Essai – Range Rover Sport P400e : L’aboutissement raisonnable ?

Wheels And You vous a déjà proposé quelques essais de Range Rover Sport, allant du V6 3.0 S/C au diabolique SVR, en passant par le 3.0 SDV6 Hybrid. Ce dernier a quitté le catalogue depuis quelques temps et a été remplacé par une version Plug-in hybride annoncée fin 2017. C’est celle-là qui nous intéresse aujourd’hui, voyons ce qu’elle propose.

- 4 cylindres, essence, 1’997 cm^3 + électrique
- 404 ch à 5’500 t/min
- 640 Nm de 1’500 à 3’500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 220 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.7 sec.
- Poids : 2’464 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’879 x 2’073 x 1’803
- Conso. mesurée : 7.7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 71 g/km (G)
- dès CHF 100’900.-, mod.essayé: CHF 114’020.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Alors que la version Sport du Range Rover a largement supplanté la version classique en nombre d'unités vendues, la prise de conscience écologique contraint Land Rover à faire évoluer sa gamme en proposant désormais une version hybride rechargeable du Range Sport. Des batteries proposent jusqu'à 50 km de propulsion électrique permettant une baisse drastique de la consommation normalisée.

A l'extérieur

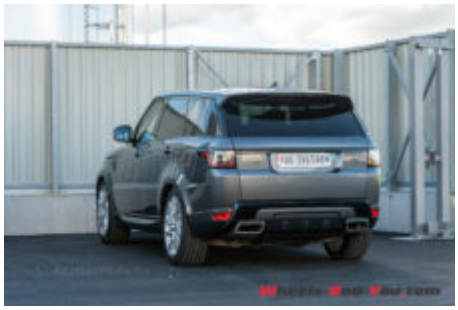
La ligne générale de cette version P400e introduit un restyling du Range Sport. Il faut toutefois y regarder à deux fois pour repérer les différences tant l'évolution est discrète. Sur le bouclier avant, comme sur l'Evoque avant lui, les antibrouillards qui barraient les prises d'air inférieures se retrouvent désormais au-dessous de ces dernières. Sur le profil, seule la sortie d'air factice sur l'aile avant évolue quelque peu dans son design. Quant à l'arrière, l'extracteur se voit légèrement modifié alors que le becquet de toit s'allonge à peine.

Même la prise de recharge, dissimulée dans la calandre, est « invisible ». Seul détail à corriger : la longueur du câble de charge, trop courte pour brancher le véhicule parqué en arrière lorsque la prise de charge est à l'arrière.

Chaussé de très grande roues de 21'' et d'enveloppes 275/45 R 21, le Range Sport conserve globalement sa silhouette, design qui s'avère un judicieux mélange de

classe et de dynamisme et qui lui vaut sans doute une grande partie de son succès.

Ses angles d'attaque et de fuite lui permettent de s'aventurer à du franchissement raisonnable alors que la garde au sol variable, grâce aux suspensions pneumatiques, lui offre une capacité de gué impressionnante de 85 cm.



A l'intérieur

Le renouveau est plus évident à l'intérieur puisque la planche de bord évolue avec l'adoption de deux grands écrans sur la console centrale à l'instar du Velar :

l’écran supérieur propose l’infotainement et la navigation GPS alors que les commandes de climatisation et le paramétrage des modes de conduite se gèrent désormais via un deuxième écran tactile situé sur le tunnel de boîte. Plus moderne que sur la version précédente, ce dernier s’avère très agréable à utiliser. Seul point qui me chiffonne quelque peu : sa finition polie brillant qui retient toutes les traces de doigt.

Derrière le volant, les deux compteurs circulaires sont affichés sur un large écran et enserrent une zone paramétrable qui permet d’afficher la route GPS ou diverses autres informations. Cette zone permet également le paramétrage du véhicule.

Mis à part peut-être une position de conduite que j’aurais aimé pouvoir abaisser un peu plus, je trouve l’ergonomie du poste de conduite très aboutie et l’esthétique générale moderne et plaisante. Les différents vide-poches sont plutôt généreux, autant pour les portières que la boîte à gants ou l’espace situé entre les sièges.

Les places arrière demeurent dans la moyenne et peuvent paraître un peu petites pour un véhicule de cette taille. Elles sont toutefois très confortables, même pour ma carcasse dépassant le mètre quatre-vingt. Par rapport aux autres versions, les batteries, situées sous le coffre, lui font perdre une partie de son volume. Ainsi il propose seulement 490 litres, mais en baissant les sièges arrière, il grandit tout de même jusqu’à 1’110 litres.

Sous le capot

Alors que la première version hybride non rechargeable disposait d'un moteur thermique V6, cette nouvelle version rechargeable n'échappe pas au downsizing et se contente du moteur de la version Si4, une groupe essence 4 cylindres en ligne de 2 litres de cylindrée. Ce dernier développe 300 ch (221 kW) et un couple de 400 Nm. Accouplé à la propulsion électrique, le véhicule dispose d'une puissance totale de 404 ch à 5'500 t/min et un couple impressionnant de 640 Nm de 1'500 à 2'500 t/min.

Contrairement à bon nombre de constructeurs, Land Rover a opté pour un moteur électrique situé dans la chaîne cinématique du véhicule, entre le moteur thermique et le convertisseur de couple de la transmission automatique. Si le rendement de la seule propulsion électrique est un peu réduit puisque, comparé aux moteurs électriques situés au niveau des roues, il subit les pertes liées à la transmission, il permet au Range Rover de conserver toutes les capacités de sa transmission 4×4, en particulier dans le terrain ou les aides électroniques évoluées assurent une capacité de franchissement digne de la marque. Corollaire de cette architecture particulière, la transmission automatique à 8 rapports est complètement fonctionnelle en propulsion électrique, changeant de rapport comme elle le fait en propulsion thermique ou combinée thermique/électrique.

La batterie située dans le coffre propose une autonomie électrique allant jusqu'à 49 km. Ces choix techniques permettent au véhicule d'afficher une consommation normalisée extrêmement limité pour une voiture de 2.5 tonnes à vide : 3.1 l/100

km en cycle mixte, du jamais vu pour un tel véhicule. Je relève encore ici que sur une prise standard 6A, il faut entre 8 et 9 heures pour une charge complète de la batterie. Bien sûr, sur une prise à ampérage supérieur ou sur une borne de recharge publique, ce temps est drastiquement réduit.

Au volant

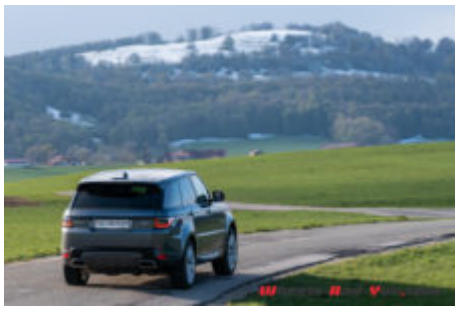
S'il est une sensation que m'a inspirée ce gros SUV hybride, c'est celle d'un confort rare. Tout est doux, feutré, silencieux, à tel point que je me crois par moment sur une sorte de tapis volant. Le départ de l'arrêt se fait sur l'entraînement électrique uniquement et cela sans limite de vitesse. Il faut enfoncer la pédale et demander une accélération importante pour que le moteur thermique contribue.

Dans cette déclinaison hybride rechargeable, les performances sont pourtant au rendez-vous : grâce au couple du moteur électrique disponible à n'importe quel régime et qui vient donc assister le moteur thermique dès les plus bas régimes, les accélérations sont étonnantes malgré le poids conséquent. Il en est de même pour les reprises, quel que soit le régime. Tout cela se fait sans à-coup, dans une harmonie parfaite, sans que l'on ressente les transitions thermique-électrique ou les changements de rapport la transmission. Juste bluffant et très reposant. Alors certes, l'appellation « Sport » est peut-être un peu usurpée si on la prend au sens propre ; le véhicule n'est pas proprement sportif, même dans cette version HSE Dynamic. Je décrirais plutôt ce Range comme une formidable routière, capable de moyennes étonnantes dans un confort souverain.

De plus, je trouve les choix techniques de Land Rover fort intelligents. Une grande majorité des utilisateurs de cette gamme de SUV pendulent au quotidien sur quelques dizaines de kilomètres en périphérie de ville et avec les 50 km d'autonomie électrique, la consommation moyenne est imbattable tout en offrant une grande flexibilité par l'autonomie totale de plus de 800 km avec un plein.

Détaillons un peu la consommation lors de mon essai dont l'essentiel est constitué de trajets d'une centaine de kilomètre matin comme soir. Malgré ces trajets en moyenne plus de deux fois plus longs que l'autonomie électrique, la consommation n'excède pas 7.6 l/100 km sur les presque 2'000 km parcourus, avec des extrêmes entre 3.6 et 14.2 l/100 km. Pourtant, je ne ménage pas ma monture sur les routes de campagnes.

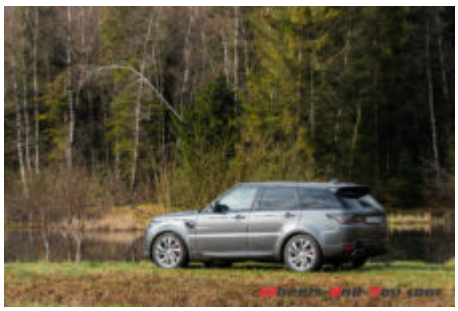
Un mot encore sur les capacités de franchissement du Range Sport qui me semblent à peu près équivalentes que celles de son frère thermique grâce à une chaîne cinématique et une boîte de transfert identiques. Seule la gestion des gaz en propulsion électrique nécessite un peu d'attention tant le couple de l'entraînement électrique est important à basse vitesse et peut mettre à mal l'adhérence.



Verdict

J’ai beau ne pas être un grand fan des SUV que je trouve moins confortables que les véhicules avec assise plus basse, je suis bluffé par ce Range Rover Sport P400e. Que ce soit pour le confort objectif qu’il propose, l’efficacité générale du véhicule autant sur la route qu’hors des sentiers battus, pour l’aboutissement des solutions techniques qu’il met en œuvre et l’harmonie qui s’en dégage dans son usage quotidien, je dis bravo ! Bien sûr, la trace écologique d’un véhicule de cette taille et de ce poids demeure un peu culpabilisante, en particulier si l’on prend en compte l’énergie grise nécessaire à sa construction et à celle des batteries. Mais ce Range Sport est assurément une réussite dans son créneau qui ne connaît pas

encore beaucoup de concurrents.



<u>Prix et options – Range Rover Sport P400e HSE Dynamic</u>

Prix de base : CHF 108’200.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 1240.-

Affichage tête haute : CHF 1460.-

Pare-brise athermique : CHF 700.-

Vitres arrières fumées : CHF 560.-

Radio numérique DAB+ : CHF 500.-

Plafond Morzine Ebony : CHF 460.-

Lumière d’ambiance intérieure configurable : CHF 400.-

Volant cuir chauffant : CHF 220.-

Sièges arrière rabattable 40/60 : CHF 140.-

Tapis de sol : CHF 140.-

Prix TOTAL : CHF 114’020.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Range Rover Sport P400e HSE Dynamic, ainsi qu’au garage Emil Frey SA à Crissier pour leur soutien logistique.

Merci également à CARACTERE Immobilier pour leur collaboration dans le cadre de notre séance photos.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

Premier contact – Range Rover Evoque : Le même, ou presque, en mieux !

Essai – Range Rover V8 5.0 S/C : Le règne perdure…

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

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 ?

Loisirs – Stage de conduite d'hiver avec Jaguar Land Rover, édition 2019

Evènement – Land Rover fête son 70ème anniversaire !

Nouveauté – Range Rover Velar SVAutobiography Dynamic Edition

Nouveauté – Range Rover Evoque

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

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque

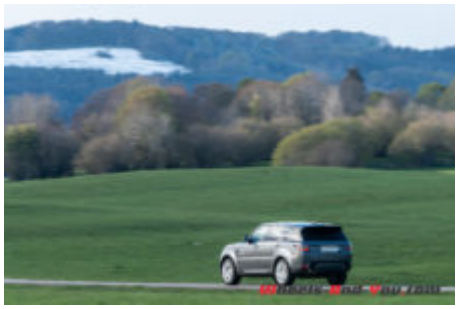
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com