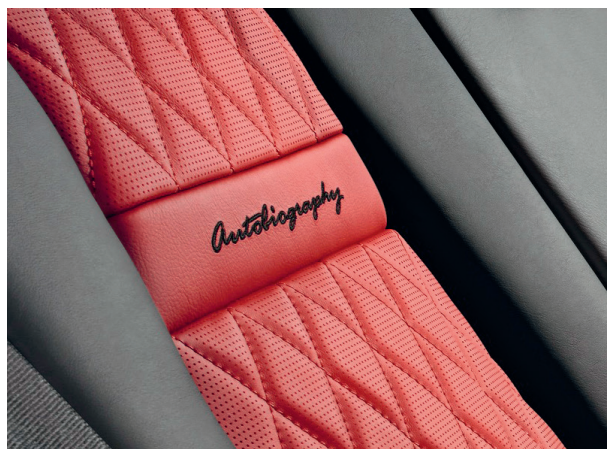




LAND ROVER

ONELIFE









Explosif, créatif et naturel, voilà ce qu'est le partenariat qui s'engage à long terme entre Zenith et Land Rover.

## FORME MYTHIQUE

Silhouette emblématique, charisme, raffinement technique et performances remarquables. Outre leur année de naissance (1969), les icônes El Primero et Range Rover partagent bien des atouts. Pour célébrer ce partenariat, la Manufacture Zenith dévoile une El Primero Range Rover Special Edition.





# Conçu pour Explorer

La poussette iCandy Peach All-Terrain



iCandy  
EST.1933 | LONDON



Rédacteur en Chef **David Barnwell**  
 Directeur artistique **Dan Delaney**  
 Directeur création **Michael Darling**  
 Designer **Andreas Meiler**  
 Designer **Thomas Saible**  
 Designer **David Klingl**  
 Secrétaire de rédaction **Paul Entwistle**  
 Secrétaire de rédaction **Jelena Pecic**  
 Version française **EDIT & Traits d'Union (Paris)**  
 Relations extérieures **Alex Robb**  
 Chargée de clientèle **Adrianna Juraszek**  
 Chargée de clientèle **Hannah McDonald**  
 Directrice photo **Katjana Frisch**  
 Chef de production **Marie Bressemer**  
 Chef de production **Nadja Görcke**  
 Unité de production MD **Dr. Markus Schönmann**

Pour tout renseignement concernant la publicité, veuillez contacter :

**Katherine Galligan**  
 Katherine@metropolist.co.uk  
 +44 207 887 6146

**Vishal Raghuvanshi**  
 Vishal@metropolist.co.uk  
 +44 207 887 6147

Le magazine *Land Rover Onelife* est publié par Spark44 Ltd. 5-23 Old Street, Londres, EC1V 9HL (Royaume-Uni) pour le compte de Land Rover, Abbey Road, Whitley, Coventry CV3 4LF. Tous droits réservés. Reproduction de tout ou partie est interdite sauf accord écrit de l'éditeur. Les opinions exprimées sont celles des contributeurs et non de celles de Land Rover. Même si tout a été mis en œuvre pour réunir le contenu du magazine *Land Rover Onelife*, les spécifications, les caractéristiques et les équipements décrits sont susceptibles d'évoluer et peuvent varier d'un pays à l'autre. Toutes les autorisations nécessaires sur les lieux de tournage ou de photographie ont été obtenues, et ces informations étaient correctes au moment de mise sous presse. Pour d'autres renseignements sur les voitures, veuillez contacter votre concessionnaire Land Rover. Le magazine n'accepte pas les documents non sollicités et se dégage de toute responsabilité les concernant. Conduisez prudemment, sur route comme hors-piste.

## 08

### EN REJOIGNANT L'AVENTURE

namibienne de Land Rover, suivez les traces des premiers explorateurs avec la nouvelle Collection Land Rover Heritage, voyez comment Sir Ben Ainslie déclenche une tempête de sable

## 20

### MAINTENANT QUE NOUS LEVONS

le voile sur « Le plus avant-gardiste des Range Rover », perdez-vous dans les détails du nouveau Range Rover Velar

## 32

### INVITEZ-VOUS

dans les maisons les plus incroyables de la planète, et découvrez comment notre soif d'exploration repousse les limites de l'architecture

## 36

### PARTAGEZ L'ÉBULLITION

de l'équipe Land Rover BAR qui analyse les va-et-vient de l'équipage préparant la 35<sup>e</sup> Coupe de l'America

## 42

### AVEC LES EXPERTS

qui s'attachent à booster les performances du bateau Land Rover BAR, plongez-vous dans les abysses du big data, de l'apprentissage automatique et des algorithmes avancés

## 46

### RETRACEZ L'HISTOIRE

de la navigation et découvrez l'artisanat complexe qui se cache derrière la restauration des bateaux nichés dans le Boathouse de Portsmouth

## 50

### REDÉCOUVREZ LE PATRIMOINE

de Range Rover en jetant un coup d'œil sur le premier Range Rover Classic restauré, une voiture issue du projet Velar initial

## 56

### VENEZ FAIRE UN TOUR

avec nos amies les bêtes et découvrez ce qui lie l'homme au chien

## 60

### ENVOLEZ-VOUS

avec le légendaire Bonanza de Beechcraft – aussi nommé Defender des cieux

## 66

### AVEC LE PARTENAIRE AUDIO

de Land Rover, Meridian Audio, soyez à l'écoute du traitement numérique du son

## 68

### AVEC LE PHOTOGRAPHE

paysagiste Julian Calverley au volant de son nouveau Discovery, découvrez le paysage incroyablement sauvage de l'île écossaise de Skye

## 78

### ACTUALITÉS ET ÉVÉNEMENTS

Découvrez les dernières actualités, les événements à venir et d'autres informations sur les activités de Land Rover France

## 82

### SUIVEZ LE VOYAGE

de Jack Dobson, passionné du Defender et d'Instagram, qui se lance à la découverte d'Uluru, le fameux massif emblématique de l'Australie



## UN MONDE ÉTOFFÉ

Amy Frascella, Responsable des coloris et des matières de Land Rover, a été mise au défi pour ce nouveau Range Rover Velar.



**Notre démarche** est toujours restée la même : une volonté implacable de créer des produits si désirables que nos clients les aimeront à vie.

Chaque véhicule que nous lançons est l'aboutissement de nos efforts créatifs ; si le client est ravi, voire enthousiasmé, alors nous pouvons dire que nos concepteurs et nos ingénieurs ont atteint leur but. Le nouveau Range Rover Velar franchit une autre étape dans le glamour et l'élégance de la famille Range Rover : un nouveau type de Range Rover pour un nouveau type de clients. Le Range Rover Velar est le fruit d'une stratégie de conception savamment réfléchie, suivie d'un processus à la fois intellectuel, créatif et intense. Lorsque l'esprit du véhicule a été défini, les concepteurs de Land Rover ont travaillé de concert avec plusieurs autres équipes pour concevoir un nouveau véhicule correspondant à la vision initiale. Un flot d'énergie positive et virale propulse les équipes. C'est ce genre d'énergie qui nous permet de réaliser des solutions créatives, celles que vous découvrirez dans la voiture finalisée.

Mon travail sur les matières et sur les coloris relève de la même démarche. Un lien harmonieux entre l'extérieur et l'intérieur en dépend. Une nouvelle discipline qui associe subtilement art et science. En tant que concepteurs, il nous faut comprendre à la fois les spécifications techniques et l'élaboration des étoffes, en vue de repousser les frontières de l'innovation, des fonctionnalités et du design.

Normalement, un cursus dans le design de textiles aboutit à une carrière dans la mode ou la décoration. Mon parcours, lui, est très différent. Nos inspirations en matière d'étoffes et de couleurs proviennent du monde de Land Rover, tout en s'harmonisant avec nos critères de design. Mais ici, tout particulièrement, nous recherchons l'inspiration pour les coloris et les matières au-delà de la marque ; nous piochons dans

le monde de la mode, de l'ameublement et autres domaines de la décoration – ce qui nous permet de rafraîchir notre recherche.

Pour nous, il est essentiel de toujours aller de l'avant et d'épouser les tendances. Celle que nous entrevoyons en ce moment, c'est le désir de choix organisés et de personnalisation. La plupart des marques de luxe se contentent de cuir dans leurs modèles haut de gamme, mais le Range Rover Velar se démarque de cette convention. Dans ce but, nous avons mis au point un assemblage d'étoffes haut de gamme à partir de laine premium, formant une alternative au cuir. Nous avons travaillé avec Kvadrat, le fabricant d'étoffes le plus prestigieux, dont les produits sont largement utilisés dans l'ameublement de luxe. Ce recours à des tissus d'exception, qui sont en eux-mêmes des œuvres d'art viables et durables, est une première dans l'industrie automobile. Évidemment, il nous fallait respecter les critères de durabilité de Land Rover, qui diffèrent sensiblement des critères de l'ameublement. Nous nous sommes donc lancés dans une série de tests et d'expérimentations en combinant différents matériaux et tissages, jusqu'à aboutir au résultat parfait.

Le textile haut de gamme n'est qu'une facette du développement de nouvelles matières pour le Range Rover Velar. Mais cet aspect n'est que le reflet de l'esprit global du projet Velar : conception percutante, technologie personnalisée et innovations pertinentes qui se marient harmonieusement pour créer un véhicule d'une modernité intemporelle.

**Amy Frascella est Responsable des coloris et des matières pour Land Rover.**



# VICTOR

LE MONDE AU BOUT DES DOIGTS  
ACCÈS DIRECT À PLUS DE 7000 JETS PRIVÉS



Télécharger dans  
**l'App Store**

Code d'accès rapide :  
**ONEFR**

**FLYVICTOR.COM**

Téléchargez l'application Victor sous iOS et devenez membre, gratuitement, dès aujourd'hui. Saisissez le code d'accès rapide ONEFR pour vous inscrire, demander un devis et comparer les jets avant d'effectuer votre réservation.



01  
DESIGN

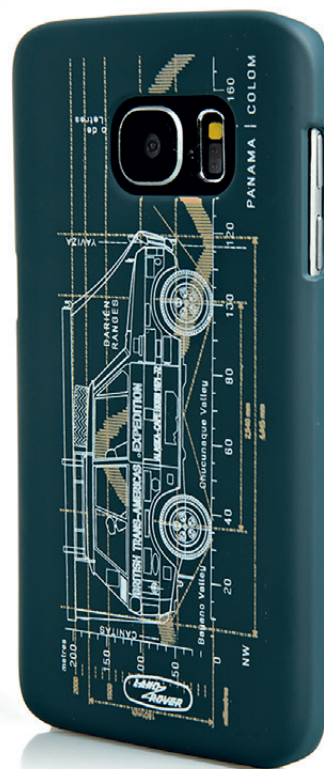
## DES EXPLORATEURS MODERNES

En décembre 1971, deux équipages de Range Rover entamaient un incroyable périple de 30 000 km qui allait devenir historique à travers les Amériques : d'Anchorage en Alaska à la pointe méridionale de l'Argentine. L'expédition britannique trans-Amériques était pilotée par le colonel John Nicholas Blashford-Snell, à la fois militaire, explorateur et écrivain, au volant de ses deux Range Rover de première génération. À mi-parcours, l'expédition affronta le « bouchon du Darién », une immense étendue de marais et de forêts primaires reliant les deux Amériques au niveau du Panamá. Grâce au cran du colonel et à la robustesse éprouvée des deux Range Rover, l'expédition a été la première à relier les deux continents via le « bouchon du Darién ». En 2017 cette épopée revoit jour grâce à la Collection 2017 Land Rover Heritage, une gamme prestigieuse de vêtements, de cadeaux et d'accessoires inspirée de cet esprit de conquête et de persévérance. On y retrouve l'inspiration des finitions originales bleues marine et or des premiers Land Rover, ainsi que des graphismes et des esquisses de cartes de l'expédition ainsi ressuscitée.



### DÉCOUVREZ LES DÉTAILS.

Pour voir l'ensemble des produits, rendez vous sur [landrover.com/shop](http://landrover.com/shop)



### COQUE D'IPHONE HERITAGE DU BOUCHON DU DARIÉN

La coque bleue Heritage Darién Gap pour Iphone recrée l'atmosphère de l'expédition originale avec une touche moderne apportée par les esquisses techniques du Range Rover et le logo original Heritage. La coque est compatible avec les chargeurs sans fil et est disponible pour l'Iphone 6, 6 Plus, 7 et 7 Plus (également disponible pour la gamme Samsung Galaxy).  
[landrover.com/shop](http://landrover.com/shop)







La Collection Land Rover  
Heritage 2017 célèbre  
l'esprit original de  
l'expédition britannique  
trans-Amériques et regroupe  
une gamme complète de  
vêtements et d'accessoires,  
tant pour les femmes que  
pour les hommes.







# ÉQUIPEZ - VOUS

Le « bouchon de Darién » a été conquis, au même titre que les sommets les plus hauts et les océans les plus profonds de la planète. Mais l'esprit pionnier persiste, comme le démontrent ces nouveaux gadgets, accessoires et innovations qui arrivent sur le marché. Nous proposons une sélection de « must-have » contemporains pour une nouvelle génération d'explorateurs.



## GPS GARMIN MONTANA 680T

Le Garmin Montana 680t est le GPS du futur. Équipé d'un écran tactile convivial de 4 pouces, d'un altimètre, d'un compas d'une caméra de 8 millions de pixels, et de 100 000 cartes TOPO U.S. préchargées, il se connecte aux satellites GPS et GLONASS, le tout fonctionnant sur de bonnes vieilles piles AA.

[garmin.com](http://garmin.com)

## CEINTURE HERITAGE UNISEXE

Autre pépite de la Collection Land Rover Heritage, cette ceinture unisexe est inspirée des finitions d'origine des Range Rover de première génération composant la British Trans-American Expedition. Tissée de garniture en cuir avec une boucle en laiton, la ceinture arbore le logo Land Rover de l'époque ; disponible en tailles S/M ou L/XL.

[landrover.com/shop](http://landrover.com/shop)



## KAYAK PLIANT ORU

Tout d'abord présenté sur Kickstarter, le kayak pliant Oru a captivé les randonneurs et s'est même invité dans la collection permanente du Museum of Modern Art de San Francisco. L'embarcation est suffisamment stable pour les débutants, tout en étant rapide et sportive pour répondre aux exigences des kayakistes chevronnés.

L'Oru est maniable et dispose d'un compartiment assez volumineux pour des excursions prolongées. Et, pour les impatientes, le montage ne prend que quelques minutes.

[orukayak.com](http://orukayak.com)







### CASQUE AUDIO RHINO OUTDOOR TECH

Les nouveaux casques audio Rhino de Outdoor Tech sont aussi robustes qu'intelligents. Ces casques audio durables fonctionnent par Bluetooth 4.1 et offrent une étanchéité confirmée de IPX6.

Grâce à leur micro incorporé, ils peuvent aussi servir de talkie-walkie en utilisant sa propre application ODT.

[outdoortechology.com](http://outdoortechology.com)

### JUMELLES NOIRES ULTRAVID DE LEICA

Pesant moins de 700 g, les jumelles de 42 mm Ultravid Blackline de Leica associent style et puissance. Confectionné selon les codes classiques de Leica, l'Ultravid 42 Blackline est conçu pour résister tout en étant le modèle le plus léger de sa classe. Et tout cela, bien sûr, en intégrant les célèbres optiques et les finitions indémodables de Leica.

[leica-camera.com](http://leica-camera.com)



### CARNET DE NOTES HUE 166 A6

Toujours dans la Collection Land Rover Heritage, le carnet de notes HUE 166 au format A6 offre aux amateurs de Land Rover un moyen pratique de noter leurs pensées et leurs plans. Conçu dans l'esprit explorateur, le carnet dispose de pages imperméables de couleur blanc cassé, assurant des notes sèches et propres, quelles que soient les conditions.

[landrover.com/shop](http://landrover.com/shop)





**N'avez-vous jamais rêvé d'échapper** au vacarme urbain et de vous retrouver dans un tel décor, conduisant votre voiture sur les terres immaculées de l'Afrique méridionale ? Vous pourrez bientôt le faire en vous glissant derrière le volant du tout nouveau Land Rover Discovery dans les paysages stupéfiants de la Namibie.

« Land Rover est célèbre pour son esprit baroudeur », explique Verena Kirchner, Brand Manager de Land Rover Experience. Il était donc logique de choisir la Namibie, pour établir une nouvelle étape pour notre Land Rover Experience, destiné aux assoiffés d'aventures.

Cela fait des années que les Land Rover ont zigzagué à travers ce continent, construisant une réputation de robustesse et d'endurance qui reste aujourd'hui sans rival. Land Rover tient à conserver cette avance, perpétuant sa complicité avec le continent à la beauté incomparable.

Les participants de cette nouvelle aventure se mettront dans les traces de pneus laissées par les prédécesseurs historiques de Land Rover, se régaland des merveilles de cette nature sans égal. Ceux qui ont déjà eu le privilège de visiter la Jaguar Land Rover Ice Academy en Suède comprendront ce que signifie l'association unique d'une vision culturelle et d'expériences avancées de conduite qui caractérisent notre Land Rover Experience. La randonnée prévue dans les célèbres réserves et parcs nationaux de Namibie offrira aux participants une multitude d'expériences insolites, toutes liées aux paysages spectaculaires. Le jour, ils se frayeront un chemin dans des étendues parsemées de troupeaux de zèbres et d'antilopes ; la nuit, ils seront cajolés dans des lodges 5 étoiles. La traversée du célèbre Khowarib Canyon qui entoure le fleuve Hoanib marquera une nouvelle journée mémorable. La découverte de la plus grande colonie de phoques au monde rappellera que l'Afrique, c'est aussi la côte Atlantique dans toute sa splendeur. « La Namibie est un pays rempli de contrastes, alignant les paysages les plus spectaculaires ; en général, on y croise plus d'animaux que d'hommes ! », assure Verena Kirchner.

« Les dunes impétueuses, les pistes sinueuses, la faune incroyable ou les ciels étoilés qui s'offrent au firmament – tout est magnifique, le regard est comblé. »

**DÉCOUVREZ LES DÉTAILS.**

Pour d'autres informations, rendez vous sur [landrover.com/AdventuresNamibia](http://landrover.com/AdventuresNamibia)

02

VOYAGE

PHOTOGRAPHIE : NEELA SANGHRAJKA / GETTY IMAGES









# 03

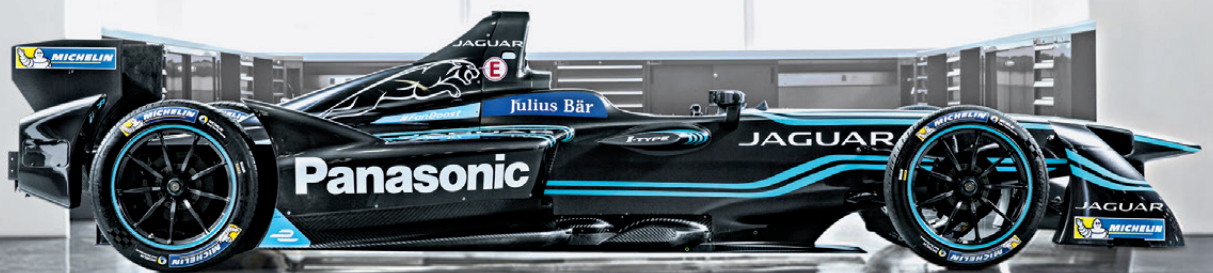
TECHNOLOGIES

## LE FUTUR EN CHARGE

**Les moteurs à combustion** ont propulsé les voitures depuis plus d'un siècle, mais les constructeurs du monde entier, y compris Jaguar, la marque sœur de Land Rover, commencent à répondre aux exigences des clients qui veulent des carburants alternatifs. Pour que l'industrie automobile assure un futur durable et éco-responsable, la recherche et le développement de ces nouveaux carburants sont cruciaux. Jaguar Land Rover se dédie corps et âme à ce défi. La preuve en est avec le retour de la marque Jaguar sur les circuits, grâce à son équipe Formule E. Le traditionnel moteur à combustion interne a été remplacé par les nouveaux moteurs électriques Jaguar I-TYPE de 200 kW, capables d'accélération de 0 à 100 km/h en 2,9 secondes.

Les pilotes de Panasonic Jaguar Racing Mitch Evans et Adam Carroll emboîtent les pas des pilotes légendaires tels que Mark Webber et Eddie Irvine – qui ont défendu les couleurs de Jaguar en Formule 1 de 2000 à 2004 – en représentant l'équipe dans sa première saison en Formule E. Selon le Group Engineering

PHOTOGRAPHIE : PR







Director Nick Rogers du groupe Jaguar Land Rover, la raison de cette participation est simple :

« L'électrification, c'est l'avenir. »

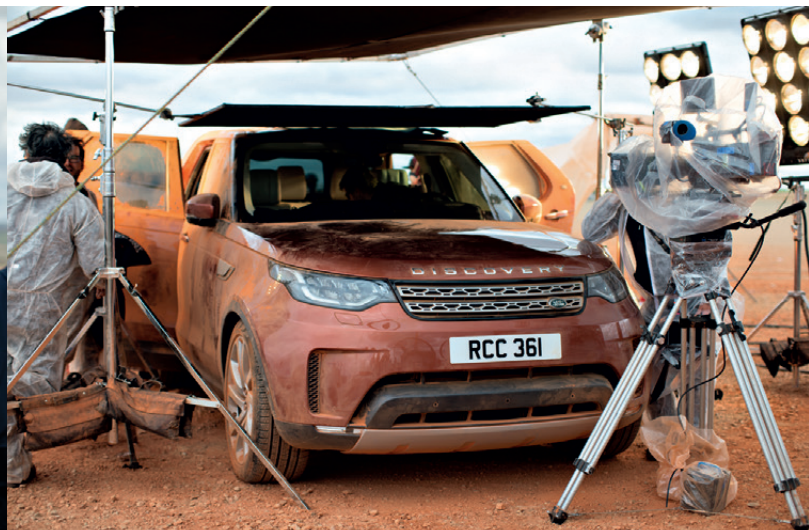
L'enthousiasme et la fougue qu'inspire la Formule E ne viennent pas de nulle part. Lorsque l'on travaille sur les limites extrêmes des nouvelles technologies, les chronos ont des répercussions mondiales. Ce qui se produit loin des circuits aide à déclencher des innovations dans une autre branche du transport : les voitures de tourisme électrique. Là encore, tout converge vers un futur électrique : aux Pays-Bas, une voiture sur dix est électrique ; en Norvège, c'est une sur quatre. Aucun doute, à l'échelle mondiale, tout va vite, et le nombre de voitures électriques sur terre a été multiplié par cent entre 2010 et 2015 ; l'Agence internationale de l'énergie espère trouver 20 millions de véhicules électriques sur les routes mondiales d'ici 2020. Fin 2016, les lignes caractéristiques de la nouvelle Jaguar I-PACE ont rejoint le concert des voitures révolutionnaires. Le concept car SUV sportif dérive des premiers pas de Jaguar dans la voie de l'électrification et montre comment la Formule E peut déclencher

des innovations sur la voiture de tous les jours. Sa batterie à autonomie étendue permet de dépasser les 500 km, ce qui revient à dire que l'utilisateur n'aura pas forcément besoin de la recharger en deçà d'une semaine. En remplaçant le moteur à combustion interne qui équipe les voitures traditionnelles par une transmission compacte, Le Concept I-PACE associe une silhouette sportive à un volume de SUV, qui accueille confortablement cinq passagers. Ce concept car est un produit et une expérience de conduite purement Jaguar grâce aux deux moteurs électriques produisant un couple instantané de 700 Nm, permettant à la voiture d'atteindre les 100 km/h en 4 secondes environ. Il n'est donc pas étonnant que Ian Callum, le Directeur du design de Jaguar, ait nommé le concept I-PACE « un véhicule totalement nouveau qui propulse la conception de Jaguar au niveau supérieur ». Le Concept I-PACE franchira bientôt le pas de la production ; la I-PACE devrait se trouver sur les routes mi-2018. Le monde de la voiture évolue vite – et Jaguar Land Rover est à la pointe, là où on l'attend.

**Même combat : l'I-TYPE (à gauche) et le Concept I-PACE (ci-dessous) représentent les premiers pas de Jaguar Land Rover dans la voie de l'électrification, ambitionnant à la fois les circuits et les routes.**







Le directeur Jake Scott (ci-dessus à gauche) donne ses instructions à l'équipe de production. Ci-dessus, au centre et à droite : le nouveau Discovery frôle la caméra Alexa ARRI et Sir Ben Ainslie au volant pendant le tournage.







04

À L'AFFICHE

# L'ŒIL DU CYCLONE

Une caméra Alexa ARRI est un objet très précieux qui a contribué à la réalisation du nouveau spot de Land Rover dédié à l'équipe BAR du skipper Sir Ben Ainslie. Cet outil a failli faire échouer les cascades de Ben Ainslie dans le film de 60 secondes mis en scène par Jake Scott, réalisateur primé pour ses spots publicitaires (et fils du réalisateur oscarisé Sir Ridley Scott), lequel pilotait le tout nouveau Land Rover Discovery dans les tourbillons de sable soulevés sur le plateau extérieur près de Valence, en Espagne. « Nous avons déclenché cette tempête de poussière et nous voulions que le Discovery la traverse », dit Matt Statham, le directeur de la création du spot publicitaire.

Ce fut le point culminant d'un tournage de cinq jours imaginé quelques mois plus tôt, et destiné à annoncer au monde l'arrivée du nouveau Discovery – une révélation qui représente une avancée considérable pour l'un des véhicules les plus emblématiques de Land Rover.

« Ce véhicule est révolutionnaire tant en termes de conception que de technologie. Le progrès dépasse tout ce qui a été fait auparavant », déclare Matt Statham. « Nous en voulions une représentation spectaculaire. »

Et du spectacle, il y en a eu dans ce spot ! Alors que la tempête de sable se déchaîne, Ben Ainslie défie tranquillement le chaos à son volant, grâce aux capacités bien étudiées de la voiture et à son intérieur serein, pour aller porter secours à ses équipiers. Le champion olympique se régale aux commandes : « Il s'agit d'un marin professionnel, qui sait s'adapter rapidement à l'adversité. Il a adoré le véhicule au premier regard », explique Matt Statham.

Peut-être un peu trop... Pour une prise, nous avons demandé à Ben Ainslie de foncer dans la tempête – sa visibilité étant évidemment réduite – et de se rapprocher le plus possible de la caméra. Résultat : il s'est retrouvé à 5 cm de l'objectif !

« Il savait ce qu'il faisait, mais le cameraman se tenait quand même prêt à décamber », indique Matt Statham. « C'était vraiment moins une ! »

**MAINTENANT, VISUALISEZ LE FILM**

Pour voir le spot en entier, rendez vous sur  
[Youtube.com/landrover](https://www.youtube.com/landrover)





TURNBULL & ASSER

FABRIQUÉ EN ANGLETERRE

VELOCITY

COLLECTION PRINTEMPS / ÉTÉ 2017

[TURNBULLANDASSER.COM/VELOCITY](http://TURNBULLANDASSER.COM/VELOCITY)













L ' A R T D E L A

S I M P L I C I T É

Avec quatre longues années de développement,  
le nouveau Range Rover Velar est la  
nouvelle étape de mutation de Land Rover.

TEXTE BEN OLIVER  
PHOTOGRAPHIE ALEX HOWE







« Avec un concept de véhicule totalement nouveau vous disposez d'une liberté de création inédite ; c'est en particulier vrai lorsque l'on se lance sur un segment vierge du marché. Cela vous libère totalement. »

Gerry McGovern, le directeur du design chez Land Rover, entouré de son équipe, a littéralement repoussé les limites du possible avec ce nouveau Range Rover Velar. Pendant quatre années, Gerry McGovern s'est penché sur les esquisses et les modèles du Range Rover Velar, en vue d'ajouter un nouveau membre à la famille Range Rover, de plus en plus raffinée. Mais il confirme qu'il est resté fidèle aux thèmes qu'il a perçus dès les premiers visuels – authenticité, élégance, en perpétuelle recherche de modernité, caractère affirmé. Et Gerry McGovern n'a pas oublié ce que l'on ressent au premier contact visuel du Range Rover Velar. « Un modèle qui promet de faire tourner les têtes par sa surprenante modernité, un modèle à la fois très éloigné des lignes propres aux Range Rover, et pourtant très identifiable. »

Alors, que dire du Range Rover Velar ? En termes de dimensions, il s'intègre entre le Range Rover Evoque et le Range Rover Sport. Il séduira les nouveaux venus chez Land Rover ou ceux qui veulent remplacer leur Range Rover Evoque par un modèle plus spacieux.

« Avec sa suspension pneumatique et sa carrosserie allégée en aluminium, ce véhicule aura d'immenses capacités, sur route comme sur piste », assure Gerry McGovern. « Les Range Rover ont d'ailleurs toujours déployé d'énormes capacités. »

« Mais le Range Rover Evoque », continue-t-il, « a frappé les imaginations par ses nouvelles lignes délibérément avant-gardistes. Il s'agit d'une véritable première pour notre marque. Aucun de nos véhicules ne s'était vendu sur ses seules lignes. Depuis le Range Rover Evoque nous nous sommes totalement dédiés au design ; il en va de même pour le Range Rover Velar qui est moderne, élégant et irrésistible. C'est une star ! »

Dès le premier coup d'œil, on constate que les lignes du Range Rover Velar sont très équilibrées : les formes puissantes de son capot, sa ligne de caisse continue, ses lignes effilées tendues jusqu'à l'arrière... son empattement généreux ajoute à l'élégance et permet d'augmenter le volume de l'habitacle. Les roues de 22 pouces permettent d'optimiser la silhouette frappante du véhicule, en lui attribuant une personnalité affirmée. C'est une véritable sculpture épurée – et de loin le Range Rover le plus aérodynamique à ce jour. Parmi les nouvelles fonctionnalités extérieures, des phares laser très fins avec ampoules LED ou encore les poignées de porte

escamotables avec discrète application de cuivre poli, ne passent pas inaperçus. Comme souvent dans le design haut de gamme, des détails insignifiants peuvent avoir des répercussions considérables.

« Aucun détail ne doit être négligé », continue Gerry McGovern. « Ce qui n'empêche pas de se rappeler que les volumes et les proportions sont les fondements mêmes d'une bonne conception. Le Range Rover Velar bénéficie d'excellentes proportions. Il est positionné. Il est raisonné. Il est bien campé, harmonisant modernité et musculature élancée. »

On devine immédiatement que la technologie a joué un rôle considérable dans le développement du Range Rover Velar et qu'elle a aussi été mise à contribution pour l'habitacle : le système Touch Pro Duo en est le noyau ; l'innovation technologique appliquée à la conception a permis l'incorporation de deux écrans tactiles haute définition de 10 pouces, qui apparaissent au tableau de bord une fois allumés. Ces écrans ultra fins et très intuitifs se fondent parfaitement dans la décoration de l'habitacle ; ils ajoutent une impression de modernité, en parfait accord avec le design extérieur. L'écran supérieur orienté vers le conducteur contrôle les fonctions de base : navigation, audio et téléphone. L'écran inférieur remplace toutes les manettes qui encombraient la zone du volant →

« DEPUIS LE RANGE ROVER  
EVOQUE, NOUS NOUS SOMMES  
TOTALEMENT DÉDIÉS AU  
DESIGN ; IL EN VA DE MÊME  
POUR LE RANGE ROVER  
VELAR QUI EST MODERNE,  
ÉLÉGANT ET IRRÉSISTIBLE.  
C'EST UNE STAR ! »

GERRY MCGOVERN

Ciselés : les phares  
LED sont de véritables  
petits bijoux, issus de  
la technologie LED,  
donnant aux concepteurs  
et aux ingénieurs la  
liberté de reconfigurer  
l'aspect des phares.

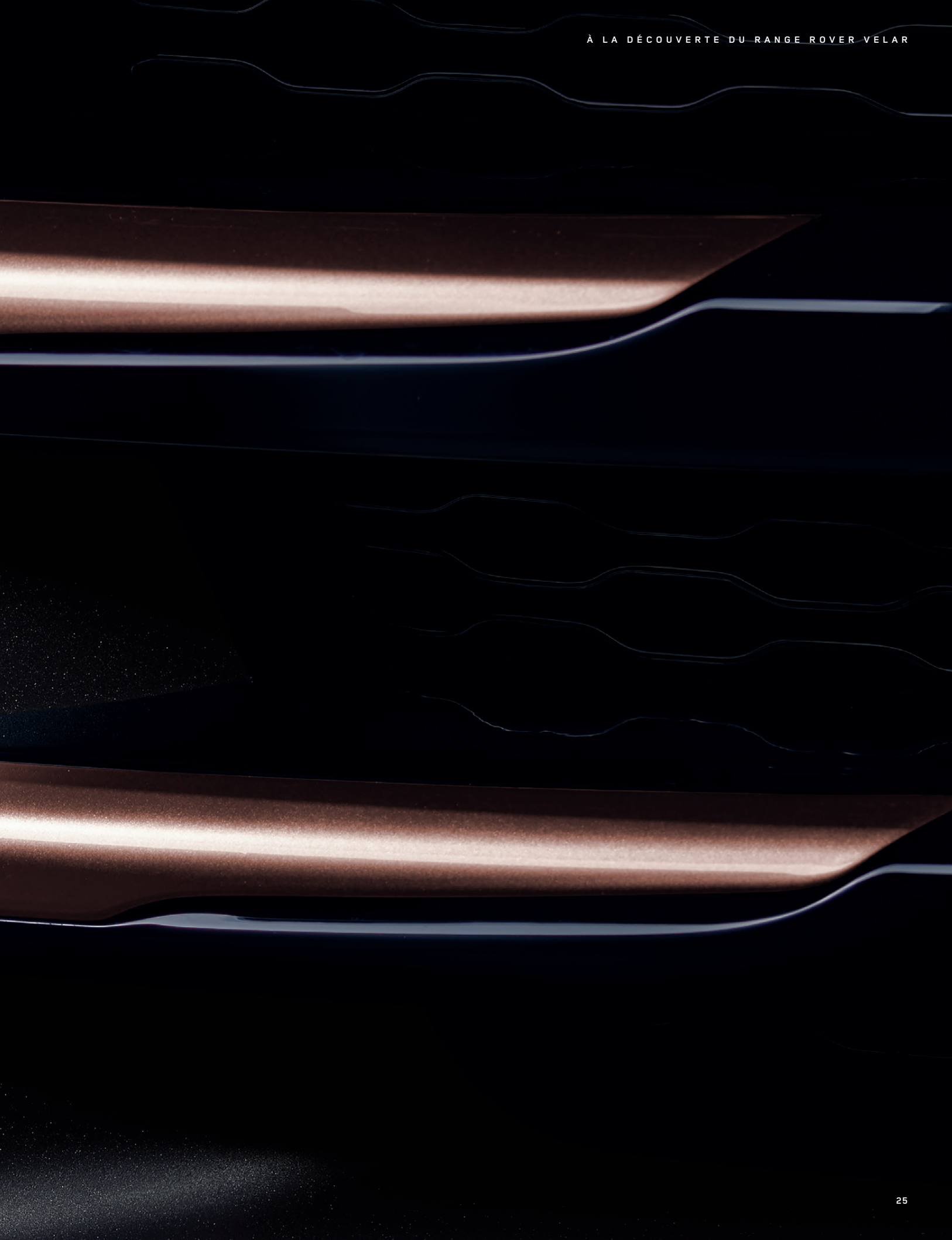




« LES DÉTAILS SONT TRÈS  
IMPORTANTS. ILS DOIVENT  
S'INTÉGRER DANS L'ÉQUILIBRE  
DES VOLUMES ET DES  
PROPORTIONS, QUI SONT  
LES FONDATIONS MÊMES  
D'UN DESIGN RÉUSSI »

GÉRRY MCGOVERN







et du levier de vitesses ; il contrôle la ventilation et les systèmes de conduite. Deux régulateurs rotatifs se détachent du vernis noir de l'écran inférieur. Ils suffisent pour tout contrôler : volume sonore, température ou paramètres de conduite.

« Il y a longtemps que Land Rover a recours à des écrans tactiles », remarque Damian Krupiński, project manager de l'infodivertissement chez Jaguar Land Rover. « Il était donc logique que nous étendions leur utilisation pour contrôler la climatisation, le réglage des sièges et le Terrain Response. C'est indiscutablement une innovation, même si nous ne sommes pas les seuls sur ce créneau. La référence sera plutôt les smartphones et les tablettes, qui sont de plus en plus « smart » et intuitifs. À nous de suivre ce courant. Nous avons appris comment interagir avec nos équipements et nous voulons épargner cet apprentissage à nos clients. » Ce raisonnement reflète une approche fondamentalement plus intelligente de la conception de véhicules, et se retrouve dans toutes les caractéristiques et dans tous les détails du Range Rover Velar. Cette voiture vouée à un nouveau marché se doit de profiter des technologies si séduisantes.

« La grosse différence, c'est que vous regardez votre smartphone quand vous l'utilisez, si bien que vous n'avez pas besoin de rappel physique. Ce n'est pas pareil au volant où vous devez savoir si votre commande a été prise en compte, sans détourner votre regard. Nous voulions réduire les contrôles physiques au minimum. C'est la raison pour laquelle nous avons eu recours à ces témoins rotatifs qui confirment les commandes sans détourner le regard – mais qui peuvent être

configurés sur mesure », continue Damian Krupiński.

« Simplicité, élégance, sophistication, raffinement ainsi qu'une politique résolument réductionniste, telle était notre devise. Les interrupteurs et boutons ont été strictement limités pour créer une atmosphère épurée. Autant de raisons pour nous attarder sur les proportions de la décoration de l'habitacle ». De nombreux détails enrichissent cet intérieur spectaculaire mais serein : de luxueuses garnitures de laine fournies par Kvadrat (le célèbre concepteur d'étoffes danois) côtoient le cuir haut de gamme selon les options. Silencieuse et remarquablement légère, il faut se rappeler que la laine était jadis le tissu le plus luxueux utilisé pour les garnitures. Elle est encore utilisée pour

les sièges arrière des limousines de la famille royale britannique et pour l'ameublement impérial japonais. Le Range Rover Velar reprend cette tradition dans un environnement évidemment plus démocratique ! C'est une première mondiale.

« Le Velar apporte une flopée d'idées qui relèguent au passé les idées préconçues du luxe », déclare Amy Frascella, la chef designer des coloris et des matières de Land Rover. « Le projet était enthousiasmant. Certes, il faut que ce soit un Range Rover. Mais, comme le dit Gerry, nous avions plus de latitude car nous nous engageons vers un nouveau segment de marché. Nous voulions être à la pointe en matière de création d'étoffes ; nous voulions aussi offrir une alternative au cuir. La laine a des propriétés que le cuir n'a pas. Elle est souvent ressentie comme plus confortable. Ce choix peut dépendre de raisons personnelles ou culturelles, ou encore du climat local. Et vous pouvez être sûrs que certains de nos clients avertis ont déjà du Kvadrat chez eux ou au bureau. »

Mais l'angle esthétique relève d'une véritable symphonie. Tout doit être cohérent, harmonieux, l'aspect visuel n'étant qu'une composante. « Il est vrai que le but du design est de créer quelque chose de beau, mais aussi d'harmoniser les différents éléments. Les designers doivent aussi prendre en considération le

**Litote : les proportions exquises du Range Rover Velar et ses lignes finement dessinées procurent une sensation d'équilibre entre modernité et pureté.**

## « POUR MOI, LE GRAND THÈME DU RANGE ROVER VELAR, C'EST LE DESIGN FAVORISÉ PAR LA TECHNOLOGIE »

GERRY MCGOVERN













Innovations inspirées : les nouvelles technologies ont ouvert une voie royale à un sens du détail tourné vers la modernité. Que ce soient les phares LED ultra-fins (à gauche) ou la simplicité tactile de la console centrale (ci dessous).

ressenti. Amy Frascella insiste : « Les couleurs et les étoffes flattent le regard, le toucher, le ressenti et la mémoire. Tous les sens sont convoqués. Nous avons donc le toucher à l'esprit lorsque nous concevons nos tissus. Nous savons que nous avons atteint notre but lorsque le toucher devient aussi raffiné que l'apparence. »

Tout aussi remarquable est l'aspect « diamant » que l'on retrouve sur les enceintes et les sièges en cuir à mini-perforations comme sur certaines étoffes de l'habitacle, et qui a pour but d'attirer le regard sur certains détails de décoration. Lorsqu'il est assemblé en mosaïque, ce graphisme en diamant rappelle l'Union Jack. Petit clin d'œil à l'ascendance british du Range Rover Velar !

« En fait, c'est un peu le fruit du hasard », se souvient Amy. « Nous cherchions un moyen de répéter le motif. C'est ce que nous appelons la « deuxième lecture », ce que l'on ne remarque qu'au second regard. Le Range Rover Velar fourmille de détails de la sorte. Nous avons créé des éléments de surprise et d'enchantement dans cette voiture. »

Cet élément de surprise essentiel, selon Gerry McGovern, n'a été rendu possible qu'avec les progrès technologiques que nous avons accomplis.

« Pour moi, ce qui caractérise le Range Rover Velar, c'est le design favorisé par la technologie », continue Gerry McGovern. C'est surtout frappant dans l'habitacle. Ce calme et cette simplicité sont le fruit du nouveau système d'infodivertissement. Et cette technologie s'applique aussi aux lignes extérieures, lorsque l'on sait où regarder. Nous n'aurions pas pu façonner ces phares sans les LED. Sans les toutes dernières avancées technologiques de fabrication, nous n'aurions pas pu arriver à cette précision dans l'assemblage du tableau de bord. L'ingénieur en chef de Land Rover, Nick Rogers et moi-même sommes totalement d'accord sur le sujet. Il est aussi obnubilé par le recours à la technologie pour une conception impeccable que moi en matière d'ingénierie où je ne fais aucune concession. »

L'abondance de technologies innovantes contribue à la joie de conduire et d'être conduit dans le Range Rover Velar. Ce dernier atteint un niveau de modernité si élevé que les futurs modèles s'en inspireront forcément, que ce soit pour la technologie, la carrosserie ou l'attention portée aux détails. Nous sommes en route vers la transformation. Cette voiture est une véritable transformiste ! » □







« NOUS SOMMES EN ROUTE VERS  
LA TRANSFORMATION. CETTE  
VOITURE EST VÉRITABLEMENT  
AVANT-GARDISTE ! »

GERRY MCGOVERN



**POUR EN SAVOIR PLUS**

Pour approfondir votre découverte du nouveau Range Rover Velar, veuillez vous rendre sur [landrover.fr](http://landrover.fr)



# FENÊTRES SUR LE MONDE

Les coins les plus reculés de la planète nous exhortent à rechercher des expériences extraordinaires. Pour les architectes contemporains, les coins inexplorés du monde sont une véritable opportunité.

TEXTE CHRIS STOKEL-WALKER





La *Jungle House* du Studio MK27 a été conçue pour relier ses visiteurs à la jungle environnante. C'est une véritable prolongation naturelle de la vie sauvage. Et pourtant, il n'y a rien d'ordinaire dans cette demeure comme le montre son style élégant, sa terrasse en bois et même sa luxueuse piscine sur le toit.



## « L'ESPRIT PIONNIER NOUS DÉMANGE TOUS »

Il n'y a pas que les propriétaires de Land Rover qui surfent sur la frontière de la découverte. Nombreux sont ceux qui veulent dépasser l'horizon et repousser les frontières de l'imagination, se plongeant ainsi dans les recoins

de la planète pour retrouver la nature et pour échapper au train-train quotidien. L'esprit pionnier nous démange tous, que nous soyons explorateurs, touristes recherchant un refuge temporaire, ou de simples personnes voulant s'immerger dans un habitat luxueux entouré d'un environnement vierge. Certains, en effet, ne se contentent pas de rangées de bungalows. Le sens de l'aventure leur colle trop à la peau. C'est la

raison pour laquelle des architectes contemporains et des décorateurs ont été mis à contribution pour construire des résidences de rêve qui proposent un luxe sublime au bout du monde, connectant les hommes et

la nature et remontant le temps. Certaines de ces résidences les plus spectaculaires se retrouvent au bout du monde et sont une vitrine vers les vastes étendues de la planète qui restent préservées de la civilisation.

La *Jungle House* du studio MK27 de Sao Paulo est l'un de ces espaces. Nichée sous la verdure grandiose de la canopée de la forêt primaire sur la côte Atlantique brésilienne, la résidence marque la frontière entre la civilisation et la nature, qui cohabitent ici harmonieusement.

Conçue par les architectes Marcio Kogan et Samanta Cafardo, décorée par Diana Radomysler, l'habitation en béton et aux lignes épurées repose sur un plancher qui reflète les échos de la forêt. D'après Marcio Kogan, la construction « est une interaction organique entre la nature et les éléments architecturaux, pensée pour littéralement se projeter hors de la montagne ».

Nichée dans son environnement, la propriété laisse filtrer une atmosphère de luxe raffiné avec sa terrasse →





**« LES RÉSIDENCES SECONDAIRES  
PARLENT D'AVENTURE. ET CE SONT  
LES HABITATIONS QUI IMPRÈGNENT  
LES MEILLEURS SOUVENIRS »**

Ci-dessus : Construite pour profiter des plus beaux panoramas du Nord-Ouest américain, la *Studhorse Outlook* de Olson Kundig Architects est discrètement luxueuse. Les fenêtres du sol au plafond donnent l'impression d'un panorama majestueux à vos pieds, comme projeté sur un écran de cinéma.

sur le toit qui frôle les arbres et les fougères géantes, des escaliers de pierre qui serpentent le long de la construction et même une œuvre d'art illuminée, élaborée directement sur les fondations par l'artiste islando-danois Olafur Eliasson.

Cette fenêtre sur la nature fait de ces habitations des lieux extraordinaires. Dans lesquels les résidents sont de véritables transfrontaliers qui se frottent à la nature dans toute sa splendeur. Une autre construction anguleuse de verre et de bois nommée *Studhorse Outlook*, perchée au bord des North Cascades dans l'état de Washington, constitue aussi une fenêtre vers la nature. Conçue pour une famille assoiffée d'aventures par Tom Kundig, de Olson Kundig Architects, ce complexe de constructions repose au milieu d'une brousse fleurie dans la Methow Valley, une destination touristique située à l'extrême Nord-Ouest de l'état de Washington.

Les fenêtres du sol au plafond qui équipent la propriété donnent l'impression d'un panorama majestueux à vos pieds, comme projeté sur un écran de cinéma montrant la faune et la flore. Acier, verre, béton et bois recyclé composent la majorité de la construction, qui arbore une immense cheminée de béton en plein milieu, séparant quatre espaces contenant les pièces de vie, les chambres, le garage et les caves, ainsi qu'un sauna campé à l'extérieur. « Les résidences secondaires parlent d'aventure », dit Tom Kundig. « Et ce sont les habitations qui imprègnent les meilleurs souvenirs, d'où la nécessité d'une certaine fantaisie. »

Les techniques de réhabilitation des constructions traditionnelles ou classiques pour convenir au monde moderne relèvent effectivement d'une certaine fantaisie. C'est ce que montre la méthode déployée par l'architecte italien Alfredo Vanotti pour sa Casa VI à Piatedan, avec une maison perchée dans les Alpes orobiennes, à 1000 mètres d'altitude. Il a utilisé des briques de béton pour construire une maison qui domine la vallée enneigée. Des pierres retaillées entourent les murs extérieurs, fondant la propriété dans son environnement alpin, alors que l'intérieur fait honneur aux matériaux et à l'artisanat local.

« On nous demandait de réhabiliter cette vieille ruine en insistant sur la lumière naturelle de la vallée », se souvient Alfredo Vanotti. « Nous nous sommes lancés dans une analyse approfondie de l'exposition et de la lumière tout au long de l'année, et nous nous sommes décidés pour un toit simple et de grandes fenêtres, de manière à bénéficier du meilleur ensoleillement, toute l'année. Grâce à une réinterprétation des techniques modernes de construction et à l'utilisation de matériaux traditionnels, presque tout l'intérieur est fait à la main (la cheminée, les tables, les chaises, les escaliers, l'évier). »



À l'intérieur de la Casa VI, les poutres apparentes contrastent avec les murs blancs qui rappellent le premier éblouissement à la vue de la neige et de la montagne. Un petit escalier contemporain vire à 180 degrés à mi-chemin avant de se replier sur lui-même, attirant le regard vers le premier étage, où du bois non verni relie les murs et le sol de deux chambres et d'une mezzanine. Mais c'est surtout l'environnement de cette vallée italienne qui rend la Casa VI si spectaculaire. Ajustée aux murs de la chambre principale, la fenêtre panoramique donne directement sur les pics enneigés, c'est une véritable toile de peintre sur l'extérieur, une invitation à l'exploration et à la découverte.

Bien trop souvent, nous acceptons notre cadre de vie, confinés dans nos pavillons de banlieue. Mais pour l'homme moderne qui en veut plus, il existe des architectes qui imaginent des maisons ouvrant sur de nouveaux horizons, que ce soit au fin fond de la jungle brésilienne, dans une vallée italienne ensoleillée, ou n'importe où dans la nature, pourvu que sa soif de découverte soit étanchée. Leur message est de nous rappeler qu'il est encore possible de retrouver cet esprit de découverte dans un environnement luxueux et élégant – même aux confins du monde. □



#### L'EXPLORATION CONTINUE

Land Rover travaille avec quelques-uns des plus grands photographes de chez Magnum pour mettre en scène les paysages et panoramas les plus spectaculaires. Pour découvrir d'autres frontières stupéfiantes et d'incroyables œuvres architecturales, recherchez *Land Rover Ultimate Vistas*.



La Casa VI de l'architecte italien Alfredo Vanetti repose solennellement dans la vallée ensoleillée des Alpes orobiennes en Italie du Nord. Le thème récurrent repose sur la lumière naturelle qui traverse toutes les ouvertures, quelle que soit la saison, grâce à sa structure ouverte. Le plus impressionnant reste la porte-fenêtre de la chambre principale qui domine la vallée et donne sur les pics environnants.





À L'ÉTAT L A



# P U I S S A N C E P U R

Le Land Rover BAR conduit le défi visant à restituer à l'équipage britannique la Coupe de l'America, ce qu'elle n'a pas réussi à faire depuis 166 ans ! Dans le cadre de sa préparation, l'équipage subit un entraînement intensif et impitoyable, car seuls des surhommes peuvent espérer remporter cette Coupe.

TEXTE ANDY RICE  
PHOTOGRAPHIE NICK LAHAM





Ed Powys a besoin de force et d'endurance, car il contribue à alimenter le système hydraulique qui permettra à l'équipage de maîtriser la manœuvre.



**Vos biceps et vos bras n'en peuvent plus.** Les manivelles impitoyables de ce cabestan inamovible vous font souffrir mais vous jetez quand même un œil furtif sur le concurrent. Vous vous consolez en pensant que l'équipage adverse est autant martyrisé que vous. Soudain, la proue cuirassée de son catamaran de fibre de carbone monté sur foils s'enfonce et fend les eaux des Bermudes, provoquant un jaillissement de vagues. Passant de 40 nœuds à zéro en une seconde, votre concurrent est au plus mal, ce qui ravive vos muscles.

Ce sont des moments comme ceux-là qui vont arbitrer la 35ème Coupe de l'America cet été, dans les eaux azur des Bermudes, situées à 1000 km de la côte Atlantique des États-Unis. La Coupe de l'Amérique est le trophée le plus prestigieux dans le monde de la voile, celui qui a poussé Sir Ben Ainslie à s'engager

avec son équipage Land Rover BAR (Ben Ainslie Racing), pour défier cinq puissants challengers en mai et juin.

Plus qu'à ses capacités physiques, la voile fait appel aux ressources mentales de l'homme.

Mais paradoxalement, la Coupe de l'America

moderne exige des capacités physiques plus considérables que jamais. Au cours de ses 166 ans d'histoire, la Coupe de l'America a toujours dépendu d'équipages au meilleur de leur forme pour réussir à hisser les immenses voiles plus vite que les autres, au moyen des winches disposés sur le pont. Cependant, jusqu'à 2007, les régates se déroulaient sur d'énormes monocoques à quille, et duraient parfois une heure, laissant des intervalles de plusieurs minutes entre les manœuvres. Si la force était utile, la résistance cardiovasculaire l'était moins. Mais depuis cinq ans, tout a changé. Les monocoques ont laissé la place à des catamarans légers et agiles, faits de fibre de carbone, montés sur foils qui les hissent hors de l'eau, résultant en des régates plus courtes et plus intenses. Il est évident que ces multi-

coques ne « volent » pas tout seuls. Ce sont des bêtes instables, qui, laissées à elles-mêmes, deviennent incontrôlables en quelques secondes. Au-dessus de l'eau, une aile de 24 mètres de haut capte le vent et assure la propulsion. Au-dessous, on retrouve des hydrofoils de haute précision, quelquefois renommées « dagger foils ». Le contrôle de l'aile tout comme celui des foils passe par un système hydraulique alimenté par quatre cabestans manœuvrés à la force du bras et... du cœur.

La clé de la victoire dans les Bermudes, c'est la stabilité du « vol » pendant cette régate qui durera moins de 20 minutes. Il faut conserver le cap de ces catamarans de 15 mètres, ce qui implique d'innombrables manœuvres et des virements de bord ou des empannages qui surpassent les capacités d'un équipage de six membres. Alors, plus les athlètes alimentent les systèmes hydrauliques, plus la manœuvre est efficace et victorieuse. Meilleur est le contrôle, plus grande est la vitesse. Si le règlement le permettait, ces catamarans participant à la Coupe de l'America seraient dotés des équipements d'avant-garde des jets militaires modernes tels que l'Eurofighter. Un parcours linéaire relèverait d'un simple script informatique. Mais, sans l'aide informatique, l'issue de la régate repose sur l'esprit et la force de six frappadingues (un timonier, un contrôleur de l'aile et quatre gros bras pour les cabestans). Ce qui revient à dire qu'au final, tout repose sur la force physique des gros bras. Alors, pour la Coupe de l'America d'aujourd'hui, la différence entre la victoire et la défaite, c'est l'énergie déployée par les athlètes manœuvrant les cabestans.

C'est Ben Williams qui a la charge d'assurer la meilleure performance de ce poste difficile. En effet, il a un passé militaire et une passion pour les sports extrêmes tels le Marathon des Sables au Sahara. C'est lui qui a mis en place l'entraînement du Land Rover BAR, et ce n'est pas une mince affaire.

« Dans les régates de monocoques, le rapport travail/repos était de 1 sur 6. Maintenant, c'est de 6 sur 1. Et c'est sans interruption du début à la fin de la course », dit-il.

Grâce à ce programme, semaine après semaine, l'équipage BAR de Land Rover s'améliore et apprend à stabiliser les voiliers instables de la Coupe de →

## DE 12 À 15 HEURES

D'ENTRAÎNEMENT PHYSIQUE  
HEBDOMADAIRE

## DE 24 À 40 ANS

ÂGE MOYEN DES ÉQUIPIERS





Pleins feux : Sir Ben Ainslie, le leader de l'équipe et le skipper du Land Rover BAR, travaille étroitement avec l'équipage pour prendre des décisions gagnantes en un quart de seconde.



l'America. On aimerait croire qu'en mai, lorsque les régates vont commencer, le gagnant sera celui qui survolera l'eau du début à la fin. À chaque « amerrissage » accidentel, l'élan sera coupé net et la victoire reviendra inévitablement au concurrent.

La tâche de Ben Williams est de s'assurer que l'escadron des 12 marins est à la hauteur ou meilleur que les cinq concurrents. En plus des cinq ou six heures passées quotidiennement sur l'eau, les athlètes pratiquent la gymnastique pendant 12 à 15 heures par semaine en moyenne. « Mon ordre de mission est de préparer un athlète en parfaite condition », dit Ben Williams. « Plus mes athlètes sont préparés, en pleine forme, hydratés

plus ils sont réactifs émotionnellement, physiquement et tactiquement. Ils subissent une énorme pression physique et mentale, et il est de mon devoir de m'assurer qu'ils peuvent y faire face. »

Giles Scott devrait pouvoir faire face. Ce géant de presque deux mètres est un athlète incroyablement doué qui a raflé une médaille d'or sur Finn solitaire à Rio à l'été 2016. Barrer un Finn est extrêmement physique, si bien que Giles Scott sait encaisser, même si les efforts sont ici différents. « En ce

qui me concerne, tous les efforts sur un Finn concernaient le bas du corps, alors qu'ici, ce sera le contraire. Ces bolides sont physiquement infiniment plus exigeants que tout autre voilier. Rien à faire, nous devons nous dépasser, ce qui explique notre entraînement implacable ».

Avec un tel effort requis pour créer ces « générateurs d'énergie » qui ne feront que manipuler des manivelles, on se demande pourquoi le Land Rover BAR n'a pas tout simplement recruté des athlètes venus des sports de rame, par exemple. « Parce qu'ils ne connaissent rien à la voile, pardi ! », s'écrie Giles Scott, qui semble en avoir assez de cette question stupide.

En fait, comme le fait remarquer Ben Williams, au début de cette aventure il y a deux ans, le Land Rover BAR a bien testé des « non-spécialistes » mais il s'est avéré que l'apprentissage de ce monde complexe était trop lourd. Nick Hutton, le collègue de Giles Scott, en rajoute sur la nécessité de bien connaître le monde de la voile. « Il faut comprendre des choses que l'on ne peut pas décrire, ces choses que l'on perçoit d'instinct car on a connu ces situations des tas de fois. Et si quelque chose d'inattendu se produit, ou à la moindre casse, on réagit sans réfléchir. Ces bolides ne laissent aucune chance au temps de réflexion. »

Solide sur ses pieds, il est vital de réagir sous pression. Tout en activant les manivelles pour insuffler de la puissance dans le système, le travail de Nick Hutton est de contrôler les foils à l'aide de boutons ; il a intérêt à savoir garder son sang-froid et de ne pas se tromper. La moindre erreur, et le navire peut se crasher, mettant fin à la régate. En tant que tacticien en charge de la course, Giles Scott surveille aussi bien les gros bras au travail que le jeu d'échecs contre le concurrent, tout en proposant les solutions gagnantes au patron qui est à la barre, Sir Ben Ainslie.

« C'est une question d'équilibre », dit Giles Scott. « Par moments, j'ai la tête ailleurs car je dois donner la priorité à l'alimentation des systèmes pour m'assurer que nous pourrions assurer toutes les manœuvres du gréement. Et plus tard, ce sera au tour des gros bras d'assurer le travail physique, me permettant de scruter la situation et de contrôler la trajectoire. »

Même le colosse qu'est Giles Scott grimace à la perspective des tortures que s'apprête à lui infliger Ben Williams cet après-midi dans la base des Bermudes. « Honnêtement, je frémis lorsque je découvre le programme qu'il a inscrit au tableau pour l'heure suivante ! »

« Plus l'entraînement est dur, plus la victoire est facile », diraient les militaires. Mais ici, la bataille pour gagner la Coupe est encore plus dure que l'entraînement. La preuve : le Royaume-Uni n'a pas réussi à récupérer la coupe depuis 1851. C'est donc au nom de l'histoire que l'équipe du Land Rover BAR trouve sa motivation, en travaillant d'arrache-pied au cours de sessions de gymnastique épuisantes, mais nécessaires. » □

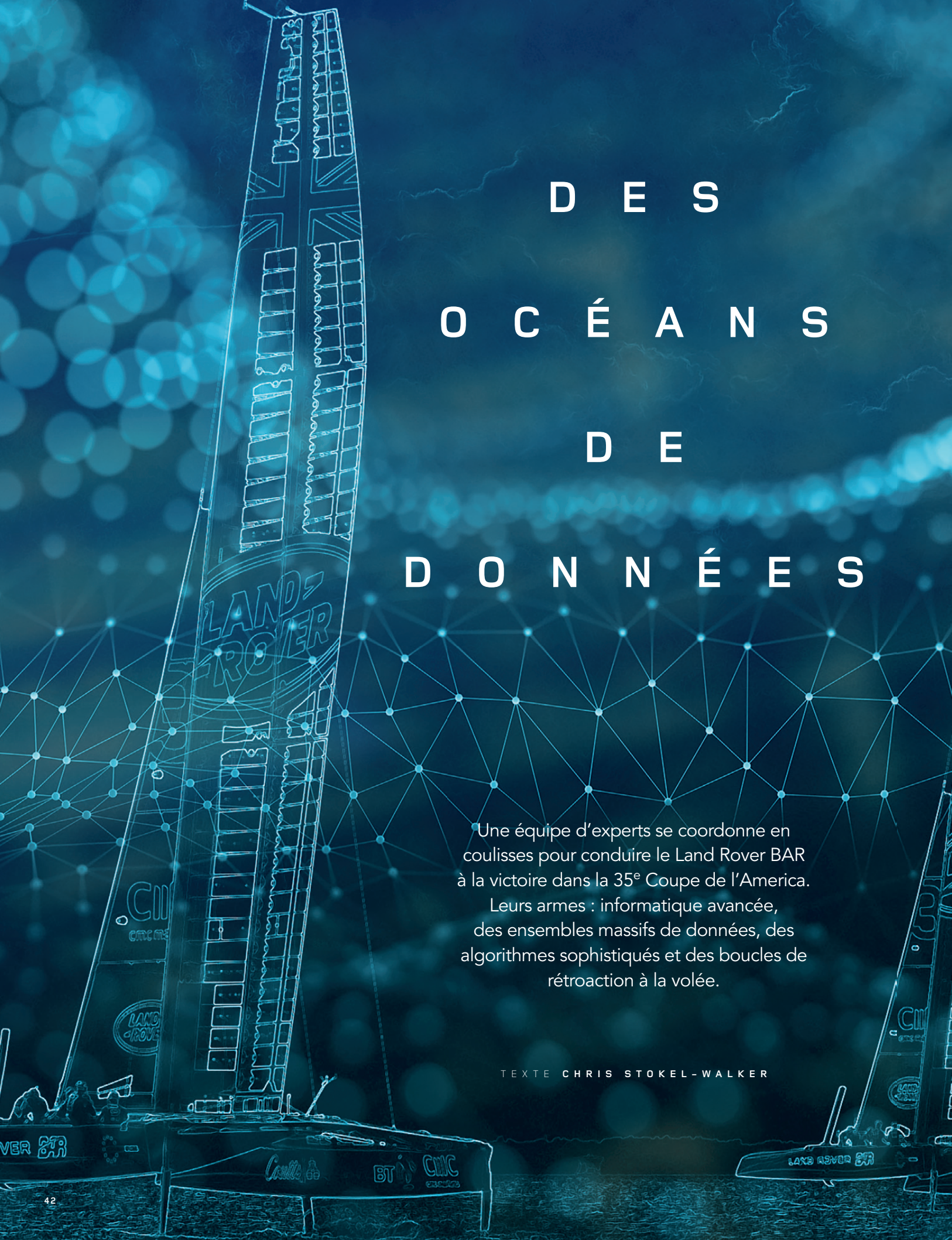
**25 500 KILOS**

C'EST CE QUE SOULÈVE  
EN MOYENNE UN ÉQUIPIER  
PAR SEMAINE

**JUSQU'À  
35 000 KCAL/  
SEMAINE**

BRÛLÉES PAR PERSONNE  
À L'ENTRAÎNEMENT





# DES Océans DE DONNÉES

Une équipe d'experts se coordonne en coulisses pour conduire le Land Rover BAR à la victoire dans la 35<sup>e</sup> Coupe de l'America.

Leurs armes : informatique avancée, des ensembles massifs de données, des algorithmes sophistiqués et des boucles de rétroaction à la volée.

TEXTE CHRIS STOKEL-WALKER



La bataille de la Coupe de l'America est aussi trépidante qu'à ses débuts sur l'île de Wight en 1851. Tout au long de ces 166 années, les batailles ont fait rage sur les eaux, sur le papier et devant les tribunaux pour gagner ce qui est affectueusement appelé « Auld Mug » (la vieille timbale) par les impétrants. Mais aujourd'hui – au moment où le Land Rover BAR est sur la dernière ligne droite pour ramener à la maison le trophée le plus envié du monde sportif – le combat a changé d'envergure et se joue dorénavant sur le « big data ».

C'est en juin que l'on en verra l'aboutissement, lorsque Ben Ainslie et l'équipe Land Rover BAR s'apprêteront à appareiller sur les flots bermudiens pour la 35<sup>e</sup> édition de la compétition qui vise à rendre la Coupe au Royaume-Uni. Pour les épauler, les experts et les ingénieurs de Jaguar Land Rover ont été mis à contribution pour maîtriser le big data en ayant recours à l'intelligence artificielle, grâce à un partenariat totalement original utilisant les toutes aux toutes dernières avancées en matière de technologies de capteurs et de science des données, le tout en vue d'améliorer les performances et de conduire l'équipe vers la victoire.

« Nous nous démenons jour et nuit », admet Jim Johnston, qui dirige l'équipe de l'accélération des innovations chez Jaguar Land Rover. Jim Johnston est chargé de dénicher des solutions qui devront amener l'équipe BAR de Land Rover sur le devant de la scène, y compris sur terre.

Pour la création de ces connexions intelligentes, Jim Johnston est épaulé par des spécialistes comme Mauricio Muñoz, ingénieur chez Jaguar Land Rover. Ce dernier, diplômé du MIT, totalement impliqué dans l'équipe Land Rover BAR, passe la moitié de son temps dans son quartier général ultramoderne, établi sur les quais tranquilles de Portsmouth. Sa mission est d'analyser les données du navire de BAR (Ben Ainslie Racing), l'équipe soutenue par Land Rover, au moyen de techniques d'apprentissage automatique par ordinateur, susceptibles de détecter tous les mouvements des équipiers pendant les séances d'entraînement.

Les données proviennent de près de 300 canaux, y compris des capteurs à fibres optiques qui les récupèrent à la cadence étonnante de 500 fois par seconde. Les données sont instantanément envoyées à Portsmouth pour aider Mauricio Muñoz et son équipe à mieux détecter les améliorations possibles pendant la régate. Ensuite, les informations sont renvoyées aux équipes de conception pour leur permettre de valider leurs projections et éventuellement d'améliorer la configuration du voilier.

Il est crucial de repérer les différences, aussi minimes soient-elles, entre les concepts de modélisation et l'analyse des données, car on ne parle plus d'un différentiel qui irait de 1 à 5 nœuds, mais bien plutôt de 0,1 à 0,5 nœud ! En analysant les paramètres de performances telles que la sustentation, la traînée, la force latérale ainsi que l'aérodynamisme général, l'équipe peut ainsi calculer la manière d'obtenir les meilleures performances, que ce soit en ligne droite, en tirant des bords ou en empannant, mais aussi de calculer la masse optimale des composants ; en d'autres termes, tout ce qui fera la différence entre victoire et défaite dans cette Coupe de l'America.

« Nous avons installé des capteurs de tous les côtés, y compris sur l'anémomètre en haut du mât ; toutes les données doivent être recoupées », indique Richard Hopkirk, l'ingénieur en chef de BAR. Richard a rejoint l'équipe suite à son succès dans l'équipe McLaren Racing de Formule 1 – où la différence entre la pole position et la défaite se joue en dixièmes de seconde et où tout dépend de la bonne connexion entre le bolide et le paddock « Un regard humain peut repérer un problème sur son écran », dit-il. →

**80 MILLIONS**

DE CELLULES DE CALCUL  
ANALYSÉES PAR ESSAI

**56  
ENREGISTREMENTS  
PAR SECONDE**

POUR CONTRÔLER  
LES MANŒUVRES



« Mais cela prend du temps. Alors que les ensembles massifs de données traités par apprentissage automatique – autrement dit des statistiques approfondies – vont repérer tout problème de manière systématique et logique, le tout est de repérer les informations cachées », continue Mauricio Muñoz. « Nous utilisons ces données en temps réel pour repérer les causes de pannes et tout remettre en perspective. »

Pour optimiser ces analyses et appréhender les données dans leur ensemble, l'analyse dépasse largement ce qui se passe à bord pendant l'entraînement », explique Mauricio Muñoz. « Nous outrepassons l'analyse traditionnelle au jour le jour ; nous ne nous contentons pas de la récolte du jour, mais nous la mettons en perspective avec les données récupérées antérieurement, quelquefois des mois plus tôt, dans l'espoir que ces tendances nous orientent vers de meilleures décisions pour le développement du voilier. »

Mais tout n'est pas si simple. « L'une des premières leçons, c'est qu'en matière de voile, il n'en va pas de même qu'avec la Formule 1 car ici, rien n'est stable », indique Mauricio Muñoz. « Les performances d'un voilier peuvent radicalement varier d'un jour sur l'autre, même si vos variables sont parfaitement établies. » C'est un fait, ces variables mettent à l'épreuve les nerfs de l'équipe de Portsmouth. Les algorithmes qu'ils utilisent recouvrent un éventail toujours élargi de scénarios et d'influences multiples. Mais, si les ingénieurs se calent sur un vent de travers de 10 nœuds, ce dernier peut en réalité varier de 7 à 13 nœuds. Les courants sous-marins changent sans arrêt. Et, bien sûr, tout va plus vite sur un voilier de la Coupe de l'America. Combiné avec les variables que l'équipe peut contrôler – comme le réglage des différents foils – la gestion de ces données devient un véritable casse-tête.

« Si vous modifiez ou changez un élément du voilier, il vous faudra comprendre l'impact direct de cette modification, et traiter le bruit qui peut en découler », dit Jim Johnston. « La seule récolte des informations générées par les capteurs du bateau fait une énorme différence. Les techniques d'apprentissage automatique que nous avons développées aident à défricher le terrain pour débusquer les éléments constamment instables ».

## LA 35<sup>E</sup> COUPE DE L'AMERICA

**Dates** : Du 26 mai au juin 2017

**Lieu** : Les Bermudes

**Nombre d'équipages** : Six  
(un Defender et cinq Challengers)

**Champion en titre** : ORACLE TEAM  
USA (Skipper : Jimmy Spithill)

**Classe des voiliers** : tous les voiliers de la Coupe de l'America obéissent à de strictes règles de conception, dénommées « règles de classe ». Toutes les équipes doivent respecter ces règles spécifiques et doivent engager des voiliers spécialement construits pour la Coupe.



L'équipe Land Rover BAR est basée à Portsmouth, au Royaume-Uni ; elle a été créée pour améliorer les performances sur l'eau. Sur cette photo : Jim Johnston (à gauche), Richard Hopkirk (ci-dessous à gauche) and Mauricio Muñoz (ci-dessous à droite).



## « LA BATAILLE DE LA COUPE DE L'AMERICA SE JOUE SUR UN NOUVEAU FRONT : LE BIG DATA »

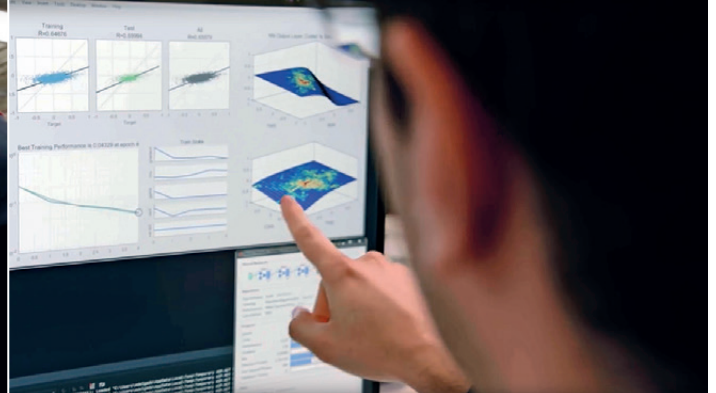
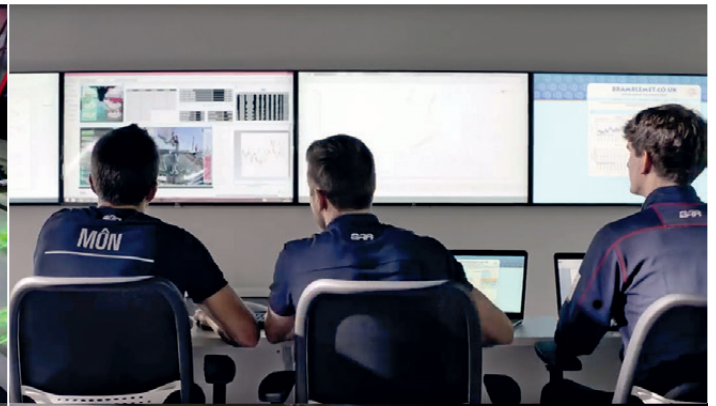
En se livrant en temps réel à ces minuscules ajustements pour améliorer la conception du voilier, l'équipe basée à Portsmouth et l'équipage s'entraînant aux Bermudes travaillent de concert et s'accordent à trouver les solutions permettant d'optimiser leur R1, le bateau de BAR, l'équipe soutenue par Land Rover.

Ce qui est difficile, c'est de réconcilier un équipage relativement jeune avec des décennies d'expérience. Néanmoins, l'équipe de Portsmouth a réussi à mettre à profit les technologies développées par Jaguar Land Rover, qui dérivent de la recherche et de la conception des voitures. « C'est ce qui permet d'accélérer la courbe d'apprentissage et de progresser », ajoute Jim Johnston. « C'est l'expérience de Jaguar Land Rover en matière d'analyse et de traitement des données qui nous a permis de créer une équipe d'experts capables de comprendre et de traiter des algorithmes exploitables pour nos besoins. Nous avons créé des flux de travail qui associent aérodynamisme, systèmes de contrôle, et, bien sûr, puissance d'apprentissage. »

« Notre but est archi-clair », résume Richard Hopkirk. « Aux Bermudes, nous devons tout avoir sous la main. Certes, nous ne pouvons pas savoir comment les autres équipages se préparent, mais cette gigantesque analyse de données est probablement une première mondiale dans le monde des régates, et nous sommes impatients d'en découvrir le résultat. Nous cherchons sans arrêt de nouveaux moyens d'approvisionner ces données cruciales pour nourrir nos algorithmes et générer de nouvelles connaissances ».

« Cette Coupe, il nous la faut ! », clame Jim Johnston. « C'est notre aiguillon. » Et Richard Hopkirk ajoute : « De toutes les manières, notre perspective dépasse la course. Toute l'expérience que nous aurons accumulée nous servira pour la prochaine édition, et bien au-delà. » □





## 300 CANAUX

POUR PERMETTRE DE COLLECTER  
TOUTES LES DONNÉES DU BATEAU  
EN TEMPS RÉEL

## 175 GIGA-OCTETS

DE DONNÉES BRUTES  
RECUEILLIES PAR SIMULATION



L E R O I  
D E S  
M É T I E R S

---

La construction navale traditionnelle se porte  
merveilleusement bien au Historic Dockyard de  
Portsmouth. D'une certaine manière, c'est aussi là que  
s'élabore le futur de la Coupe de l'America.

---

TEXTE NAT HANDY  
PHOTO MARTIN CROOK









« Les enseignements de la construction navale ancienne aident à comprendre l'architecture des voiliers de la Coupe de l'America contemporaine », commente Jim Brooke-Jones, le chef des opérations d'IBTC Portsmouth.

À quelques pas du port de Portsmouth, repose le squelette d'un vieux « Itchen ferry », baptisé *Dolly Varden* en référence à un personnage douteux du roman *Barnaby Rudge* de Charles Dickens. Mais la réputation de ce boutre n'est pas du même tonneau. C'est grâce à ce voilier, que le Land Rover BAR – ce partenariat entre Ben Ainslie Racing (BAR) et Land Rover – ambitionne de rendre la Coupe de l'America à la Grand-Bretagne.

Le *Dolly Varden* se trouve dans le Boathouse 4 de l'Historic Dockyard de Portsmouth, le site de l'International Boatbuilding Training College (IBTC). Le nouveau siège social de Land Rover BAR se situe à quelques centaines de mètres de là. On pourrait penser que des charpentiers de marine en herbe sont à des années-lumière du travail sophistiqué de la fibre de carbone par l'équipe de Sir Ben. Et pourtant, leurs destinées sont intimement liées. « Nous enseignons un artisanat dont la matière première est le bois. Mais cet artisanat couvre en réalité un grand nombre de disciplines. Il est donc transposable », affirme Jim Brooke-Jones, le chef des opérations du IBTC Portsmouth. « Nous nous dédions à la construction navale traditionnelle car c'est la discipline-reine. Si vous avez appris à travailler le bois avec des outils traditionnels, alors vous pouvez toucher à tout ce qui est lié à construction navale. »

Les premiers succès britanniques de la Coupe de l'America trouvent leur source dans les avancées de conception du *Dolly Varden*. « Dans ses débuts, le voilier a été acheté par Thomas Ratsey, partenaire de Ratsey and Lapthorn, la célèbre fabrique de voiles et de gréements », explique Jim Brooke-Jones. « Le bateau a parcouru les mers pendant 60 ans. Sa charpente en bois a été doublée puis triplée pour une robustesse toujours plus grande. Son lest a été porté à 6,5 tonnes de plomb. Une rigidité énorme s'en est suivie, qui lui a permis de supporter un gréement massif. Sans le savoir, Thomas Ratsey a favorisé nos efforts dans la première Coupe de l'America, suite à ses expérimentations sur son bateau. Fort heureusement, quelqu'un a pris conscience de la valeur de ce voilier et a évité son démantèlement en le rachetant 1 euro et en nous proposant de le l'acquérir.

Jim Brooke-Jones est conscient que la restauration de cette relique n'est pas seulement un devoir pour l'histoire maritime britannique, mais aussi pour contribuer au pedigree de la navigation à voile britannique contemporaine. « Ce qu'il faut, c'est un plan de post-restauration », explique-t-il. « Cette unité pourrait servir de navire-école. Le voilier pourrait rejoindre le Royal Yacht Squadron, le centre d'entraînement situé à Cowes, voire rejoindre les ambitions de la Coupe de l'America de Sir Ben, à une simple encablure. » Le voilier *Dolly Varden* ferait bonne figure en cohabitant avec les technologies de pointe en matière de régates et soulignerait la lignée de conception navale britannique.

Inauguré il y a 18 mois, l'IBTC Portsmouth est localisé dans ce qui représente un exemple frappant de l'architecture militaire des années 30. Son toit crénelé recouvre quatre portiques sur un bassin à flot et un canal. À l'intérieur, le bourdonnement discret des ouvriers est interrompu par les bruits de martèlements sur le métal. Probablement une atmosphère semblable à celle que l'on retrouvait dans les villes industrielles britanniques. Cette résurgence du passé parle d'elle-même. « Il y a presque 40 unités ici », explique Jim Brookes-Jones. « Uniquement des coques en bois traditionnelles – sculptées et assemblées à l'aide de clous de cuivre. »

Les charpentiers, de 7 à 77 ans, pataugent dans un océan de copeaux de bois. « Nous avons actuellement 37 apprentis et en recevons une nouvelle vague chaque trimestre », dit Jim Brookes-Jones. Dans un immense entrepôt, deux outilleurs s'affairent sur des caisses remplies d'outils issus de donations diverses, les réparant et les graissant. « Un outil original restauré est toujours mieux qu'un nouvel outil », affirme Jim Brookes-Jones. « Et nous entraînons nos apprentis à confectionner les leurs. Leurs trois premiers mois sont dédiés à la menuiserie ; ils commencent par fabriquer un maillet en hêtre et terminent avec leur propre boîte à outils. »

Un tel artisanat méticuleux se retrouve dans les ateliers de Land Rover Reborn, à Solihull, où les Series I sont restaurés pièce par pièce pour retrouver leur gloire d'antan. Jim Brookes-Jones dessine les coques nervurées des yoles de Dartmouth. « Les apprentis doivent apprendre à retirer les filins, à préparer et reproduire les modèles », explique-t-il. « Retirer les filins est en soi un défi. La forme de la coque est essentielle. La démarche est la même que pour la réhabilitation d'une voiture de collection avec châssis de bois – de jour comme de nuit. Ils font tout leur possible pour récupérer le bois original de la vieille yole et assemblent du bois neuf. Ils préservent même le numéro d'immatriculation original et le gravent sur le tableau de la nouvelle poupe.

Le vieux et le neuf s'associent dans ces procédés vraiment artisanaux. « Nous sommes une nation maritime qui se targue d'un immense héritage », s'enthousiasme Jim Brooke-Jones. « Ben Ainslie est le chaînon qui manquait. Il est aussi important que notre travail. Mais n'oublions pas le passé, car il forge notre futur. » □



#### DÉCOUVREZ-EN D'AVANTAGE

sur la manière dont Land Rover restaure ses icônes originales, les Series I, pour leur rendre leur lustre original, et naviguez dans *Land Rover Reborn*





« LE VIEUX ET LE  
NEUF S'ASSOCIENT  
DANS CES PROCÉDÉS  
VRAIMENT  
ARTISANAUX »







Grâce à son programme Range Rover Reborn, Land Rover fait revivre les Range Rover d'origine. Le premier véhicule à avoir retrouvé son panache originel est ce modèle 1978, surnommé « Car Zero ».





# LE CLASSIQUE MODERNE

Avec l'arrivée du nouveau Range Rover Velar, Land Rover rend hommage au tout premier Range Rover de 1970. Aujourd'hui, ces premiers modèles vivent une nouvelle vie, en ajoutant un nouveau chapitre à l'histoire de ce véhicule pionnier.

TEXTE BEN OLIVER



# CONSTRUIRE UNE LÉGENDE

Les quatre premiers Range Rover représentent chacun un chapitre dans l'élaboration d'un classique, qui reste à la pointe de la modernité. C'est un voyage qui a vu l'évolution d'un véhicule iconique, initialement un tout-terrain révolutionnaire, pour devenir un SUV luxueux sans jamais compromettre ses capacités sur piste.

LE VELAR



CLASSIC



P38A



L322



L405





**1969-1970: LE VELAR**

C'est le véhicule par lequel tout est arrivé. Soigneusement caché dès le début, ce modèle spécial de pré-production a été construit et testé dans le but de développer un tout-terrain luxueux présentant le même niveau de confort qu'une berline haut de gamme. Seuls 26 exemplaires de ces Velar ont été construits, ce qui les rend rarissimes et le fantasme de collectionneurs du monde entier.

**1970 : LE RANGE ROVER CLASSIC**

L'original. Lancé en Juin 1970, le premier quatre portes devait suivre en 1981. Les premiers véhicules ont été exportés vers les États-Unis en 1987. Ce modèle était destiné à devenir extrêmement populaire, dépassant son successeur pendant deux ans.

**1994 : LE RANGE ROVER P38A**

Baptisé d'après le bâtiment dans lequel il a été conçu, ce fut le premier chamboulement du Range Rover, 24 ans après le lancement de l'original. Le luxe a atteint de nouveaux sommets avec le P38A « Linley », par le concepteur David Linley, accessoirement neveu de la Reine. Prix affiché : 118 000 euros, du jamais vu pour un tout terrain.

**2001 : LE RANGE ROVER L322**

Le Range Rover de troisième génération a été proclamé « la plus grande polyvalence jamais atteinte. » Difficile de dire le contraire. Ce fut un nouveau concept magistral et durable. La carrosserie est devenue monocoque, et l'habitacle était particulièrement intelligent, original et élégant.

**2012 : LE RANGE ROVER L405**

Une autre révélation. Le passage à la carrosserie en aluminium a permis de gagner l'équivalent du poids de quatre passagers. Moins de masse et plus de rigidité ont radicalement transformé les performances, la prise en main, la consommation et les émissions du Range Rover.

**Le Range Rover a été le premier SUV luxueux du monde,** et le Velar a été le premier des Range Rover. Cet intitulé conclut les 47 années de l'épopée Range Rover, qui englobent les tout premiers Range Rover sortis de Solihull au début des années 70, jusqu'à ce dernier membre de la famille Range Rover. Pourtant, ce nom qui maintenant célèbre le riche héritage de Range Rover était en réalité conçu pour masquer l'importance du projet.

L'histoire du nom de baptême Velar est assez curieuse : les lignes si caractéristiques du Range Rover ne pouvaient en aucun cas être confondues avec d'autres. Mais, lorsque le premier prototype et les premiers Range Rover sont sortis de Solihull pour les tests avant le dévoilement au public en 1970, le monde n'avait jamais rien vu de tel, et ne pouvait savoir qu'il s'agissait d'une émanation de Land Rover. Pour garantir un effet de surprise, ces premiers prototypes arboraient le nom de Velar sur la calandre. Ce nom était même enregistré en tant que société au sud de Londres, si bien que « Velar », et non pas « Land Rover », devait être mentionné sur les cartes grises. Ce vocable signifie « garder » en espagnol et « voiler » en italien, une bonne plaisanterie des ingénieurs. Mais avec sa sonorité mélodieuse, et son allusion à « vitesse », le nom convient au Range Rover Velar contemporain, véloce et malin ; un véhicule que Gerry McGovern, le directeur du design, décrit comme à la fois « élégant » et « puissant » (voir pages 20-31).

Pourtant, le dévoilement de l'homonyme de 2017 ne marque pas la fin de l'ère qui a débuté avec le lancement mondial du premier Range Rover. Bien au contraire, l'intérêt pour ces premiers Range Rover n'a jamais ralenti. Au fur et à mesure que le véhicule est entré dans l'histoire, il est devenu le fer de lance de Land Rover. La valeur des Range Rover Classic a récemment explosé, les plus anciens étant les plus recherchés. Avec le temps et un peu de perspective, les collectionneurs comprennent la valeur des modèles phares dans l'histoire de l'automobile, et ils se démènent pour dénicher une perle et l'ajouter à leur catalogue. Ils aiment les voitures qui ont été des pierres blanches, ce qu'est précisément le Range Rover Classic. Ils apprécient également les originaux et les raretés. On pense qu'il ne reste que deux prototypes sur les sept qui ont été construits, et seuls 26 véhicules de pré-production portant l'insigne Velar ont été fabriqués. Pas facile à dénicher, donc, d'autant que la concurrence est féroce. Le premier Range Rover de pré-production a été adjugé il y a trois ans pour 155 000 euros. Alors, aujourd'hui...

De nos jours, il est plus simple d'acheter un Range Rover deux portes des années 70, en état de sortie →



**« LES COLLECTIONNEURS  
SAIMENT LES MODÈLES  
PHARES ET  
RÉVOLUTIONNAIRES DE  
L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE,  
CE QUE REPRÉSENTE  
PRÉCISÉMENT LE RANGE  
ROVER CLASSIC »**

d'usine. Il n'y a pas besoin d'une machine à remonter le temps, ni d'espérer qu'il reste des tas d'inventés : les ingénieurs de Land Rover se chargent de les faire revivre dans le cadre du programme Land Rover Classic. Les originaux sont entièrement restaurés à l'identique, à l'endroit même où ils ont été construits, c'est-à-dire à Solihull.

La division Land Rover Classic a déjà ressuscité 60 Series I, chacun restauré dans les conditions originelles par la firme qui l'a construit, au même endroit, et selon les plans originaux (voir *Onelife* magazine #33, pages 62-67, "La restauration extrême"). Aujourd'hui, ce programme Reborn s'applique aussi aux premiers Range Rover deux portes.

La première restauration, c'est un modèle 1978 anglais Bahama Gold qui vient d'être terminé et qui a été exposé au salon Rétromobile de Paris. Pour sa reconstruction, il a fallu relancer la production originale de pièces détachées et de tôles. La production de certaines d'entre elles était arrêtée depuis bien longtemps, mais les enjeux de ces restaurations sont tels que la relance de ces lignes de production en valait la peine.

Mike Bishop est le patron de ce projet. Il a conduit son premier Land Rover à l'âge de 14 ans sur l'immense propriété familiale en Australie, d'où son obnubilation. C'est un véritable aficionado, un collectionneur et dorénavant le meilleur restaurateur à Solihull. Il comprend parfaitement ses clients car, s'il n'occupait pas ce poste, il en ferait partie.

« Nos clients ont un véritable attachement à cet endroit et ils apprécient le fait de retrouver leur voiture en état concours, justement reconditionnée dans cette même usine », observe-t-il. « Ils perpétuent le travail des pionniers légendaires qui ont fait naître ces premiers

véhicules, tels que Spen King et ses ingénieurs. Ils retrouvent l'authenticité qu'apporte la restauration dans les lieux mêmes de la conception, ainsi que le recours aux plans et schémas originaux. Nous avons même des collaborateurs qui ramènent les classiques plus récents à l'état originel.

Mike n'aime pas parler chiffres. Mais il révèle que le succès de programme Reborn Series dépasse toutes les attentes. Il sait qu'il risque d'être débordé et va devoir écumer la planète pour débusquer des Range Rover éligibles pour le programme de reconditionnement. Les premiers véhicules qu'il a restaurés ont rencontré un succès immédiat, redonnant vie aux lignes classiques. Mais tout ne s'est pas fait sans heurt. Leur « luxe » provenait des performances, de la tenue de route, de la mécanique de précision qui ne méritaient pas sur piste. Mais leur habitacle était plutôt spartiate. Les premiers Range Rover avaient des coussins de plastique car les concepteurs pensaient que les fermiers y transporteraient des animaux et les passeraient au jet d'eau. Ce fut vrai pour certains, mais on les a très vite retrouvés dans les villes, sur les autoroutes ou tapis devant les manoirs britanniques.

Ironiquement, ce sont les intérieurs en plastique qui sont les plus recherchés par les collectionneurs, et les plus difficiles à restaurer pour Mike.

Au bout du compte, voilà ce qu'il faut en conclure : l'histoire du Range Rover depuis le premier Velar jusqu'aux derniers modèles tourne autour de l'apport du luxe pour être à la hauteur de son raffinement, sans diluer son ADN et sans affecter ses énormes capacités. Ces intérieurs en plastique sont devenus des habitacles propres aux voitures de luxe contemporaines ; et pas seulement des SUV de luxe. Les Range Rover développent aujourd'hui une puissance qui dépasse de loin le V8 original de 3.5 litres, et leurs capacités tout-terrain sont multipliées par des technologies intelligentes impensables dans les années 70.

« À l'époque, le Land Rover Classic a dû être perçu comme un objet extra-terrestre, s'amuse Mike. Le nouveau Range Rover Velar de Land Rover aura le même impact. Ses lignes sont improbables, totalement dans l'esprit de ce que nous faisons avec le programme Land Rover Reborn. » □

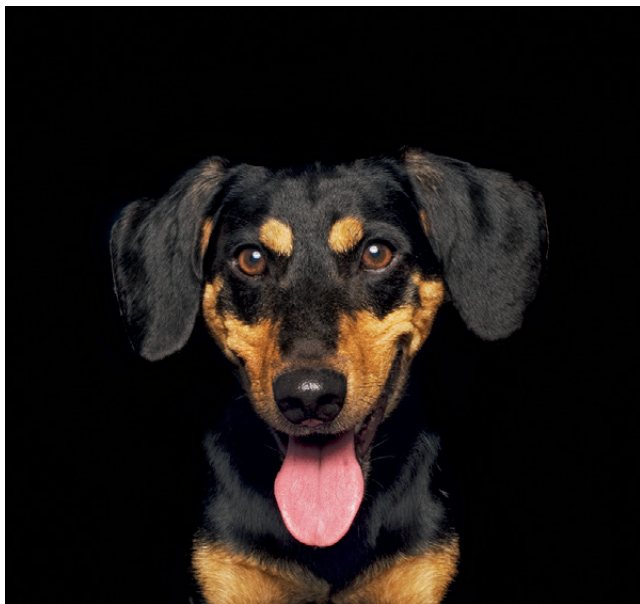




Les premiers Velar ont été construits en secret et testés autour du monde. Certains exemplaires rarissimes roulent encore, comme le Velar ci-dessous, garé près de son cousin – un Range Rover SVAutobiography – sur la place Jemaa el-Fna à Marrakech.





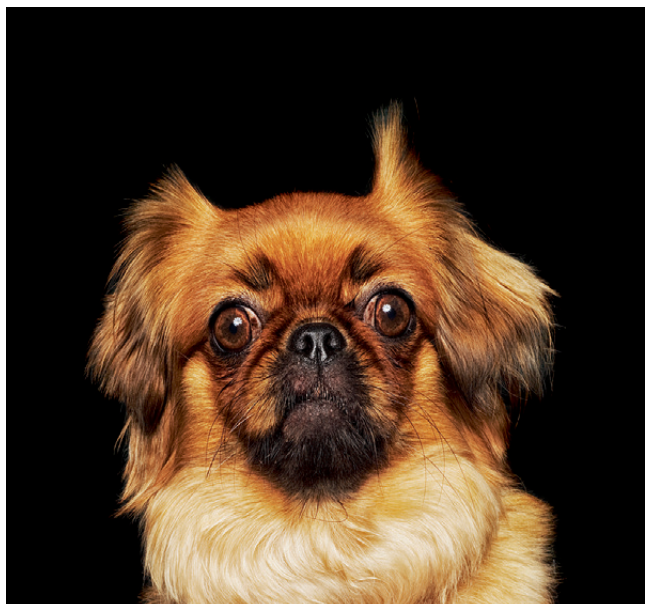


# U N E V I E D E C H I E N

Ce partenaire est un joyeux compagnon de route. Notre relation avec le meilleur ami de l'homme a beau remonter à l'origine de la civilisation, la joie qu'il nous procure reste intemporelle.

TEXTE CAROLINE COILE  
PHOTO JENS HEILMANN







---

## « LES CHIENS PARTAGENT NOTRE SENS DE L'AVENTURE, TOUJOURS PRÊTS À SAUTER SUR LES SIÈGES ARRIÈRE »

---

**C'est le scénario que la plupart des maîtres adorent :** voiture bichonnée, réservoir plein, agenda libéré et l'ami fidèle tournoyant, guettant le signe de tête qui marquera le départ d'une nouvelle virée. Une balade avec votre chien est l'un de ces événements quotidiens, au summum de l'éternelle relation entre l'homme et l'animal de compagnie.

Sur le site de Blick Mead, se trouve une excavation située près du monument préhistorique de Stonehenge dans le sud de l'Angleterre. Une découverte vient d'y mettre en lumière le caractère unique et ancien de ce lien. Nichée entre des pierres noircies par le feu, des outils primitifs et des os d'aurochs fossilisés, une dent de chien a été mise au jour par des excavatrices dans les fossés boueux jouxtant la route nationale A303. Il a été démontré que ce fossile était issu d'un chien de la taille approximative d'un berger allemand, reposant probablement à Stonehenge depuis quelque 7500 ans. De surcroît, des analyses ont démontré que ce mystérieux canidé avait bu de l'eau du Val de York, situé à 400 kilomètres des tranchées de Blick Mead – l'un des premiers records de distance britanniques !

Les chercheurs en ont tiré une conclusion extraordinaire : l'animal avait probablement servi de chien de chasse, frétilant de la queue aux côtés de son maître préhistorique tout au long des 400 kilomètres de ce voyage éprouvant vers le sud.

Ce premier voyage d'un couple homme/animal n'avait probablement qu'un but pratique. D'après les chercheurs, les premiers chiens domestiqués n'ont été que des chiens de garde et de chasse, se limitant à protéger les territoires des prédateurs et des ennemis. Quelques millénaires plus tard, cette relation a changé profondément. Le lien entre l'homme et son meilleur ami a évolué de pair avec la société. « Promener son chien » n'a plus rien à voir avec un quelconque moyen de survie, c'est au contraire devenu un ingrédient de l'hygiène de vie des centaines de millions de propriétaires de chiens – et des toutous eux-mêmes – autour du monde. Ces chercheurs ont récemment mis en lumière les bénéfices de cette relation privilégiée. Les études démontrent en effet que les propriétaires de chien tirent de nombreux bénéfices des promenades quotidiennes, tant physiques que sociaux, y compris une meilleure forme, une tension plus basse et un stress moindre. Que ce soit à la ville ou à la campagne, l'affection que ces fidèles partenaires nous portent au cours des promenades nous procure des bénéfices considérables pour notre équilibre mental.

Les propriétaires de chiens encourent moins de risques de dépression, et, d'un point de vue sociologique, les personnes qui promènent leur chien sont considérées comme plus sociables. Aujourd'hui, bien sûr, les chiens ont aussi leur place dans la voiture. Un moment privilégié tant pour Médor que pour son maître, pendant lequel on oublie tous les soucis quotidiens au profit d'un frisson d'aventure, ne serait-ce que pour un court moment.

Même si toutes les races ne sont pas de nature aventureuse, une balade en voiture éveille la curiosité de la plupart des chiens, assoiffés de nouveautés et prêts à découvrir de nouvelles sensations. Un tour en voiture est une fête pour nos amis quadrupèdes. Certaines races de chiens disposent d'environ 200 millions de récepteurs olfactifs, alors que l'homme n'en compte que 5 millions ; lorsqu'il met son museau à la fenêtre, c'est donc une flopée d'impressions passagères qui l'envahissent pendant que vous vous concentrez sur la conduite.

Il en va de même avec des instincts que votre chien peut partager avec son ancêtre de Stonehenge. Certains chercheurs émettent la théorie que, lorsqu'il est ballotté dans une voiture, le chien a la sensation de se retrouver « dans le peloton », allant à vive allure qu'il partage avec un compagnon de meute (ce pourrait être vous) au fur et à mesure que les objets défilent et qui réactivent son instinct de chasseur. Embarquer dans la voiture représente donc beaucoup plus qu'une simple balade à deux – c'est aussi l'opportunité pour votre chien de retrouver ne serait-ce qu'un moment un état d'exaltation originel.

Que ce soit au bout d'une laisse, en courant après une balle ou embarqués dans notre voiture, les chiens ont un talent naturel et inhérent pour nous rendre joyeux. Et ce talent a atteint sa perfection au bout de millénaires de compagnonnage. Chaque retour à la maison est célébré comme après un tour du monde. Ils nous jettent hors du lit, fourrant leur museau froid sous les couvertures, remuant la queue frénétiquement alors que nous n'avons pas encore ouvert les yeux. « On y va ? », semblent-t-ils dire. Difficile de résister.

Ils se lancent dans un ballet effréné à la perspective d'un petit tour ou d'une grande randonnée. Qu'ils soient endormis à nos côtés, qu'ils gambadent au loin ou qu'ils servent de copilotes, les chiens partagent notre sens de l'aventure, toujours prêts à sauter sur les sièges arrière, se moquant bien des traces boueuses qu'ils laisseront, espérant seulement que le système de navigation soit débranché, parce qu'en notre compagnie, l'aventure est leur ADN. □

### RIEN NE VAUT UN LAND ROVER POUR PROFITER DE VOTRE CHIEN.

Les ingénieurs et les designers de Land Rover s'intéressent constamment aux besoins des propriétaires de chiens ; des innovations spectaculaires vont voir le jour. Pour découvrir la plus récente gamme des accessoires Land Rover, rendez vous sur [landrover.fr](http://landrover.fr)





---

« LES ÉTUDES DÉMONTRENT QUE LES PROPRIÉTAIRES DE CHIEN TIRENT  
DE NOMBREUX BÉNÉFICES DES PROMENADES QUOTIDIENNES,  
TANT PHYSIQUES QUE SOCIAUX, Y COMPRIS UNE MEILLEURE FORME,  
UNE TENSION PLUS BASSE ET UN STRESS MOINDRE »

---



L E D E F E N D E R  
D E S C I E U X





Le Bonanza de Beechcraft est produit depuis plus longtemps que n'importe quel avion dans l'histoire. *Onelife* s'invite à l'usine de Beechcraft à Wichita, au Kansas, pour observer ce phénomène de plus près.

TEXTE COLIN GOODWIN  
PHOTOGRAPHIE DANIEL MÄNSSON







« LA DEMANDE  
POUR LE  
BONANZA N'A  
JAMAIS FAIBLI »





L'usine de Beechcraft à Wichita, au Kansas, construit le Bonanza depuis 1947. Aujourd'hui, les ouvriers comme Becky Doerfler et sa riveteuse (ci-dessous, à gauche) perpétuent la légende.

**Brandissant sa riveteuse**, Becky Doerfler se tient près du fuselage d'un Beechcraft Bonanza en cours de finition, constellé de têtes de rivets dorés se détachant fièrement de l'apprêt vert olive recouvrant ses flancs. Je me demande combien de rivets Becky Doerfler a bien pu poser dans l'usine Beechcraft à Wichita (Kansas) au cours des quarante dernières années. Une carrière d'une remarquable longévité dédiée à un avion incroyable. Incroyable parce que, lorsque Becky Doerfler a posé son premier rivet sur une carlingue chez Beechcraft en 1976, le Bonanza volait déjà depuis 30 ans. On célèbre son 70<sup>e</sup> anniversaire cette année.

Sept décennies vraiment remarquables. L'histoire de cet avion légendaire débute pendant la Première Guerre mondiale, alors que les usines de Beech Aircraft Corporation produisaient des milliers d'avions de combat. À cette époque tumultueuse, le fondateur Walter Beech rêvait d'un avion civil et anticipait la demande d'un avion léger et maniable qui servirait aux hommes d'affaires et aux milliers de pilotes formés pour la guerre. Ralph Harmon, le chef de l'équipe des concepteurs, acheva le projet Bonanza, dont le premier prototype décolla en décembre 1945. La production débuta en 1947 – exactement un an avant le lancement des Land Rover Series I de Land Rover dans l'usine Rover de Solihull. Le reste, comme on dit, c'est de l'histoire.

Tom Turner est le rédacteur en chef d'*ABS Magazine*, la revue officielle des aficionados du Bonanza. Depuis plus de trente ans, il pilote cet avion. L'euphorie qui l'a saisi au cours de son premier décollage aux commandes du Bonanza ne l'a plus jamais quitté. « À l'époque, j'étais un jeune instructeur et l'un de mes élèves qui possédait un modèle de 1950 m'a fait faire un tour. J'ai été tellement impressionné par cette sensation de robustesse, cette excellente visibilité et la simplicité ergonomique du cockpit que je n'ai plus jamais quitté ce modèle. »

« Pour bien comprendre le succès du Bonanza, il faut d'abord se pencher sur sa conception révolutionnaire. Construit au milieu d'un foisonnement de conceptions d'avions légers inspirés des énormes progrès technologiques militaires, le Bonanza offrait quelque chose de nouveau », explique Tom Turner. « On ne parlait pas encore d'ergonomie dans les années 40 », continue-t-il, « mais c'est dans ce domaine que se sont engouffrés Ralph Hamon et ses collègues avec le Bonanza,

en devançant tous les avions légers de l'époque. Ils avaient conscience qu'il fallait un avion à la fois ergonomique, élégant, confortable et agréable à piloter ». D'après Tom Turner, l'intérieur du Bonanza était inspiré par les avancées dans le domaine automobile d'après-guerre, et c'est cette sensation de luxe et de confort qui a séduit le client civil.

Tout comme les Land Rover Series I à la même époque, les méthodes de construction étaient futuristes. Lorsque le Bonanza a été lancé sur le marché, la plupart des avions légers étaient faits d'une carlingue en acier recouverte de toile, alors que le nouveau Beechcraft s'inspirait des techniques de carlingues en aluminium riveté utilisées dans les dernières années de la guerre. Une inspiration similaire de l'autre côté de l'Atlantique →



## LA LÉGENDE PERDUE

Les derniers Land Rover Defender modernes sont sortis des chaînes de Solihull le 29 janvier 2016, marquant le fin d'une production qui s'est étendue sur presque sept décennies. Mais qu'on se rassure : cette voiture légendaire sera ressuscitée sous la forme d'un nouveau Defender, un successeur authentique, qui sera lancé dans les années à venir.





**« LE SEUL ÉLÉMENT PERMETTANT  
DE SENTIR NOTRE VITESSE  
EST DE REGARDER LES CHAMPS  
DÉFILER 600 MÈTRES  
PLUS BAS »**

conduisait à la carrosserie en alu riveté du Land Rover – tout comme pour une carlingue. Léger, robuste et facile à assembler. Les Land Rover, tout comme le Bonanza, offrent des lignes et une prise en main qui restent largement caractéristiques, même si les deux ont depuis bénéficié d'évolutions significatives. La conception originale, le Model 35, disposait d'un « ruddervator », une queue en V particulière, qui combinait la gouverne de direction, la dérive et les gouvernes de profondeur dans une unité simple et légère. Les modèles suivants du Bonanza ont délaissé le ruddervator (définitivement abandonné en 1982) au profit d'une queue conventionnelle. La fin des années 60 vit aussi une modification significative avec le lancement par Beechcraft du Model 36, une version allongée du fuselage (25 cm), une évolution qui permettait d'accueillir 6 passagers au lieu de 4 pour le Model 35. Land Rover, de son côté, avait développé de la même manière un châssis allongé, qui passait de 80 pouces à 86 pouces, puis à 107 pouces pour un pickup, et, deux années plus tard, le premier modèle quatre portes.

Dès le premier jour, c'est pourtant l'intérieur confortable du Bonanza qui lui a permis de se détacher de la concurrence. Les modèles actuels se rapprochent

encore plus du Land Rover : magnifique cuir piqué, belle moquette et finitions impeccables. Les clients sont invités à venir assister à la construction de leur avion, en participant au choix des finitions parmi un vaste éventail de tissus et de couleurs. Prendre les commandes de son avion dans le Beechcraft Delivery Center et décoller dans son bijou flambant neuf, c'est une grande émotion. D'autant que vous suivez les pas de propriétaires prestigieux, tels que Gordon Cooper, l'un des astronautes du projet Mercury, qui a acheté son Bonanza au début des années 60. Sa robustesse et son pilotage sans chichis en ont aussi fait le favori d'aventuriers du bout du monde tels que Bill Odom qui a été le premier pilote à relier Hawaï au continent sur un avion léger en 1949, ou Peter Mack qui, en 1951, a fait le tour du monde à bord de son Bonanza, le « Friendship Flame ».

À l'inverse de ses concurrents, la demande pour le Bonanza n'a jamais décliné. Au final, la recette de son succès est simple et pérenne : un avion robuste et confortable qui remplit sa mission sans bing bling et sans tracas, et, tout comme le Defender, sa réputation solide lui a assuré une popularité enthousiaste. Sa production de 18 000 exemplaires peut sembler modeste, mais dans le domaine de l'aviation, c'est considérable et proportionnellement comparable aux 2 millions de Defender sortis des chaînes de production de Solihull.

Même si mon vol de deux heures à bord de l'appareil de démonstration n'avait aucune ambition sportive, on ressentait bien la hardiesse de l'avion lorsque le pilote Will Klein a mis les gaz et a lancé notre Beechcraft sur la piste de 2 500 m. En frôlant les 75 milles nautiques, nos roues quittaient le tarmac, nous relevions le train et virions vers l'est.

Sans la magie de la navigation par GPS, il serait facile de se perdre. Le Kansas est plat et se déroule pratiquement jusqu'à l'infini. Seuls des parcs d'éoliennes viennent en briser la monotonie. Will Klein montre du doigt un vieux relais qui a été déserté suite à la multiplication des autoroutes qui nervurent le néant sous nos ailes. Ce relais est encore une destination populaire pour les pilotes locaux qui cherchent un prétexte pour voler.

Tranquille, discret et stable, le puissant moteur de 9 litres ronronne à notre vitesse de croisière de 165 milles nautiques. Le seul élément permettant de sentir notre vitesse est de regarder les champs défiler 600 mètres plus bas.

Le soleil disparaît et nous nous régalaons à la vue des scintillements de Wichita à l'approche de la piste de Beech Field. Piloter de nuit un avion si léger est une expérience magique, presque mystique. Ces deux heures sont passées trop vite. En un clin d'œil, Will Klein allume les éclairages de la piste en tapotant sur le bouton de transmission de la radio. Les volets sont déployés, le train est sorti, et le Bonanza entame son approche à 75 milles nautiques pour un atterrissage tout en douceur.

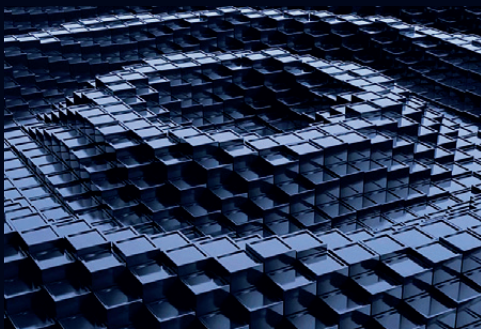
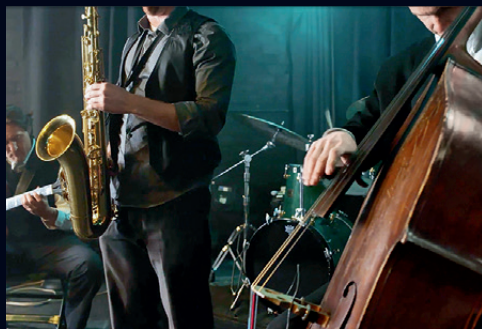
On comprend facilement pourquoi le Bonanza de Beechcraft n'a pas vieilli. Tout comme le Defender, la conception révolutionnaire et la robustesse du Bonanza lui ont procuré sa légende et son âme – ainsi qu'une longévité que jamais ses créateurs n'auraient pu imaginer. □





L'écrivain Colin Goodwin (à droite) et le pilote maison Will Klein (à gauche) amènent le Bonanza sur son fief : les cieux infinis de Wichita.

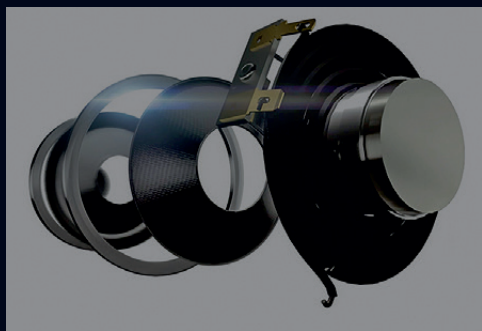




# F R A N C H I R

## L E M U R D U S O N

Inspiré de la perception humaine du son, le Signature Sound System de Meridian a révolutionné la conception sonore intelligente.





**L'intelligence artificielle** fera les gros titres dans les années à venir, mais le design audio intelligent ne sera pas en reste. En général, le mot intelligence dans « intelligence audio » se résume à la recherche d'une fréquence radio, d'un appareil ou d'une piste que l'on souhaite écouter. Pour Meridian Audio, le partenaire de Land Rover, ce n'est que le point de départ de l'intelligence sonore.

« Il s'agit d'une véritable science, combinant l'excellence de l'ingénierie et le travail méticuleux pour un plaisir d'écoute cristallin, immersif et aussi accessible que possible », dit Rayner Sheridan, le directeur marketing de Meridian. « Les progrès de la technologie du son intelligent sont tout simplement époustouffants. »

De son poste, Rayner Sheridan est bien placé pour observer ces technologies intelligentes que Meridian applique à une large gamme de produits, depuis les systèmes à domicile jusqu'à l'équipement de yachts ou de voitures de luxe. Travailler sur la perfection sonore par le biais de l'intelligence numérique est le cœur de métier de Meridian depuis les années 1980. À l'époque, la société s'était engagée dans la recherche de pointe en matière de numérisation du signal audio. L'expertise récoltée de ces efforts a abouti à la première enceinte numérique au monde, la D600 – une pierre blanche qui a marqué ce secteur de l'industrie en 1989.

Depuis, la société est restée leader avec son approche numérique de la technologie du son. Ayant recours au Digital Signal Processing (DSP) – traitement numérique du signal – les nouvelles enceintes de Meridian donnent un rendu spectaculaire qu'aucun système analogique n'a pu atteindre. Les enceintes DSP englobent tous les éléments qui, dans un système conventionnel, se trouvent séparés : crossover, convertisseur, amplificateurs et les haut-parleurs eux-mêmes. C'est ce qui permet à cette technologie DSP de recréer un environnement sonore pur et fidèle, répondant aux attentes des artistes de studios, mais aussi au déploiement de la résolution sonore renforcée des connexions à large bande passante, tout comme aux exigences des services de streaming en ligne. Le résultat est un son indiscutablement plus clair, plus fidèle, intelligemment déployé pour un auditoire totalement tourné vers le numérique.

Pour rehausser le confort d'écoute dans l'habitacle des Land Rover, Meridian transpose à son Signature Sound System son approche intelligente du son. Cette technologie est utilisée dans les solutions automobiles et est activée par sa technologie exclusive Trifield 3D. Cette dernière est une première mondiale et s'inspire de la manière dont l'homme perçoit et traite les ondes sonores. Il comprend des canaux de hauteur dédiés qui apportent la sensation d'un véritable équilibre entre, par exemple, les instruments de musique, répartissant harmonieusement l'environnement sonore dans tout l'habitacle. La sensation est encore accrue avec la technologie Cabin Correction, qui répartit de manière

intelligente les basses, ainsi que le Digital Dither Shaping qui préserve la qualité, quelle que soit la source : radio ou bien dispositifs USB ou Bluetooth.

Le nouveau Range Rover Velar (voir pages 20-31) est justement équipé de cette innovation intelligente de Meridian, délivrant une puissance totale de 1600 watts. Le système comprend 23 enceintes de haute qualité réparties judicieusement dans l'habitacle, chacune soigneusement calibrée pour recréer un environnement sonore luxueux et réaliste. Pour accomplir cette perfection sonore, Meridian a travaillé chaque détail de son système audio avec les concepteurs et les ingénieurs du Range Rover, créant un système exclusif, élégant et holistique dans lequel chaque élément s'intègre harmonieusement, le tout aboutissant à l'expérience sonore la plus parfaite sur la route. Ce niveau extrême n'est possible qu'avec la maîtrise du DSP par Meridian, associée avec les recherches approfondies de la firme dans le domaine de la psycho-acoustique et de la perception du son par l'oreille humaine, ce qui est la base même de ses technologies exclusives.

« L'arrivée des enceintes D600 a marqué le début d'une nouvelle approche de la production sonore », dit Rayner Sheridan.

« Depuis, notre compréhension de ce qui est possible en matière de technologie audio intelligente est beaucoup plus aboutie. »

La limpidité de l'habitacle du Range Rover Velar s'accorde harmonieusement avec la perfection du Signature Sound System de Meridian.







L A C H A S S E





# A U X O M B R E S

Pour profiter des meilleurs moments de la vie, il faut s'engager. Lorsque le photographe paysagiste Julian Calverley conduit son tout nouveau Land Rover Discovery dans les ténèbres qui précèdent l'aube en Écosse, c'est précisément ce qu'il recherche.

TEXTE NATHANIEL HANDY  
PHOTOGRAPHIE JULIAN CALVERLEY





« JE PENSE QU'IL EST IMPORTANT  
QUE CHACUN PUISSE PASSER  
DU TEMPS SEUL DANS LE PAYSAGE »

Ci-dessus : La côte d'Elgol dévoile son caractère venteux dans l'une des photos signées Julian Calverley. Ci-dessous ; Julian Calverley et son Discovery se rendent vers l'un des nombreux chemins cachés de Skye. À droite : l'équipement de Julian soigneusement sélectionné pour son voyage à Skye, comprenant son appareil photo fait sur mesure par Alpa, le fabricant suisse.







« On raconte que JMW Turner s'était attaché au mât d'un bateau en pleine tempête. Il tenait à vivre intégralement l'expérience ». Julian Calverley, le photographe paysagiste, évoque ici l'une des plus grandes inspirations de son œuvre. Il est régulièrement retourné au nord-ouest de l'Écosse pendant 11 ans, plus précisément sur l'île de Skye, en vue de saisir l'essence de ce qu'il ressent dans cet environnement majestueux. Mais vous ne retrouverez pas ses clichés sur les boîtes de biscuits écossais. « Je ne cherche pas à fixer l'image stéréotypée de Skye », dit-il. « Ce sont les mauvaises conditions météo qui m'intéressent. » L'endroit est bien choisi. Le temps peut y être calamiteux.

L'île de Skye regroupe une série de péninsules tentaculaires situées dans les eaux du Minch. Lorsque le vent provient de l'Atlantique, elle se retrouve piégée dans les pics reculés de la chaîne montagneuse nommée Cuillin. Ce paysage presque chauve strié de vallons, de torrents cristallins et de falaises, attire artistes et amateurs d'escalade depuis le début du romantisme, le lieu devenant plus émouvant qu'effrayant. Cette fois-ci, le séjour de Julian prend une autre saveur car, pour la première fois, il se retrouve au volant du nouveau Land Rover Discovery pour parcourir cet impressionnant avant-poste écossais.

« C'est en Discovery que j'ai toujours effectué ce parcours de 12 heures depuis chez moi, à côté de Londres », explique Julian. « Mais c'est la première fois que je prends le nouveau Discovery, d'où mon impatience. »

Julian consacre beaucoup de temps à la photographie publicitaire. Son travail sur les paysages lui permet d'en échapper et d'exercer en solo. « J'aime venir en hiver, entre septembre et mars », dit-il. « La lumière rasante me permet de travailler toute la journée. Je me mets en route le matin avant le lever du soleil pour être sûr d'être seul. C'est important, d'être seul dans cet environnement. La solitude permet de mieux saisir ces paysages – seul, peut-être assez vulnérable dans ces immenses espaces, témoin de la puissance du temps qu'il fait. »

#### L'APPEL IRRÉSISTIBLE

« Au départ, je voulais simplement aller en Écosse pour mettre en boîte ce paysage époustoufflant », dit Julian. « Mais j'ai vite compris qu'il me fallait appréhender l'atmosphère de l'endroit. Alors je me suis engagé. Peu importe les conditions météo, je quittais l'hôtel pour être en immersion dans cette nature. » Avant l'aube, à l'aide de sa torche électrique, Julian vérifie son matériel : un magnifique appareil photo entièrement fait à la main par la firme suisse Alpa ; un trépied Gitzo, l'accessoiriste de caméras ; →

#### DES ÎLIENS INNOVANTS

**TOM EVELING &**

**CRAIG STEELE**

**CAFÉ SIA AVEC**

**SKYE ROASTERY**

« Toute notre production est locale, mais notre thème est italo-écossais. Avec mon van, je suis allé chercher à Pise un four à pizza au bois que j'ai rapporté ici. Craig est allé au Hampshire pour récupérer un torréfacteur français de café rouge de marque Samiac. Une superbe bécane vintage dans laquelle il grille des grains de café haut de gamme provenant de pays aussi lointains que la Tanzanie, l'Indonésie et le Honduras. Un sacré remue-ménage sur l'île ! »

[www.cafesia.co.uk](http://www.cafesia.co.uk)





la mécanique de précision et le niveau de la tête de trépied d'Alpa ; un parapluie-tempête qu'il peut tenir dans une seule main de manière à pouvoir photographier de l'autre main ; une protection étanche pour l'appareil photo (« le meilleur marché de mon attirail, mais celui que je ne puis me permettre d'oublier à l'hôtel ») ; une doublure en laine de mérinos et un imperméable ; des cartes ; un compas ; une flasque de boisson réconfortante ; et, pour déambuler, le fidèle Land Rover Discovery. « Il est facile de se laisser entraîner dans la course aux équipements », remarque Julian. « Moi, je ne prends que le minimum. Je n'emporte pas un arsenal d'objectifs. Alors tout est simple et je peux me concentrer sur l'instant donné. Mon appareil n'a même pas de viseur. Ce qui revient à dire que j'observe tout d'une manière totalement naturelle. Je pénètre dans le lieu. »

#### PREMIÈRE LUMIÈRE

« Il m'arrive de rester plus d'une heure sur place », continue Julian. « Car le bon moment peut n'apparaître que pendant une minute. C'est comme cela, ici ; les conditions changent sans arrêt et le bon moment peut ne jamais se représenter de la journée. »

Dans ces conditions si difficiles, avec si peu de perspectives, quel est donc l'intérêt ? « Le mauvais temps, c'est génial », s'exclame Julian. « C'est intimidant, voire effrayant ; on retourne en enfance. On ressent la chair de poule. Sans cette sensation, pourquoi donc se fatiguer à prendre une quelconque photo ? »

Julian montre une image prise sur les roches basses près du port d'Elgol. « Dans cette image, l'eau provient en fait de derrière moi, contrairement aux apparences », explique-t-il. « Les vagues montent et m'encerclent. Il faut rester sur ses gardes et se méfier du danger. Mais une chose est sûre : si on parvient à ramener un beau cliché, le jeu en vaut la peine. »

Il faut bien calculer son coup et se retirer à temps. « J'en suis même arrivé à me dire, c'est bon, je tiens ma photo, il faut que j'y retourne », se souvient-il. C'est très bruyant. Le vent hurle. Les vagues se déchaînent. Les habits claquent. Quand les choses deviennent périlleuses, il est rassurant de l'avoir à proximité. » Il tapote le volant chauffé du Discovery.

Le Discovery de Julian est aussi minutieusement équipé que son propre matériel. Tout comme ses choix de palissandre pour la poignée de son Alpa, il peut sélectionner des finitions de chêne, de titane et d'aluminium, ainsi que des cuirs fins et de luxueux tissus, dont le plus beau cuir Windsor surpiqué sur mesure pour l'habitacle. Une véritable invitation à ceux qui ont la sensibilité de Julian : la qualité dissimulée dans les moindres détails.



#### DES ÎLIENS INNOVANTS

#### SHIRLEY SPEAR RESTAURATRICE 'THE THREE CHIMNEYS'

« La plupart des petits cottages n'ont que deux cheminées et deux lucarnes entourant une porte. Ici, une cheminée a été ajoutée car il s'agissait de la boutique du village – d'où le nom Three Chimneys. Lorsque je suis venue ici pour la première fois, il y avait de la tourbe dans l'âtre et le sol était en terre battue. J'ai mangé du maquereau et des frites. Du maquereau pêché dans le loch, grillé dans des flocons d'avoine. Aujourd'hui, nous servons du bœuf local des Highlands et de l'agneau du Soay, du chevreuil et des Saint-Jacques pêchées à la main. J'ai toujours voulu promouvoir la bonne vieille cuisine écossaise. »  
[www.threechimneys.co.uk](http://www.threechimneys.co.uk)

« J'ai toujours eu des Land Rover », se souvient Julian. « J'ai appris à conduire dans un tout-terrain militaire. Le lendemain de mon permis, je me suis rendu de Land's End à John o' Groats. J'aimais le concept des Land Rover, leurs lignes et leur vocation utilitaire. »

La vie de Julian a changé, tout comme ses Land Rover. Parti des Series I, il a adopté le Defender 90, puis le Defender 110. Avec l'expansion de sa famille et de son travail photographique, il est passé au Discovery 3 puis au Discovery 4. « Les lignes sont superbes », déclare-t-il, ingénu, en parlant de l'avant profilé et de la ligne de caisse abaissée du nouveau Discovery. « Et il est confortable », ajoute-t-il après un premier essai. « Il est luxueux sans être ostentatoire. »

Le confort, ajoute-t-il, est aussi une question de robustesse. La polyvalence et les capacités hors-piste du Discovery lui permettent d'aller n'importe où, quand il veut et comme il veut. « Ce véhicule est à l'aise partout. Je l'emmène n'importe où, les yeux fermés », précise-t-il. Ces lignes efficaces, cette robustesse sous-jacente, sans oublier ces performances, tout cela rime avec les aspirations de Julian en matière de photographie. →

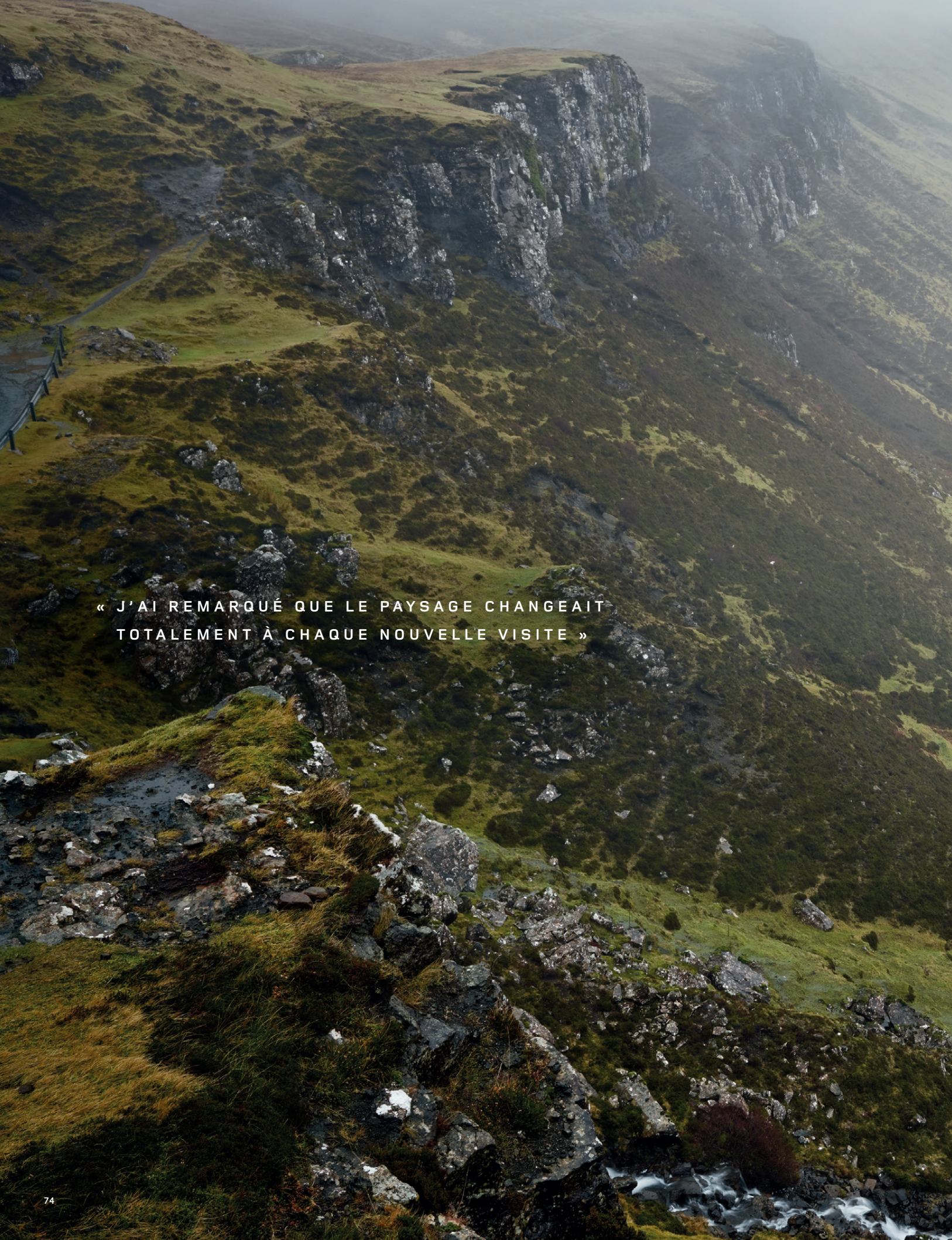




Le nouveau Discovery se fraie  
un chemin sur un pont à Sligachan  
dans la lumière déclinante de  
l'après-midi. Ci-dessous à droite :  
Julian Calverley et son Alpa chéri.







« J'AI REMARQUÉ QUE LE PAYSAGE CHANGEAIT  
TOTALEMENT À CHAQUE NOUVELLE VISITE »









« JE NE ME SUIS PAS CONTENTÉ DE REGARDER.  
J'AI SAISI LE MOMENT. J'EN AI FAIT UNE PHOTO »







## DES ÎLIENS INNOVANTS

### ALAN DICKSON ARCHITECTE RURAL

« Nous avons construit la première demeure moderne en bois sur Skye et nous sommes maintenant sur la première maison contemporaine couverte de métal, inspirée des bâtisses agricoles de l'île.

Les gens pensent que les maisons sur Skye sont de petits cottages blancs, mais nous nous intéressons à des constructions en remblai. La combinaison des matériaux – le bois et l'acier – nous donne beaucoup plus de liberté. Nous avons aussi pris en compte la dimension humaine de ces petites demeures, avec leurs murs à hauteur d'homme. J'ai intégralement construit cette maison moi-même, des fondations jusqu'au au toit. »

[www.ruraldesign.co.uk](http://www.ruraldesign.co.uk)

## LUMIÈRE DÉCLINANTE

Dans l'île de Skye, les journées sont courtes en hiver. À 15 heures, la luminosité diminue, et à 16 heures, l'obscurité règne. Et pourtant, ce coucher de soleil peut offrir d'autres mutations au gré du bal des nuages, inondant une montagne lointaine ou en se reflétant soudainement dans des étendues d'eau ainsi ravivées.

« Il m'arrive de retourner à l'hôtel, de m'asseoir et de me demander ce que je viens de vivre », remarque Julian. « Il peut se passer des semaines ou des mois avant que je ne consulte mon travail. C'est le moyen de prendre de la distance. Certains de mes travaux, je ne les ai pas visualisés depuis plus de deux ans. L'épreuve du temps me permet de voir si mon travail tient la distance ».

Ce que Julian met en boîte a des conséquences inattendues. Si bien qu'il a commencé à servir de guide particulier pour un ou deux visiteurs à la fois. « J'adore guider ces gens et leur montrer le paysage sous un autre angle », ajoute-t-il. « Souvent, il s'agit d'encourager les personnes à penser autrement et à rompre avec leurs habitudes. »

Tout en ouvrant le coffre de son Discovery, il explique comment le nouveau Seat Fold lui facilite la vie. « Lorsqu'il s'agit de réunir son équipement, le photographe de terrain dépend beaucoup de son véhicule », explique-t-il. « Ce ne sont pas ces sept places qui sont importantes, c'est cette polyvalence. La configuration me permet une liberté totale car je configure les sièges et le plancher à ma guise, en fonction de mes équipements. »

Que ce soit pour ses séances publicitaires ou pour ses escapades en solo, et même pendant ses moments libres, le Discovery de Julian sert en permanence de base pour les gens et les équipements. « C'est une question de flexibilité, quelle que soit la situation. Je peux le disposer en fonction du nombre de passagers à transporter à chaque moment. » Seul sur la route, comme c'est le cas ici à Skye, l'habitacle offre une sensation de sécurité et de calme, bien utile par mauvais temps, ajoute-t-il.

« En hiver, les conditions météo peuvent évoluer très rapidement. Mais je sais que je suis ici en sécurité. Je peux me réchauffer très vite. » Et si la tempête idéale se déclenche, celle qui va permettre le meilleur cliché, la nouvelle clé d'activation étanche portée au poignet est très rassurante : Julian pourra réintégrer son véhicule et démarrer rapidement, car il n'aura pas besoin de farfouiller pour trouver ses clés. Assis sur son siège

chauffant, il peut compter sur la connectivité de son large écran tactile 10 pouces In Control touch Pro, de la dernière génération de moteurs Ingenium et du système Terrain Response 2 qui surveille les conditions de conduite et sélectionne la meilleure façon de les aborder.

Son amour pour les paysages écossais et pour son Land Rover révèle son attirance pour une certaine robustesse et une certaine élégance. Sur ce terrain spectaculaire comme pour ses équipements, les Land Rover sont rassurants. « Des équipements adéquats et robustes me procurent toute la créativité dont j'ai besoin pour m'immerger dans les paysages », affirme-t-il. « Mais j'ai remarqué que l'endroit change totalement à chaque visite. Mettre en boîte ces moments me procure un réel plaisir. J'ai vu des choses que personne d'autre ne verra. Je ne me suis pas contenté de regarder : j'ai saisi le moment. J'en ai fait une photo. » □



### DÉCOUVREZ SKYE EN PROFONDEUR

Suivez Julian en voyage vers l'île de Skye et explorez cette histoire interactive sur [landrover.com/skye-discovery](http://landrover.com/skye-discovery)





L'AMBASSADEUR  
VAINQUEUR  
ARMEL LE CLÉAC'H,  
1<sup>ER</sup> DU VENDÉE  
GLOBE 2016

TEXTE SÉBASTIEN RAFFAELLI



Pour l'édition 2016 du Vendée Globe, Land Rover était partenaire officiel à la fois de l'épreuve et d'un des skippers favoris, Armel Le Cléac'h. Arrivé premier le 19 janvier dernier, après deux deuxièmes places en 2009 et 2013, le navigateur breton est au comble du bonheur. Récit d'une aventure humaine, sportive et technique.

Il la voulait et il l'a eue ! Après deux participations au Vendée Globe où il a terminé à une frustrante, mais déjà belle, deuxième place, le breton Armel Le Cléac'h a remporté le 19 janvier dernier cette mythique épreuve de tour du monde à la voile en solitaire et sans escale. Il a même battu le précédent record de François Gabart de presque quatre jours. Il n'a en effet fallu à ce skipper, parti favori, « que » 74 jours et une poignée d'heures pour partir et revenir aux Sables d'Olonne, en Vendée. « Ça fait du bien », s'est exclamé Armel après avoir franchi la ligne d'arrivée. « Je suis bien sûr très content de gagner ce Vendée Globe, mais ça n'a pas été simple. Du début à la fin, ça a été une bagarre intense avec tous les concurrents et Alex Thompson, notamment, sur la remontée de l'Atlantique. Il y a eu beaucoup de rebondissements et ça a été vraiment dur à vivre à bord, surtout les dernières semaines. Mais je me suis accroché, je savais qu'il y avait une vraie opportunité de victoire à aller chercher au bout. »

### L'ÉMOTION DE L'ARRIVÉE

Et au bout de cette dernière ligne droite, ce sont des dizaines de bateaux, la foule et surtout beaucoup d'émotion qui l'attendaient « Dès le matin du dernier jour, il y avait beaucoup de bateaux qui venaient me voir », raconte-t-il. « L'émotion de l'arrivée, c'était déjà un grand moment. Etre le premier à revenir aux Sables d'Olonne, c'est une fierté. Et puis la remontée du chenal, c'était incroyable : retrouver la communion avec le public qu'on a quitté plus de 70 jours avant ! J'ai eu beaucoup de soutien, beaucoup de messages de mes proches, de l'équipe, des sponsors, qui me disaient que ça allait le faire. A l'arrivée, j'étais rayonnant, parce que c'était le résultat de plusieurs années de travail. Ça faisait dix ans que je rêvais de gagner le Vendée Globe, c'était ma troisième participation d'affilée. Il y a quatre ans, ce n'était pas passé loin. Je suis très heureux d'avoir enfin réussi à le gagner et de manière plutôt belle. »



### LAND ROVER SUR LE PONT

Dans un esprit commun d'aventure, de conquête, de performance et de dépassement de soi, Land Rover et le Vendée Globe étaient partenaires pour cette édition 2016 de la célèbre épreuve de navigation. Pour la marque, cela signifiait une présence de tous les instants, depuis le site Internet officiel de la course jusqu'aux flancs du bateau vainqueur le jour de l'arrivée.

-Land Rover était « voiture officielle » de l'épreuve et a fourni des véhicules à l'équipe chargée de l'organisation.

-Le programme d'activités Land Rover Territories a permis à des clients de la marque d'assister au départ de la course et d'accéder au PC course.

-Le jeu vidéo en ligne, Virtual Regatta, permet de vivre par ordinateur interposé la même aventure que les skippers de l'épreuve. Deux fonctionnalités du jeu sont proposées par Land Rover :

le « Pack Furtif », qui rend le joueur invisible aux autres participants pendant un temps limité, et la « Suggestion de Route », qui donne une trajectoire optimisée pour votre bateau virtuel en fonction des prévisions météorologiques.

-Trois bateaux semi-rigides relookés aux couleurs de la marque ont emmené une vingtaine de clients Land Rover accompagner le bateau vainqueur de la ligne d'arrivée à la remontée du chenal des Sables d'Olonne.



Le navigateur breton a été surpris par le nombre de bateaux venus l'accueillir au large des Sables d'Olonne.





## ARMÉL LE CLÉAC'H EN CHIFFRES

**Age** 39 ans

**Participations au Vendée Globe**

3 (2009, 2013 et 2016)

**Arrivée** Le 19/01/2017 à 16h37

**Temps de course** 74 jours 3 heures 35 minutes

46 secondes

**Distance parcourue depuis le départ**

24 500 milles marins

**Plus grande distance parcourue en 24h depuis**

**le départ** 524 milles marins (le 16 janvier)

**Meilleure vitesse sur 24h depuis le départ**

22 nœuds (le 16 janvier)



## LE MONOCOQUE BANQUE POPULAIRE VIII EN CHIFFRES

**Mise à l'eau** Juin 2015

**Longueur** 60 pieds (18,28 m)

**Maître-bau** 5,80 m

**Tirant d'eau** 4,50 m

**Tirant d'air** 29 m

**Poids** 7,5 t

**Voilure totale** 600 m²

## LA FIABILITÉ DE BANQUE POPULAIRE VIII

Les pépins de navigation ont été peu nombreux, et le navigateur breton n'a pas eu à subir trop d'avaries : « On a construit ce beau bateau, Banque Populaire VIII, en Bretagne. Et après des mois d'entraînement à peaufiner cette bête de course, j'ai été très heureux de naviguer sur ce voilier qui a été parfait. Cette victoire est aussi celle de mon équipe, car ils ont passé des heures à travailler dessus dans l'ombre. J'ai eu quelques bricoles, bien sûr, mais pas de gros souci particulier. Le seul problème qui m'a un peu gêné a été la casse d'un hook de génois, la pièce qui tient la voile en tête de mât, et du coup je ne pouvais plus utiliser cette voile depuis le milieu du Pacifique. Le reste, c'était de l'usure normale, des pannes logiques. On a utilisé notre expérience du Vendée Globe précédent, où on avait racheté un voilier. Là, on a défini un cahier des charges et on a construit un monocoque performant. On a fait le choix des foils, qui n'était pas forcément évident. Mais on est allé au bout de notre démarche et ça a payé. Et puis, une fois en mer, on prend soin du bateau et le bateau prend soin de nous. Chaque détail, chaque bruit peut être suspect, on est vraiment à l'écoute parce qu'on sait que le moindre problème technique peut tout faire basculer. »

## UN MATCH FRANCE-PAYS DE GALLES

Quant au duel avec Alex Thompson, qui le talonnait et lui a causé de nombreuses sueurs froides, Armél Le Cléac'h le voit avec sportivité et il lui passe d'ailleurs le relais : « C'était un beau match France-Pays de Galles, comme au rugby. Dans les mers du sud, j'avais annoncé que le crunch était lancé, mais je ne pensais pas que ça allait durer jusqu'au bout. Il n'a pas lâché le morceau et il a tout donné, bravo à lui. Il a fait une très belle course, mais je suis très heureux d'être devant lui ! Il a gagné une place par rapport à la dernière édition, moi aussi, et je lui souhaite de gagner encore une place dans quatre ans. Le Vendée Globe, c'est une page qui se tourne pour moi. J'ai donné beaucoup de ma vie à préparer et à participer à cette course vraiment difficile. Maintenant que j'ai réussi à gagner, à réaliser mon rêve, je peux passer à autre chose. J'enchaîne sur un super projet, un grand trimaran qui est en construction. Donc, la suite du programme sera sur des bateaux différents, plus grands, sur un circuit qui s'annonce palpitant. Le Vendée Globe, c'était une belle histoire et qui se termine en toute beauté, je suis très heureux. » □



Le navigateur Armél Le Cléac'h est ambassadeur Land Rover France depuis 2014.





Il est possible d'essayer les nouveaux modèles de la gamme sur un parcours de routes et chemins enneigés qui entourent la station de La Plagne.

## UN PARTENARIAT EN HAUTE ALTITUDE LAND ROVER À LA PLAGNE

Land Rover et la station de ski de La Plagne (Savoie) ont inauguré cette année un partenariat qui permet à la marque d'être fortement présente dans l'une des stations de haute montagne les plus fréquentées du monde.

TEXTE SÉBASTIEN RAFFAELLI

Avec environ 2 500 000 touristes par an, la station de ski de La Plagne (Savoie) figure dans les toutes premières places du classement international de fréquentation. Autant dire qu'ils sont nombreux à arpenter la vallée de la Tarentaise lorsque l'hiver arrive et que les premiers flocons de neige tombent. Or, il se trouve que le franchissement des cols de haute montagne et le chargement de skis dans le coffre, c'est un domaine que les modèles de la gamme Land Rover maîtrisent parfaitement. Cette communion d'esprit est aujourd'hui officialisée avec un partenariat entre Jaguar Land Rover et La Plagne. « C'est une opportunité qui permet de se démarquer des partenariats traditionnels noués avec les stations », déclare Xavier Feuillant, le Directeur Général de l'Office de tourisme de La Plagne. « Famille, sport, aventure, art de vivre, sécurité, performance et plaisir sont des valeurs communes que nous partageons avec Land Rover. Tout au long de la saison, nous misons sur la dimension « expérience » en proposant des opportunités atypiques de conduite sur des routes enneigées. » En effet, un parcours soigneusement tracé sur routes

fermées donne l'occasion d'essayer différents modèles de la gamme en ville, sur des routes de montagne et sur des surfaces enneigées, afin de démontrer leurs talents. Ainsi, dès février c'est un Range Rover Evoque qui est disponible à l'essai. Un Range Rover Sport V8 5,0 I SVR a rejoint par ailleurs la station sur la Fun Zone, un disque de glace de 80 m de diamètre où toutes les folies sont possibles ! Les équipes d'encadrement du domaine ont également été équipées de véhicules de la marque pour se déplacer pendant la saison, en soutien aux activités logistiques. Pendant les samedis de chassé-croisé, c'est une équipe de « Snow Angels » en Land Rover qui vient prêter main forte aux vacanciers dans le montage de leurs chaînes à neige sur les routes qui mènent à la station. Enfin, la station a le droit à une belle exclusivité. Le tout nouveau Discovery, ce SUV parfait pour les activités hivernales et montagnardes, est en effet exposé en statique jusqu'à la fin de la saison. Il se trouve sur le toit d'un ancien abri d'une expédition polaire française, installé sur le front de neige. Toutes ces activités hors du commun seront en place à La Plagne jusqu'à la fin de saison, mi-avril. □



### « L'ŒUF-SURPRISE »

L'une des télécabines qui part de la station de La Plagne pour atteindre le haut des pistes a été entièrement décorée aux couleurs de Land Rover. Ce n'est pas juste pour le look, elle sera le lieu d'expériences insolites pour les skieurs qui monteront à bord : de petits événements y auront lieu en rapport avec certaines dates importantes du calendrier.





## À LA DÉCOUVERTE D'ULURU



### UNE PIERRE BLANCHE

Non seulement le Defender est l'un des véhicules les plus légendaires jamais créé, il est aussi le plus adulé. Son endurance tout comme la passion indéfectible de ses propriétaires aventureux expliquent le caractère spécial des Defender Journeys [les randonnées en Defender] – si spécial que ses aficionados ont déjà effectué le nombre impressionnant de 500 Defender Journeys autour du globe. Pour visionner la carte interactive des 500 Defender Journeys, rendez-vous sur le lien à droite.

### Jack Dobson a baptisé son Defender

« Bruce ». « Une inspiration australienne, dirait-on », remarque ce consultant environnemental de 35 ans, qui a quitté le Royaume-Uni pour l'Australie il y a six ans, « et c'est d'ailleurs le nom que la production du film *Shark* avait donné au monstre marin ». « Comparaison un peu tirée par les cheveux, même si mon Defender est gris comme un requin – et des requins, nous n'en manquons pas ! »

Ainsi baptisé, le Defender se devait de découvrir son nouvel environnement, une sacrée odyssée. De la banlieue de Sydney, il fallait viser Uluru. Profitant d'un congé entre deux jobs, Jack et son partenaire avaient décidé de rejoindre le monument qui incarne son pays d'accueil. C'était une première, mais, en tant qu'Australien d'adoption, il se sentait investi de cette mission.

Néanmoins, tout en dévalant les pistes et les raccourcis du vaste désert australien, il prenait conscience que sa voiture était un lien inexorable à son passé. « J'avais 16 ans lorsque j'ai eu mon premier contact avec Land Rover au Royaume-Uni », se souvient-il. Jack a acheté son premier Series 2A avec son père, qui, pendant une année, l'a aidé à le mettre au point. Il avait alors atteint 17 ans, l'âge de conduire son carrosse. Il a

passé son permis, en utilisant son véhicule pour se rendre à l'école, l'université puis au travail. Lorsqu'il a émigré vers les antipodes, il a acheté un autre Land Rover – un Series 2A – celui précisément nommé Bruce.

« Dès le début, les Land Rover ont toujours joué un grand rôle dans ma vie », dit-il. La preuve en est son compte Instagram @jackuar\_land\_rover, sur lequel il vante les Land Rover sous toutes les coutures à destination de ses 75 000 abonnés.

La randonnée dans l'outback australien pour rejoindre Uluru a été organisée en moins d'une semaine, essentiellement dédiée à la transformation des sièges arrière pour pouvoir s'allonger. La modification accomplie, Bruce quitta Sydney en direction du rocher. Au cours des premières heures de leur aventure, les deux amis furent quelque peu abasourdis.

« Pendant les cinq premières heures, nous n'étions pas vraiment réveillés », admet Jack. Le but était de rejoindre Uluru au plus vite, le voyage de retour étant pour sa part consacré au barouder et à la visite des paysages grandioses. Les amis se relayaient au volant, pour profiter des panoramas qui défilaient. « La sortie de Sydney est assez longue », se souvient Jack, « mais ensuite, on se retrouve dans des paysages immenses. »

Au bout d'un moment, la latérite prit une couleur rouge brique ; les émeus et les kangourous firent leur apparition. « Les émeus semblaient aimantés par notre Land Rover », se souvient Jack. Bientôt, ils couraient autour de Bruce, alors que la ligne côtière s'estompait dans le rétroviseur.

Trois nuits de bivouac sous les étoiles et 3 000 kilomètres plus loin, cohabitant avec les kangourous, et remplissant à plusieurs reprises le lave-glace pour éliminer les insectes géants du pare-brise, Uluru émergea à l'horizon. « Pendant des kilomètres, l'énorme massif grossit au fur et à mesure qu'on s'en approche », raconte Jack. « Ce n'est qu'un rocher lisse, mais il est vraiment impressionnant. Le contraste entre les paysages urbains et ces horizons immenses, le ronronnement du moteur accompagnant le coucher du soleil derrière le fameux massif, la connexion qui se fait entre la piste devant et la poussière en-dessous, le Defender, au cours de cette randonnée, m'a aidé à m'imprégner de mon pays. » □

### REJOIGNEZ L'AVENTURE

Pour explorer d'autres Defender Journeys époustouflantes, et, pour partager votre propre expérience, rendez-vous sur [landrover.com/defenderjourneys](http://landrover.com/defenderjourneys)





# CASTROL EDGE PROFESSIONAL RECOMMANDÉ PAR LAND ROVER

LA FORCE DU TITANE POUR UNE PERFORMANCE OPTIMALE.

DEVELOPPÉ EN ÉTROITE COLLABORATION POUR RÉPONDRE  
AUX BESOINS DE LAND ROVER.

Renforcé par TITANIUM FST™, Castrol EDGE Professional est notre  
lubrifiant moteur le plus résistant et le plus évolué à ce jour. La technologie  
TITANIUM FST™ double la résistance du film d'huile, limitant ainsi les  
ruptures du film d'huile et réduisant la friction\*.

Cela vous donne l'assurance d'être en parfaite synchronisation avec votre  
véhicule et de pouvoir repousser les limites de la performance. C'est  
pourquoi Castrol EDGE Professional est recommandé par Land Rover.

\*Selon le test HFRR (High Frequency Reciprocating Rig) réalisé par un laboratoire Castrol, les moteurs  
testés avec le lubrifiant Castrol EDGE Professional 5W-30 renforcés par Titanium FST™ démontrent  
15% de frictions internes en moins par rapport à ceux testés avec le lubrifiant Castrol EDGE  
Professional 5W-30 équivalent sans Titanium FST™

[www.castrol.com](http://www.castrol.com)

IT'S MORE THAN JUST OIL.

BOOSTED WITH  
**TITANIUM FST™**



**Castrol**  
**EDGE**  
**PROFESSIONAL**





EL PRIMERO | RANGE ROVER

LEGENDS ARE FOREVER\*



ZENITH

MANUFACTURE DE MONTRES DEPUIS 1865

www.zenith-watches.com

\*Les légendes sont éternelles