

LE LAND ROVER DEFENDER OCTA, LE VEHICULE LE PLUS EXTREME DE LAND ROVER !

écrit par Luc Vandersleyen



A la fin de 2024 nous avons pu **découvrir, en statique, le LAND ROVER DEFENDER OCTA**, la version la plus EXTREME du Defender du constructeur britannique, tant du côté des capacités sur route qu'en franchissement et, même en termes de luxe. Nous vous l'avons, alors, présenté, sans avoir pu en prendre le volant. Il est vrai que non seulement, c'est un **vrai franchiseur**, mais, il est aussi **très performant** avec son gros **moteur V8 à hybridation légère, de 4,4 litres Twin turbo de 635 ch et 750 Nm**. Il est, aussi, **très confortable** avec sa **suspension pneumatique** équipée du **système 6D Dynamics** avec contrôle de tangage et de roulis, sa boîte Auto à 8 rapports avec réduction, son **Terrain Response 2** avec programme **dynamique**, son **contrôle de progression tout terrain (ATPC)** et ses **différentiels électroniques actifs** avec vectorisation du couple de freinage. Son habitacle n'est pas en reste avec ses **sièges « Body & Soul »** dotés d'une **technologie vibro-acoustique**, qui vibrent au rythme de la musique ! Il est aussi **plus grand que le Defender 110** dont il est issu. Il est 28 mm plus haut et 68 mm plus large. Ses dimensions sont, donc, une longueur de 5,003 m (avec la roue de secours), une largeur de 2,120 m et une hauteur d'1,998 m. En plus, il possède des **jantes en alliage forgé de 22 pouces** et ses **pneus « toutes saisons »** ont été spécialement conçus pour lui. Il est capable de **rouler jusqu'à 250 km/h**, mais, il a aussi reçu un **mode de conduite spécial OCTA, dédié aux performances en tout terrain**. Il peut, donc, rouler très vite dans toutes les conditions des

routes enneigées du Cap Nord aux pires pistes du Sahara tout en ayant des performances exceptionnelles sur route !





Rappelons que le nom « **OCTA** » vient de « **OCTAEDRIQUE** » comme la **forme du diamant**, qui lui, aussi, est exceptionnel. Notre modèle d'essai était un **Defender OCTA Edition One** avec une spécification adaptée pour la première année de production et, notamment, une peinture exclusive « Carpathian Grey », des détails en Chopped Carbon Fibre, avec toit et porte arrière noir et pare-chocs avant graphite avec œillets de récupération AV et AR en bronze phosphoreux. L'intérieur, lui, avait une sellerie « Ebony perforated Semi-Aniline leather seats with Ebony interior ». Les belles **jantes** de 22 pouces Style 7026 **Gloss Black** sont à notre goût **trop fragiles en tout terrain** et sont, malheureusement, équipées de **pneus toutes saisons** faits surtout **pour des performances routières**. Rappelons que ce lourd véhicule de **2671 kg à vide (3230 kg en charge maxi)** est capable de passer de **0 à 100 km/h en 4,0 secondes** seulement.







EN ROUTE AVEC NOTRE LAND ROVER DEFENDER V8 OCTA EDITION One 635PS AUTO :

Nous sommes installés très confortablement derrière le volant avec une **position haute** qui nous permet d'avoir une **excellente visibilité**. Le **tableau de bord**, très complet, est organisé de façon **très ergonomique** avec derrière le volant un **combiné d'instrument clair, complet et bien visible**. Au centre, nous avons l'**écran central tactile de 13,1 pouces**, qui offre un **contrôle très intuitif de l'infodivertissement** et qui, lui aussi est **bien lisible et facile d'emploi**. Sous ce dernier, nous avons des **boutons physiques pour la climatisation, le Terrain Response 2, le « Hill descend Control », la réduction, la commande de hauteur de caisse et à côté le levier de vitesse de la boîte automatique**.

Bien sûr, **sur cet écran central, on trouve toutes les infos**

nécessaires lorsqu'on roule en tout terrain. En ville, notre DEFENDER OCTA est impérial, mais nous ne pouvons profiter de sa puissance avec les vitesses très limitées. Les manœuvres se font facilement, mais le gabarit du véhicule est gênant dans les rues étroites puisque ce Defender a une largeur de 2,120 m ! A titre d'information le Defender Classic avait une largeur de 1,79 m ! De même, il est pénalisé pour l'utilisation de parking souterrain par sa hauteur de près de 2m (1,998 m) ! Sur route, il n'a plus rien à voir avec son ancêtre et est plus proche d'un Range Rover, surtout avec cette motorisation V8. Sur les petites routes sinueuses, il est étonnant d'efficacité grâce à ses 4 roues motrices, ses suspensions pneumatiques sophistiquées et son excellente direction. Et cela malgré son poids. Il apparaît, même très dynamique et on est étonné qu'il puisse être aussi agile. Et en mode « OCTA », – bouton sur la partie inférieure du volant- nous avons, non seulement le son puissant et mélodieux du V8, mais aussi, un véhicule dynamique, mais paradoxalement très facile à conduire et très rassurant, malgré les vitesses élevées. Sur autoroutes, il est impérial et avale les kilomètres avec un excellent confort, en silence de fonctionnement et avec une belle assurance.















Hors des sentiers battus, il est dans son élément, mais les belles jantes et les pneus route ne nous ont pas permis de faire du vrai franchissement. En plus, sa largeur, plus

importante que celle d'un Range Rover (2,05 m) était très **pénalisante sur les chemins étroits ou dans les parties arborées**. Bien sûr, la carrosserie était **bien protégée par l'option : « Matte Protective Film »** posée en usine et qui le protégeait des griffes de la végétation. Nous étions accompagnés de 2 Defender Classic, un 90 et un 110 et nous avons dû renoncer à passer dans certains chemins trop étroits avec l'Octa alors que les Classic n'avaient aucun problème.

Il est à noter que les **adeptes du franchissement sévère restent fidèles au Defender Classic** qui est **plus étroit et beaucoup moins lourd**. Et, donc, plus efficace en franchissement. Le poids, est un ennemi en tout terrain... Cependant, **ce nouveau Defender s'est trouvé une nouvelle clientèle** et il est, **actuellement**, le véhicule qui a **le plus de succès chez Land Rover**. Il est vrai que c'est, aussi, un **excellent véhicule routier très confortable** ce que le Classic n'est pas. En plus, ce dernier, est aussi particulièrement **bruyant**.











A titre d'information, si le **RANGE ROVER** a gagné le « Côte d'Ivoire- Côte d'azur » au milieu des années '70 et s'il a été en tête du **RALLYE PARIS-DAKAR** dès 1979, et plusieurs années de suite, Land Rover ne s'est jamais officiellement engagé ! Pour le **Rallye DAKAR 2026**, qui se passe depuis plusieurs années, déjà, en **Arabie Saoudite**, Land Rover participera officiellement avec 3 **DEFENDER OCTA** dans une nouvelle catégorie « **Stock** ». Ainsi la marque s'est engagée au **championnat du monde de Rallye-raid (W2RC)** avec la firme **Prodrive** à la préparation. Au volant de ces **Defender Octa**, nous trouverons le grand champion du Dakar, **Stéphane PETERHANSEL**, mais aussi le Lituanien **Rokas Baciuska**, qui a déjà un beau palmarès au Paris-Dakar et en W2RC et l'Américaine **Sara Price** qui a obtenu une **victoire d'étape au Paris-Dakar 2024**. Pour ce Rallye, les Defender Octa seront rebaptisés « **Defender Dakar D7X-R** ». D7X étant le nom de la plateforme alu renforcée sur laquelle le New Defender a été conçu. A suivre, donc, en **JANVIER 2026** du 3 au 17 janvier 2026 !





DEFENDER



<http://www.enroueslibres.com>



LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE LAND ROVER DEFENDER V8 OCTA Edition One de 635 ch Auto :

Au cours de notre semaine d'essai, nous avons **consommé en moyenne 15 l./ 100 km** avec un **minimum de 13,6 l** et un **maximum de 22 l/100 km en tout terrain**. Le constructeur annonce une consommation de **13,3 l/100 km** avec des **émissions de CO₂ de 300 g/km**. Les **émissions de Nox** étant, elles en (g/km), de **0,0111 g/km**.

Du côté du prix, nous sommes aussi dans le superlatif puisque **le prix de base de ce DEFENDER OCTA est de 186.900 Euros, mais notre Edition One valait 203.390 Euros**, alors que l'on peut trouver un Defender 90 à partir de 67.560 Euros et un Defender 110 à partir de 71.240 Euros. Tous les 2, des D200 de 200 ch Diesel.

Bien sûr, pour le prix de notre **DEFENDER OCTA Edition One**, nous avons, en équipement standard :

- Le Contrôle de progression tout terrain (ATPC) y compris le Terrain Response 2 dynamique
- Les différentiels électroniques actifs avec vectorisation du couple par freinage
- Le 6D Dynamique
- Vitres de protection contre regards indiscrets
- Pare-brise chauffant
- Assistance au remorquage avancée
- Phares à LED matriciels avec feux de jour signature
- Feux arrière assombris
- Porte AR à fermeture progressive
- Toit panoramique coulissant
- Porte arrière noire contrastée
- Pare-chocs AV graphite
- Œillets de récupération en bronze phosphoreux

- Pack extérieur clair de lune satiné
- Siège avant chauffants et refroidis à mémoire de forme 14 directions
- Sièges Body and Soul
- Poutre transversale en finition peinture poudre gris métallisé
- Sièges arrière chauffants et rabattables 40/20/40
- Colonne de direction à réglage électrique
- Volant chauffant
- Rétroviseur intérieur ClearSight
- Eclairage configurable de l'habitacle
- Compartiment réfrigéré de la console centrale AV
- Climatisation 3 zones avec assistance au refroidissement AR
- Capteur de qualité de l'air
- Purificateur de l'air de l'habitacle Plus

Il y avait en plus, en option :

- Crochet d'attelage escamotable électriquement
- Secure Tracker Pro
- Wifi Enabled avec data Plan 20GB
- Rails de toit noirs
- Pneus toutes saisons
- 22" Style 7026 Gloss Black
- Roue de secours de taille normale 22 »
- Changement de vitesse en cuir
- Performance leather steering wheel
- Matte Protective Film

Pour un montant de 3.125,00 E.

En plus : frais de livraison : 495,00 E

**TOTAL DE NOTRE LAND ROVER DEFENDER V8 OCTA Edition One 635 ch
AUTO: 207.010 Euros;**











LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	5.987,56€	6 108,51€	13.249,15€
Taxe de circulation annuelle	2.921,56€	2.921,56€	3.335,90€

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen