d'entrer directement dans le vif du sujet avec une pente relativement raide et des gros cailloux pour agrémenter le tout, de quoi immédiatement savoir si ça passe ou pas.

J'enclenche les rapports courts, je me place sur le mode « Franchissement rocheux » et c'est parti. Bien entendu, la monte pneumatique orientée pour le bitume n'est pas à son avantage, il en résulte un peu de patinage. Malgré cela je peux avancer dans cette forêt sans autre hésitation que la mienne, par peur d'abimer ma monture. Mon périple se termine moins de deux kilomètres plus loin et 300 mètres plus haut. Rien d'extrême, mais il faut bien un véritable 4×4 pour l'exercice. Au moment de redescendre, notre Land Rover démontre à nouveau et sans faille ses qualités de baroudeur.

J'ai bien conscience que seul un très faible pourcentage de propriétaires de Discovery 5 exploiteront l'engin de la sorte, mais il me parait important de vérifier si l'ADN de cette nouvelle génération est à la hauteur de l'histoire de la marque. C'est bel et bien le cas.

Verdict

Ce nouveau Land Rover Discovery laissait présager plein de bonnes choses et je ne suis pas déçu. Il est clair qu'en tant que fervent adepte de la marque, je suis ouvert à me laisser convaincre, mais en toute objectivité ce véhicule offre des prestations très intéressantes pour celui qui recherche de la place, de l'efficacité en tout-terrain et du confort. La qualité n'est pas encore à la hauteur de la concurrence germanique, mais d'importants efforts ont été consentis et, comme je le dis souvent, quelques petites imperfections font aussi partie du charme britannique.

Le Discovery a surtout l'avantage de proposer sept véritables places et c'est plutôt rare sur le segment des SUV, même parmi les plus grands. Selon moi, comme mentionné précédemment, seuls le GLS et le XC90 font aussi bien. Face à eux, le Discovery propose un style plus attrayant, surtout en comparaison du Mercedes, et il dispose d'un agrément de conduite moins pataud.

Reste à parler de prix et comme on est sur un segment plutôt premium,

notamment avec notre modèle First Edition équipé du moteur TDV6, cela se ressent sur l'addition. Notre voiture d'essai relativement bien optionnée est proposée à un tout petit peu plus de CHF 100'000.-. Mais l'entrée de gamme, avec un quatre cylindre 2.0 diesel de 180 chevaux et finition « S », débute à CHF 56'800.-. Il s'agira de vérifier si ce petit moulin est suffisant, on pourrait être surpris.

Sur la base des expériences des concessionnaires de notre pays, la clientèle suisse opte majoritairement pour une finition HSE. Pour le coup, le ticket d'entrée démarre à CHF 68'700.- pour le TD4 180ch, CHF 72'800.- pour le SD4 240ch et CHF 77'100.- pour le TDV6 258ch ou le Si6 340ch. En rajoutant quelques options indispensables, on arrive facilement à un tarif final avoisinant les CHF 100'000.-.

<u>Prix et options – Land Rover Discovery 3.0 TDV6 First Edition</u>

Prix de base : CHF 93'600.-

Jantes 22", 5 branches doubles en Gloss Black, Style 5011 : CHF 2'540.-

Crochet d'attelage à déploiement électrique : CHF 1'300.-

InControl Connect Pro : CHF 780.-

Roue de rechange en alliage léger : CHF 580.-

Volumetric Protection : CHF 520.-

Vitres teintées : CHF 500.-

InControl Protect : CHF 340.-

Rails de toit, Gloss Black Finish : CHF 240.-

Trousse de premiers secours : CHF 40.-

<u>Prix TOTAL : CHF 100’580.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Discovery 3.0 TDV6 First Edition, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.

Merci également à Alain Rosay et Caroline de la station Monts Jura, ainsi qu’à Monsieur le Maire de Mijoux pour leur collaboration dans la réalisation de notre shooting photos.

A lire aussi

Essai – Range Rover Evoque Convertible : Un nouveau segment prometteur ?

Essai – Land Rover Defender : Requiem pour une légende

Essai – Range Rover Sport SVR : L'enfant terrible de Sa Majesté!

Essai – Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid : L'esprit Range reste intact

Essai – Land Rover Discovery Sport : Multifonctions à la sauce british

Essai – Range Rover Sport V6 3.0 S/C : Raffinement et sportivité

Essai – Range Rover SDV8 : "The King and I"

Essai – Range Rover Evoque Si4 : Une "Evoquation" de la voiture polyvalente

Essai – Land Rover Freelander 2 SD4 : Détails ou révolution ?

Horlogerie – Zenith Chronomaster Range Rover Velar Special Edition

Nouveauté – Range Rover Velar

Avant-première – Range Rover Velar

Nouveauté – Land Rover Discovery

Présentation – “Renaissance” du Land Rover Series I

Nouveauté – Range Rover Evoque Convertible

Evènement – Defender Farewell Party

Avant-première : Range Rover Evoque Convertible

Nouveauté – Land Rover Defender “Celebration Series”

Nouveauté – Range Rover Evoque MY16

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

Nouveauté – Range Rover Sport SVR

Présentation – Range Rover Sport SVR

Présentation – Land Rover Discovery Vision Concept

Avant-Première – Land Rover Concept Discovery Vision

Nouveauté – Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Nouveauté – Land Rover Discovery MY2014

Présentation – Range Rover Hybrid

Nouveauté – Range Rover Sport

Présentation – Land Rover Defender électrique

Nouveauté – Range Rover

Genève 2012 – Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation – Range Rover Evoque Convertible Concept

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque