

Essai - Land Rover Discovery Sport 2.0 Si4 290 ch : Baroudeur dans l'âme et dans la constance

Voilà près de trois ans que le Freelander a cédé sa place au Discovery Sport dans la gamme de Land Rover. J'avais eu l'occasion d'en tester la première itération avec le diesel de 190 ch. Aujourd'hui, c'est de la toute nouvelle mouture essence 290 ch dont je prends le volant. Par rapport aux autres déclinaisons déjà proposées, voyons quelle est la plus value de celle-ci.



- 4 cylindres, biturbo, essence, 1'998 cm³
- 290 ch à 5'800 t/min
- 400 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 218 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.8 sec.
- Poids : 1'947 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'599 x 2'069 x 1'724
- Conso. mesurée : 14.25 l/100 km
- Emissions CO₂ : 190 g/km (G)
- dès CHF 61'700.-, mod. essayé: CHF 89'140.-

Parmi les SUV familiaux, de par son savoir faire et son expérience en matière de véhicules tout-terrain, Land Rover se place comme incontournable. Face à une concurrence de plus en plus rude et nombreuse sur un segment en expansion, la marque compte sur ses nouveaux moteurs Ingenium pour renouveler ses propositions essence et diesel et conserver sa position auprès des amateurs de SUV familiaux cossus.

Le Discovery Sport que je prends en mains est à ce jour la version la plus puissante jamais produite de ce modèle.



A l'extérieur

A l'extérieur, peu de changements. Même si la couleur noire de notre modèle d'essai tend à affiner la silhouette, le Discovery Sport paraît toujours plus grand qu'il ne l'est en réalité. Bien que son design soit moins abouti et moins léché que celui de son cousin l'Evoque, il le place néanmoins parmi les SUV sexy du moment. Les phares avant effilés sont caractéristiques de l'identité graphique actuelle de Land Rover. A l'arrière, les feux type cristal détonnent un peu avec le foncé de la robe, je les aurais préférés avec un fond sombre.

Une ligne remonte les flancs depuis les ouïes latérales jusqu'aux feux arrière et poursuit son parcours sur la proue pour ceinturer la caisse, appliquant une allonge visuelle bienvenue à l'ensemble. Une autre ligne partant des phares avant

rejoint la bordure des surfaces vitrées, accentuant encore la tension du profil. Le spoiler prolongeant la ligne du toit rehausse encore le dynamisme global de l'allure.

Le bouclier avant gagne du mordant grâce à des prises d'air agrandies et une calandre noire, tandis que l'arrière se voit garni de sorties d'échappement du plus bel effet visuel. Dommage qu'elles soient factices. C'est une tendance déjà constatée chez Audi et Mercedes. Personnellement je la déplore car cela enlève de la crédibilité visuelle à l'ensemble. Une mention positive pour l'astucieux crochet d'attelage à déploiement électrique, disponible en option, aussi pratique que bien intégré.

Un lettrage "DISCOVERY" noir orne le capot et la malle arrière et souligne le côté sombre de notre voiture. Dommage que, monte hivernale oblige, je ne puisse profiter des jantes couleur "Gloss Black" mentionnées sur la fiche de configuration de l'auto. La voiture, correctement posée au sol, présente une silhouette râblée, cabrée et qui dégage une impression sportive conforme à son patronyme.



A l'intérieur

Pour les habitués de la marque, l'intérieur du Discovery Sport est sans surprise, fut-elle bonne ou mauvaise. En effet, on retrouve la qualité de finition et un choix de matériaux correspondant aux standards élevés de la marque. La boîte de vitesses se commande toujours via une molette, à l'inverse de son cousin le Jaguar

E-Pace qui dispose d'un levier malgré une technologie semblable. L'ensemble compteurs n'a pas évolué et le système d'infodivertissement a été reconduit quasiment à l'identique. Il a gardé sa logique assez intuitive, tout juste l'écran tactile semble-t-il avoir gagné en réactivité et le GPS en vitesse de calcul. Les cinq fonctions de paramétrage de la transmission laissent deviner la sophistication de celle-ci, mais elles non plus n'ont pas changé dans leur présentation.

Les montants de la console centrale sont rehaussés d'une jolie couleur pourpre dont j'aurais adoré qu'elle habille la carrosserie. L'intérieur Ebony / Pimento Windsor présente des sièges sombres aux surpiqûres rouges du plus bel effet. Sans être exceptionnels, ils proposent une assise confortable mais manquant, à mon goût, de maintien latéral. Ceci étant, c'est raccord avec les prétentions du véhicule, davantage sportif dans le baroud avec du terrain que sur le bitume à encaisser des G latéraux.

L'emplacement des commandes des vitres est inhabituel. En effet, celles-ci sont situées sur le méplat de la portière, à hauteur des vitres, et leur manipulation demande un petit temps d'adaptation. A contrario, les commandes sur le volant, par ailleurs fort agréable à la prise en mains, sont très bien placés et, avec de l'habitude, elles se pilotent facilement sans que l'on ait à quitter la route des yeux.

