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

Les propulsions alternatives ont le vent en poupe. Parmi elles, les véhicules hybrides sont devenus incontournables dans les concessions. Bientôt, tous les constructeurs disposeront d’au moins un modèle hybride dans leur catalogue. Land Rover n’échappe pas à la règle et nous propose aujourd’hui l’essai de son mythique Range Rover Sport, en version hybride. Le challenge ? Conserver l’esprit Range.

- V6 compresseur, diesel, 2’993 cm^3
- 340 CV à 4’000 t/min
- 700 Nm à 3’000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 225 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 2’372 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’850 x 2’073 x 1’780
- Conso. mesurée : 8.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 169 g/km (D)
- dès CHF 111’900.-, modèle essayé: CHF 138’189.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Bob de Graffenried

Lancé en 2014, la nouvelle version du Range Rover Sport est un succès. Plus légère, plus spacieuse et plus moderne, la version V6 3.0 S/C a déjà su séduire mon collègue de rédaction.

Aujourd'hui, suivant la tendance du marché, le constructeur britannique propose une variante hybride qui a l'ambition de réduire les émissions de CO2 et la consommation. Wheels And You vous livre ses impressions après deux semaines passés aux commandes de Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid.

A l'extérieur

Extérieurement, la mise au vert est des plus discrète. La mention « HYBRID » est apposée sur deux minuscules badges latéraux et sur le hayon arrière. Au premier coup d'œil, c'est le seul indice qui permet de différencier la version hybride de la thermique.

Pour le reste, aucun changement esthétique par rapport au Range Rover Sport V6 3.0 S/C précédemment essayé dans nos colonnes. Il garde donc son design tout à la fois contemporain et traditionnel, avec ses lignes prononcées et son pare-brise incliné, lui assurant une forte présence sur la route.

Sur ce modèle hybride, la garde au sol et les angles d'attaques ont été préservés, de même que la capacité à franchir les gués (85 cm). On l'a dit, le Land Rover ne veut rien sacrifier sur l'autel de l'hybride. Et l'aptitude au franchissement fait partie du mythe.

A l'intérieur

L'habitacle non plus n'évolue pas, par rapport au Range Rover Sport V6 3.0 S/C. L'intérieur est élégant, moderne et raffiné, en parfaite adéquation avec l'image de la marque. Les matériaux, choisis parmi les plus nobles, flattent les sens aussi

bien visuel que tactile. Jusque dans les moindres détails les finitions sont superbes. Nous sommes dans un univers digne d'une berline, dans la plus pure expression du luxe britannique.

Par rapport à la version thermique, notre hybride arbore logiquement une instrumentation spécifique, intégrant un indicateur de charge et un bouton EV permettant de forcer le mode électrique.

Au vu du gabarit du véhicule, l'habitabilité est excellente, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. La sono Meridian, une option à 1'800 francs, peut transformer ce Range en véritable salle de concert. Durant cet essai j'ai particulièrement apprécié la qualité sans faille de la radio numérique, qui m'a poussé à écouter de la musique classique, et même de l'opéra. Redécouvrir Wagner, confortablement installé dans son Range Rover, est une expérience troublante.

La vaste console centrale, entre les sièges conducteur et passager, contribue à cette ambiance de puissance luxueuse. L'aspect sportif est renforcé par l'instrumentation digitale, une jante de volant épaisse et des sièges offrant un excellent maintien.

On retrouve à l'intérieur du tout-terrain sportif anglais un équipement très complet, de série ou en option. Notre modèle d'essai par exemple est entre autres équipé d'un système de cameras périphériques impressionnant (CHF 1'020.-), offrant un vue à 360° degrés. Avec de tels artifices, difficile de justifier les petites accrocs de parcage, de même qu'une raie sur les superbes jantes 22 pouces (CHF 640.-). Si, en usage quotidien, on utilise finalement peu les nombreuses caméras, elles prennent tout leur sens lorsque l'on tracte une remorque. Une fois le crochet d'attelage déployé électriquement (CHF 1'340.-), le système propose une aide très utile.

La capacité du coffre passe de 784 litres, avec sièges arrières relevés, à 1'761 litres une fois ces derniers rabattus, soit des valeurs identiques au modèle V6 3.0 S/C.

Sous le capot

Pour son système hybride, Land Rover a combiné son V6 turbo diesel de 292 CV

avec un petit moteur électrique développant une cinquantaine de chevaux. C'est largement insuffisant pour déplacer ce mastodonte de 2,4 tonnes en « tout électrique », mais ce n'est pas réellement le but recherché.
L'association des deux motorisations délivre un couple impressionnant de 700 Nm. Ceci a un impact direct sur la consommation réduite de 13% par rapport au moteur TDV6.

En pratique, l'énergie cinétique est récupérée lors du freinage et stockée dans une batterie pour être ensuite utilisée pour alimenter le moteur électrique. Le tout est couplé à une boîte de vitesses automatique électronique à 8 rapports très rapprochés. Les changements de vitesses sont très réactifs, mais tout en douceur, si bien qu'on ne les perçoit quasiment pas.

Le but avoué des ingénieurs Land Rover était d'égaler les performances du gros moteur V8 diesel avec des émissions de CO2 inferieures au moteur V6 diesel. Pari réussi, puisque qu'avec 169 g/km, le Range Rover Sport Hybrid peut se targuer de réduire également de 13% les émissions de CO2 par rapport au TDV6.

On aurait aimé des batteries avec une plus grande capacité, voire un système plug-in de recharge, mais ce n'est définitivement pas la voie choisie par le constructeur britannique. Du coup, il en résulte une consommation supérieure aux attentes. Si le constructeur annonce une moyenne de 6,4 l/100 km, durant l'ensemble de notre essai, nous avons mesuré une consommation de 8.8 l/100 km, ce qui peux paraitre élevé pour une motorisation hybride, mais qui est très raisonnable au vu du poids de l'engin.

Au volant

Une fois confortablement installé derrière le volant du Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid, mes doutes ont vite fait de s'évaporer. Je suis bien à bord d'un vrai Range, interprétation moderne d'un concept sur qui le temps n'a pas de prise. En effet, depuis mon plus jeune âge, ce véhicule représente pour moi un mélange de luxe et de raffinement dans une caisse capable de franchissements extrêmes. Difficile dans ces conditions de rester parfaitement objectif pour juger les particularités de la version Hybrid du Range Rover Sport.

En mode EV, la mise en mouvement se fait en silence, car purement électrique.

Toutefois, même avec les batteries complètement chargées, on ne va guère plus loin que le bout de sa rue, d'autant plus que la vitesse de la voiture dans ce mode est limitée à 48 km/h. Une fois passé ce cap, le démarreur – pas toujours très discret – active automatiquement le moteur à combustion. L'écran vous informe que le mode EV n'est pas disponible, et le système hybride sélectionne alors la combinaison d'énergie électrique et diesel la plus appropriée. En sélectionnant le mode Sport, on obtient une réponse à l'accélérateur encore plus rapide, le couple maximum étant délivré avec une pression moindre sur la pédale. Voilà, c'est déjà tout ce qu'il faut savoir sur l'utilisation de cette motorisation hybride. Car tout le reste possède sans conteste l'ADN de la marque, quelque soit l'état des routes.

Son comportement routier est sain et les suspensions suffisamment fermes pour maîtriser le roulis en conduite dynamique, sans perdre en confort. Seule la direction pourrait être un peu plus précise, mais rien de rédhibitoire, d'autant plus que la monte en pneumatiques mixtes y est probablement pour beaucoup. On l'a dit, la combinaison avec le petit moteur électrique booste les performances du V6 diesel, offrant une réactivité étonnante au colosse, le tout bien épaulé par des freins très endurants.

C'est toujours avec beaucoup de scrupule qu'on s'aventure hors des sentiers battus avec un véhicule de cette gamme. Ma brève excusion en tout-terrain me permet tout de même de vous garantir que le Range Rover Sport Hybrid n'a absolument rien perdu de sa capacité de franchissement, d'ailleurs grandement facilités par l'impressionnante panoplie d'aides électroniques. On se prend facilement au jeu, car son agilité est une invitation à rechercher les limites. Heureusement, la crainte d'abimer l'une des magnifiques jantes 22 pouces dont est équipé mon modèle d'essai, m'a vite remis sur le bon chemin asphalté.

Quelque soit le mode de conduite, il y a une constante impressionnante à bord du Range Rover Sport Hybrid : c'est le silence de fonctionnement. Une ambiance feutrée qui contribue grandement au confort et au plaisir de conduite.

Verdict

C'est certain, j'ai adoré ce Range Rover Sport Hybrid, mais de la façon dont j'aime tous les Range Rover ! Aujourd'hui, il s'agit surtout d'évaluer la motorisation hybride. Et là, c'est plus complexe. Land Rover aura réussi l'exploit

de conserver l’identité propre et les aptitudes légendaires de la marque, tout en l’associant à une énergie alternative. Mais, en finalité, ce choix a relativement peu d’incidence sur la consommation.

En conclusion, le Range Rover Sport Hybrid permet de s’acheter une petite conscience écologique, comme c’est d’ailleurs très souvent le cas avec ce type de motorisation. C’est une belle réussite technologique, mais qui aurait pu être poussée un peu plus loin en offrant plus d’autonomie électrique et des batteries rechargeables sur le secteur.

Reste à trouver la clientèle prête à s’offrir cette bonne conscience. En effet, avec un prix de base de CHF 111’900.- francs, la version Hybrid HSE est 12’200 francs plus chère que le V6 Diesel HSE, et même 4’600 francs plus onéreux que la V8 diesel qui offre des performances similaires. Pour être complet, sachez encore que pour acquérir le Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid HSE Dynamic « toutes options », tel que mis à notre disposition pour ce test, il vous faudra débourser la modique somme de CHF 138’189.-.

Prix et options – Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybride HSE Dynamic

Prix de base : CHF 113’900.-

Roues d’hiver complète : CHF 2’929.-

Toit panoramique en verre : CHF 2’460.-

Système audio Meridian : CHF 1’800.-

Sièges avants électriques : CHF 1’720.-

Pare-brise athermique et vitres teintées arrières : CHF 1’440.-

Système d’accès sans clé : CHF 1’400.-

Peinture métallisée : CHF 1’400.-

Crochet d’attelage électrique CHF 1’340.-

Sièges avant et arrières chauffants : CHF 1’040.-

Système de cameras périphériques : CHF 1’020.-

Détection des panneaux de signalisation : CHF 900.-

Toit en couleur contrastée – Santorini Black : CHF 800.-

Jantes 22’’ : CHF 640.-

Alarme volumétrique : CHF 640.-

Radio numérique : CHF 600.-

Phares xénon adaptatifs : CHF 580.-

Plafond Morzine en Ebony : CHF 520.-

Rails d’espace de chargement : CHF 400.-

Rétroviseurs ext. avec fonction mémoire, anti-éblouissement : CHF 380.-

Autres options : CHF 2’280.-

Prix TOTAL : CHF 138’189.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Range Rover Sport 3.0 SDV6 Hybrid HSE Dynamic.

A lire aussi

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 – Defender Farewell Party

Avant-première : Range Rover Evoque Convertible

Nouveauté – Land Rover Defender “Celebration Series”

Nouveauté – Range Rover Evoque MY16

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

Nouveauté – Range Rover Sport SVR

Présentation – Range Rover Sport SVR

Présentation – Land Rover Discovery Vision Concept

Avant-Première – Land Rover Concept Discovery Vision

Nouveauté – Range Rover Evoque Autobiography Dynamic

Nouveauté – Land Rover Discovery MY2014

Présentation – Range Rover Hybrid

Nouveauté – Range Rover Sport

Présentation – Land Rover Defender électrique

Nouveauté – Range Rover

Genève 2012 – Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation – Range Rover Evoque Convertible Concept

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque

LAND ROVER
HYBRID
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
SPORT
AG·265950
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

12:57
16°C
Appuyez sur [OK] pr effacer
P
READY
B: conso. moyenne 11,0 l/100km

HOME MENU
SETUP
Voitur.
Menu d'accueil
Réglages audio
Me conduire à la maison
Répertoire
Fonctions sup.
Audio/Vidéo
DAB 1
Aux.réception
Nav. sur route
Position actuelle
ROUTE DE ROMANEL
Saisie dest.
Téléphone
iPhone de Sébastien
Swisscom

HOME MENU
SETUP
Choisir 1 ou 2 images à agrandir
Agrandir
Proximité
Vues spécifiques
Assist. remorqu.
MODE
AUDIO VIDEO
NAV
PHONE

13:23
16°C
R
READY
Wheels-And-You.com

SET+
RES
CANCEL
ROVER

Wheels-And-You.com

MERIDIAN

Wheels-And-You.com

AUTO
CLIMATE
AUTO
MAX
A/C
18.0
20.5

P
R
N
D

AUTO
EV
ASL

AUTO
21.0
21.0
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG-265950
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

SPORT
HSE HYBRID
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

LAND ROVER
RANGE ROVER
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·265 950
Wheels-And-You.com