Essai – Range Rover Sport SVR : L’enfant terrible de Sa Majesté!

A l’heure où les constructeurs optent pour le « downsizing » de leurs moteurs et que les réglementations sur les émissions de CO2 se font de plus en plus draconiennes, Land Rover nous propose un dragster dérogeant à toutes ces conventions, le Range Rover Sport SVR.

- V8 compresseur, essence, 4’999 cm^3
- 550 CV à 6’500 t/min
- 680 Nm à 3’500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 260 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.7 sec.
- Poids : 2’333 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’850 x 2’073 x 1’780
- Conso. mesurée : 17.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 298 g/km (G)
- dès CHF 154’900.-, modèle essayé: CHF 185’870.-

Texte et photos : François Cuany

Sur le marché, un grand nombre de SUV sportifs, voire très sportifs, sont produits, tels les Porsche Cayenne Turbo/Turbo S, les BMW X5M/X6M et autres Mercedes AMG GLE/GLS. Land Rover également nous propose une version dynamique de son Range Rover Sport avec le modèle Supercharged équipé d'un V8 5.0 compresseur qui développe 510 CV.

Mais pour le coup, le constructeur britannique repousse encore un peu plus loin les limites avec cette déclinaison SVR. 550 CV sous le capot, un design ultra agressif, un intérieur sportif du plus bel effet et des vocalises à couper le souffle, telle est la recette britannique pour nous emmener dans un autre monde, là où la raison n'a pas encore mis le pied.

A l'extérieur

Sur ce SVR, pas de doute, la sportivité et l'agressivité sont de mise. On ne peut rater la face avant complètement retravaillée qui donne un look démoniaque et une présence incroyable sur la route à l'auto.

Tous les détails de la calandre et des entrées d'air de couleur "Gloss Black" viennent magnifiquement contraster avec la livrée "Fuji White" de notre modèle d'essai. On note aussi un gros diffuseur enveloppant les deux doubles sorties d'échappements, ainsi que les phares avant et arrières à fonds teintés de noir.

Le choix du modèle de jantes 22 pouces en alliage léger apporte lui aussi une touche de sportivité et les énormes disques de freins munis de leurs étriers Brembo bleus ajoutent un coté sport-chic au modèle.

Des badges SVR (Special Vehicle Racing) sont placés de part et d'autre du véhicule pour rappeler le nom de code de notre monstre. Nous en trouvons donc sur la grille du radiateur, sur le hayon de coffre, sur le cache moteur et sur les montants de portières, une fois celles-ci ouvertes.

Le look de base du Range Rover Sport tels qu'essayés précédemment (V6 3.0 S/C et SDV6 Hybrid) avec la nouvelle ligne stylistique de la marque n'est pas oublié. Et heureusement car, bien que très agressive, la préparation du département « Special Vehicle Operation » reste très chic, luxueuse et en harmonie avec les promesses de l'engin.

A noter aussi que, malgré son look d'athlète, cette auto garde naturellement les aptitudes de terrain et de travail voulues par la marque. Avec agilité, elle pourra traverser sans encombres des gués allant jusqu'à 85 cm. Par ailleurs, et grâce à un système d'attelage amovible électriquement venant se confondre complètement dans le pare-chocs, l'heureux propriétaire pourra remorquer une charge freinée allant jusqu'à 3 tonnes.

A l'intérieur

Des matériaux de très haute qualité, un assemblage proche de la perfection, une technologie de pointe, telle est la traditionnelle formule employée pour la conception de l'habitacle des Range Rover Sport. Le SVR ne dérogeant pas à cette règle. Conçu de la même manière que ses confrères, il est magnifique.

A peine la portière ouverte, les sublimes sièges baquet en cuir Ebony griffés SVR se dévoilent. Mêlés aux pièces carbone de la console centrale, des portières et du volant, la combinaison nous donne elle aussi un véritable côté sportif et bien plus extrême que dans les SUV habituels.

Une panoplie de gadgets et d'instruments de route est présente. On retrouve l'écran tactile du système multimédia « Dual View » , qui permet à votre passager de regarder la TV pendant que vous pourrez conduire avec la vue sur le GPS. Le système de caméra périphérique est, lui aussi, présent et s'avère très pratique, vu le gabarit d'un peu plus de 2 mètres de largeur du véhicule. Il aidera à éviter les petits accros aux jantes lors de parcages un peu serrés.

La molette de sélection des terrains diffère légèrement de celle des versions plus baroudeuses, avec l'option dynamique qui fait son entrée. Je note par contre l'absence des options des vitesses lentes et de blocage du différentiel, si utiles en terrain.

Le très pratique afficheur tête haute sur le pare-brise fait tout son effet, même si j'ai eu un peu de peine à m'y habituer au début. Avec les infos telles que la vitesse, les limitations et le trajet GPS, il m'est vite devenu indispensable et sécurisant puisqu'il permet d'accéder à ces informations sans dévier le regard de la route.

Sous le capot

Dérivé de celui de la Jaguar F-Type et de la XKR-S, c'est un V8 compressé de 5.0l développant 550 CV que nous retrouvons dans notre SUV. C'est véritablement l'âme de ce SVR !

Déraisonnable mais tellement bon, cet énorme moteur nous propulse tel un dragster de 0 à 100 km/h en 4.7 secondes seulement et peut atteindre les 260 km/h en vitesse de pointe. Quand on pense que l'engin pèse un peu plus de 2'300 kg, ces performances sont littéralement bluffantes.

Les reprises sont, elles aussi, très violentes. En effet, grâce aux 680 Nm de couple disponible à 3'500 t/min, c'est sans peine que l'aiguille du compteur monte dans les chiffres, et il faut vite revenir à la raison pour éviter la photo souvenir. Tant la poussée que le bruit sont enivrants. Quel pied ! La transmission se fait via une boîte à convertisseur de couple ZF à 8 rapports, déjà utilisée sur d'autres modèles, et qui a déjà largement fait ses preuves.

Au volant d'un tel jouet, il faut mettre de côté ses velléités écologistes. En effet, avec une douce moyenne de consommation de 17.8 l/100km sur l'ensemble de l'essai et des moyennes dépassant largement les 20 l/100km lors de conduites sportives, inutile de préciser que les passages à la pompes sont rapprochés et peuvent s'avérer douloureux.

Même si la motorisation bestiale est un peu à contre-sens de l'air du temps, la gestion électronique et le « tout piloté » à la mode du jour sont bien présents. Par rapport au Range Sport Supercharged, la suspension pneumatique pilotée a été rigidifiée de 20% pour remonter davantage d'informations au conducteur. La direction électrique, le Torque Vectoring by Braking et le Système Dynamic Response (ARC) ont eux aussi été améliorés pour permettre un meilleur feeling, des passages en courbes plus rapide et avec moins de prise de roulis.

Au volant

En situation, que donnent ces chiffres de puissance et ces promesses de confort et de sportivité ? Il est temps de se mettre au volant de la bête ! Les multiples

réglages électriques du siège semi-baquet et du volant me permettent d'adopter une position de conduite parfaite et le siège offre un maintien tout aussi optimal.

Par une pression sur le bouton "Start", les huits cylindres se mettent en mouvement pour m'offrir une sublime symphonie. Ca s'annonce bien ! Sur les premiers kilomètres, en mode tout automatique, règnent silence et douceur. Je sens qu'il y a de la puissance à revendre, mais en roulant uniquement sur le couple, ce Range Sport se fait très civilisé et extrêmement confortable, un véritable salon roulant.

Mais comme nous avons affaire à un SVR et que je connais déjà très bien la conduite et le gabarit du Range Sport SDV6, je ne me fait pas prier pour commuter sur les modes plus sportifs ainsi qu'activer l'ouverture des clapets des deux doubles sorties d'échappement.

L'auto s'en trouve transfigurée, j'ai littéralement l'impression d'avoir changé de voiture ! Plus rien à voir avec ce que je connais du SDV6 que j'ai roulé régulièrement, le calme fait place à la tempête. Le moteur devient rageur, la voiture réactive et la boîte à vitesse un peu plus rapide. On se croirait presque dans une GT.

La sonorité du moteur est hallucinante et les pétarades de l'échappement à chaque lâcher de gaz me plonge dans l'ambiance des V8 roulant au Mans. Ces vocalises sont très similaires à celles des Jaguar F-Type Roadster que nous avions essayées.

La position parfaite de conduite, la sonorité et l'accélération m'ont presque faites oublier que je suis dans un SUV de plus de 2,3 tonnes, mais les premiers virages me rappellent à la réalité. Les énormes freins de 380 mm à l'avant ne peinent pas à ralentir la bête mais à force de répétitions lors d'enchainements, ils se fatiguent vite. Ceci dit, lors des enchainements de courbes, si l'on reste prudent face aux transferts de masses, les vitesses en courbes sont impressionnantes et le comportement très sain pour cette catégorie de véhicule. Je m'attendais à beaucoup plus de roulis, mais la qualité du châssis et le travail des suspensions maitrisent très bien les mouvements de caisse.

Si, d'aventure, les pétarades de l'échappement devaient vous lasser, vous aurez le choix entre désactiver l'échappement sport ou bien de monter le volume de la musique. En effet, le système audio Meridian procure un son grandiose et

puissant permettant aux puristes mélomanes d'écouter n'importe quel morceau dans les meilleures conditions. En ce qui me concerne, après quelques minutes musicales, je suis revenu aux sonorités enivrantes du moteur et des échappements.

De retour en ville, je repasse en mode tout automatique et le SVR se glisse sans problème dans la circulation. Il faut toutefois mettre sa timidité de côté au volant de ce bolide, car tous les badauds vous suivent du regard, tant l'allure de ce SUV est agressive et sa symphonie "mélodiquement pétaradante" résonne dans les rues.

Verdict

Il n'y a pas photo, c'est réellement le plus impressionnant des SUV qu'il m'ait été donné de tester ! Ce n'est pas une pure voiture de sport, il n'est pas au sommet de sa performance dans le terrain, vu l'absence des blocages et des vitesses lentes, mais il est unique dans son style et l'exercice est largement réussi. Je connaissais jusque-là les supercars, je viens de découvrir la catégorie des super-SUVs.

La facture, assez salée, s'élève à CHF 185'870.- pour notre modèle d'essais et 154'900.- en prix d'entrée (hors primes en vigueur). Mais je pense que le niveau de finition quasiment irréprochable, les technologies embarquées, les performances hallucinantes et ce côté déraisonnable sont à la hauteur de ces tarifs, au demeurant très bien positionnés par rapport à la concurrence, telle que le Cayenne Turbo S. Comme d'habitude chez Land Rover, vous aurez un large choix d'options pour que ce Range Sport vous aille comme un gant.

Il est annoncé qu'une gamme SVR devrait être disponible sur d'autres modèles Jaguar et Land Rover par la suite. J'ai hâte de découvrir ces modèles, tant celui-ci s'est avéré impressionnant.

Prix et options – Range Rover Sport 5.0 V8 S/C SVR

Prix de base : CHF 154’900.-

Régulateur de vitesse adaptatif (ACC) avec assistant embouteillage : CHF 2’600.-

Toit ouvrant coulissant panoramique entièrement en verre : CHF 2’460.-

Chauffage d’appoint avec télécommande et minuteur : CHF 1’980.-

Assistant au stationnement 2 (parquer en parallèle et perpendiculairement) : CHF 1’720.-

Parebrise athermique et vitres teintées arrière (empatt. court) : CHF 1’440.-

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

Crochet d’attelage à déploiement électrique : CHF 1’340.-

TV numérique : CHF 1’280.-

Ecran tactile avec technologie Dual View : CHF 1’080.-

Système de caméras périphériques (Surround Camera System) : CHF 1’020.-

Seuils de portes illuminés en aluminium : CHF 980.-

Détection des panneaux de signalisation : CHF 900.-

Climatisation automatique à 3 zones : CHF 840.-

Système de détection des obstacles et assistant de changement de voie : CHF 820.-

Système Soft Door Close pour une fermeture en douceur des portes : CHF 760.-

Alarme volumétrique (surveillance de l’habitacle) : CHF 640.-

Radio numérique (Digital Radio / DAB+) : CHF 600.-

Phares xénon adaptatifs : CHF 580.-

(y compris éclairage dir. Virage et Signature Lamps)

Rangement réfrigéré de console centrale avant : CHF 480.-

Autres options : CHF 1’140.-

Prix TOTAL : CHF 185’870.-

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 SVR, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 ?

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

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

SPECIAL VEHICLE
SVR
OPERATIONS
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

Wheels And You.com

AIRBAG

HOME MENU
La distraction peut provoquer des accidents. Ne faites aucune saisie pendant la conduite et respectez le Code de la...
LAND ROVER
Appuyez sur l'écran pour continuer
Pour + d'info sur mise à jour cartes, voir : www.navigation.com/landrover
AUDIO VIDEO
NAV
PHONE
Vue intersect.
Vues spécifiques
Vue trott.
Vue intersect.
Vue de la remorque
Voitur. | Menu d'accueil
14:24
Config
Réglages audio
Me conduire à la maison
Fonctions sup.
Audio/Vidéo
Audio Off
Nav. sur route
Position actuelle
ROUTE D'ALLAMAN, ET...
Saisie dest.
Téléphone
Brancher le téléphone
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

SUPERCHARGED
SUPERCHARGED
SVR
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER

VER
LAND ROVER

Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG 459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

ROVER
LAND ROVER
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

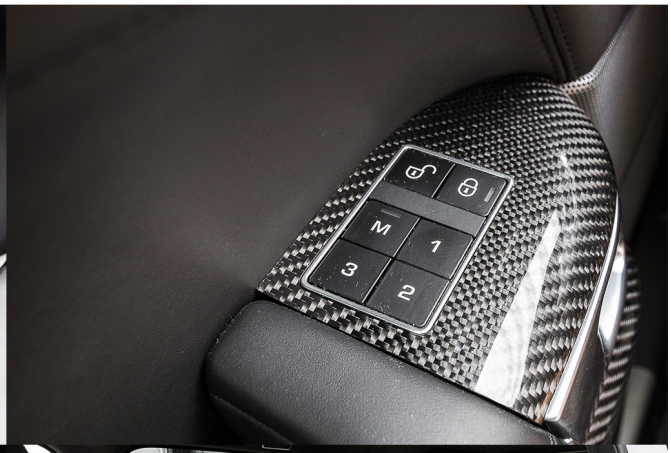
Wheels-And-You.com

AUTO
CLIMATE
MAX
MAX A/C
A/C
21.5

AUTO

SET+
RES
REAR
Wheels-And-You.com

AUTO
ASL
OFF
OFF


M
1
3
2

Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563

RANGE ROVER

RANGE ROVER
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com

RANGE ROVER
AG·459563
Wheels-And-You.com