L'équipement est très complet et les options de notre véhicule de test judicieusement choisies. Pour le reste, cet espace est accueillant, plutôt généreux tant à l'avant qu'à l'arrière, et peut transporter jusqu'à sept personnes puisque doté du pack 3ème rangée de sièges. Relevées, ces assises supplémentaires péjorent bien entendu la place de chargement dans le coffre, par ailleurs très correct. En effet, il propose un fond plat, un accès facile et des volumes variables selon le nombre de sièges relevés ou rabattus. Il affiche 194 litres en configuration 5 + 2 sièges, 981 litres en standard et 1'698 litres tous sièges rabattus. Cela reste un SUV compact, si vous avez véritablement besoin de 7 places et d'espace de rangement, il faudra vous diriger vers son grand frère, le Discovery.



Sous le capot

Ainsi que mentionné plus haut, c'est un nouveau moteur Ingenium qui anime notre Land Rover d'essai. Ce 4 cylindres double turbo propose une puissance de 290 ch pour un couple de 400 Nm. La zone rouge perchée à plus de 6'500 t/min offre une allonge intéressante mais je suis tout de suite déçu par le son de ce moteur. En effet, on dirait le son rugueux d'un morne diesel. La poussée de cette mécanique me laisse également sur ma faim par rapport aux 290 canassons promis. Ça ne manque pas forcément d'efficacité, mais clairement de panache !

Couplé à une boîte automatique à 9 rapports, ce moteur s'apprécie plus par son confort que par sa pétulance. Les 6.8 secondes annoncées pour abattre le 0 à 100 km/h me paraissent bien longues. Les 1'947 kg de la bête peuvent en partie expliquer cela. Quant à la consommation annoncée à 8.4 l/100km en conduite mixte, elle est bien entendu optimiste. Sur les quatre pleins de mon essai, ma mesure s'élève à 14.25 l/100km mixant les parcours les plus variés.





Au volant

En prenant le volant du Discovery Sport, j'apprécie sans étonnement l'aspect cossu mais sobre du véhicule. Je trouve rapidement une position de conduite qui me convient et, les repères n'ayant pas changé depuis mon essai d'il y a trois ans, je me mets en route illico. Je me sens en confiance et j'aborde les premières dizaines de kilomètres avec le flegme d'un John Steed en mission.

Ce Land Rover se mène facilement, quelles que soient les conditions. Sur autoroute, son confort est de très bon niveau, les distances sont croquées sans lassitude. Le système de détection des panneaux routiers fonctionne bien et demeure fiable au long de mon essai. Par les temps qui courent, c'est l'une des assistances à la conduite que j'apprécie. Les suspensions sont souples, axées davantage sur le confort que la sportivité, elles préservent vos lombaires en toutes circonstances. Le régulateur de vitesse adaptif ajoute encore de la facilité aux longs trajets autoroutiers. Mais même si les autres aides à la conduite, comme le système de détection des obstacles et de changement de voie, veillent au grain, attention à rester concentré.

Sur route nationale, même constat, le Discovery Sport est un engin agréable à mener, tandis qu'en milieu urbain, il demeure très facilement utilisable de par ses dimensions plus contenues que ce qu'il n'y paraît au premier regard. Les vitesses passent sans à coups, la gestion automatique de la boîte offrant un agrément réel. Par une pression sur les palettes au volant, on prend le contrôle du passage des rapports et c'est là que le tableau se ternit quelque peu. En effet, tant en montée de vitesses qu'en rétrogradage, la boîte est lente et hésitante. Et puis, au risque de me répéter, 9 rapports à gérer en mode manuel, c'est trop.

Lorsque l'on bascule la molette de boîte sur la position S comme Sport, la différence n'est pas flagrante. Si le moteur devient légèrement plus réactif, ce n'est pas le cas de la boîte qui demeure toujours aussi léthargique (je la trouve

même en régression par rapport à mon test d'il y a trois ans). Et c'est bien dommage car son étagement quant à lui demeure excellent.

Il n'empêche que, malgré le manque relatif de punch de sa mécanique et les hésitations de la boîte, sur les montées de cols que j'affectionne, le Discovery Sport ne s'en sort pas si mal. Si la voiture prend inévitablement du roulis dû à sa hauteur de caisse et la souplesse de ses suspensions, elle est agréable à mener, pour peu que l'on ne soit pas trop ambitieux au niveau du rythme adopté. Et si l'on désactive le contrôle de traction et que le sol est mouillé, on peut même lui faire enrouler quelques épingles à l'accélérateur. C'est plutôt amusant.

J'aurais aimé l'emmener sur la neige, hélas je n'en ai pas eu l'occasion. En revanche, quelques tours de roues hors du bitume m'apprennent que la transmission est toujours aussi souveraine, que le sol soit terreux, herbeux ou boueux, voire inondé. La voiture n'a rien perdu de son efficacité hors route, il s'agit bien d'un véritable Land Rover. Avec une hauteur de caisse de 21 cm, un angle d'attaque de 25° à l'avant et 35° à l'arrière, notre Discovery Sport offre de plus de très honnêtes capacités de franchissement.





Verdict

En trois ans, ce Land Rover n'a rien perdu de sa superbe. Mais je trouve qu'il n'a pas vraiment progressé non plus, au contraire de la concurrence qui se fait de plus en plus pressante. Son avance n'est donc plus aussi confortable. Je pense notamment à l'Alfa Romeo Stelvio Q4 de 280 ch essayé en début d'année qui offre davantage de punch et un look encore plus attrayant. Mais le Discovery Sport conserve son avantage au niveau de la sophistication de sa transmission. Je ne vois guère que Jeep et son Cherokee pour venir lui disputer la vedette en offroad dans la catégorie.

Cette version motorisée Ingenium 290 ch remplace l'ancien Si4 de 240 ch et chapeaute le haut de gamme du modèle. A noter qu'une version dotée de la même mécanique, mais avec un seul turbo et dégonflée à 240 ch, est également disponible à la commande. Pour ma part, même si la différence ne semble pas flagrante, j'opterais tout de même pour la plus puissante des moutures.

Les tarifs du Discovery Sport débutent à CHF 40'900.- pour la version "Pure" en diesel de 110 ch puis vont crescendo au fil des gammes et des motorisations. Ainsi pour un Discovery Sport de 290 ch en finition HSE, il vous faudra déboursier CHF 66'600.- tandis que les options de notre voiture de test font monter la note à CHF 89'140.- qui sont loin d'être négligeables. Comme nous l'avons vu, Land Rover a choisi la constance pour son modèle, il est probable que la clientèle habituelle lui renouvelle sa confiance et son intérêt. Je regrette pour ma part, à tort sans doute, que la marque n'ait pas pris un peu plus de risques pour cette variante la plus puissante du modèle.





Prix et options - Land Rover Discovery Sport 2.0 Si4 HSE 290 ch

Prix de base : CHF 66'600.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 900.-

Pack Multimedia 1 : CHF 3'920.-

Pack Dynamic HSE (Intérieur) : CHF 2'160.-

Pack 3ème rangée de sièges : CHF 2'140.-

Intelligent Dynamic Packet : CHF 1'980.-

Crochet d'attelage à déploiement électrique : CHF 1'460.-

Régulateur de vitesse adaptif (ACC) : CHF 1'400.-

Toit panoramique fixe : CHF 1'360.-

Pack Convenience : CHF 1'320.-

Pack Hiver : CHF 1'300.-

Pack Vision : CHF 1'140.-

Jantes 19" / 5 doubles rayons / Gloss Black / Style 521 : CHF 880.-

Système de détection des obstacles et de changement de voie : CHF 600.-

InControl Connect Pro : CHF 540.-

Vitres teintées : CHF 420.-

Radio numérique DAB+ : CHF 380.-

Habillage du plafond en Ebony : CHF 340.-

Reconnaissance des panneaux de signalisation routière : CHF 300.-

Prix TOTAL : CHF 89'140.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Discovery Sport, ainsi qu'au Garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Range Rover Velar : Ligne de break pour SUV au summum du chic

Essai - Land Rover Discovery : Baroudeur en tenue de ville

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

Essai - Land Rover Defender : Requiem pour une légende

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

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

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

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

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

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

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

Evènement - Land Rover fête son 70ème anniversaire !

Avant-première - Range Rover SV Coupé

Nouveauté - Land Rover Defender V8 Edition

Nouveauté - Range Rover MY18

Nouveauté - Range Rover Sport P400e (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle)

Nouveauté - Land Rover Discovery SVX

Horlogerie - Zenith Chronomaster Range Rover Velar Special Edition

Nouveauté - Range Rover Velar

Avant-première - Range Rover Velar

Nouveauté - Land Rover Discovery

Présentation - "Renaissance" du Land Rover Series I

Nouveauté - Range Rover Evoque Convertible

Evènement - Defender Farewell Party

Avant-première : Range Rover Evoque Convertible

Nouveauté - Land Rover Defender "Celebration Series"

Nouveauté - Range Rover Evoque MY16

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

Nouveauté – Range Rover Sport SVR

Présentation – Range Rover Sport SVR

Présentation – Land Rover Discovery Vision Concept

Avant-Première – Land Rover Concept Discovery Vision

Nouveauté – Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Nouveauté – Land Rover Discovery MY2014

Présentation – Range Rover Hybrid

Nouveauté – Range Rover Sport

Présentation – Land Rover Defender électrique

Nouveauté – Range Rover

Genève 2012 – Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation – Range Rover Evoque Convertible Concept

Événement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque





