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

Land Rover a fini de renouveler ses modèles Range Rover. Le dernier arrivé a subi une cure d'amaigrissement comme son grand frère. Il est temps pour Wheels And You de découvrir le nouveau Range Rover Sport lors d'un essai.

- V6 compresseur, 2'995 cm^3
- 340 CV à 6'500 t/min
- 450 Nm de 3'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 210 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.2 sec.
- Poids : 2'212 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'850 x 2'073 x 1'780
- Conso. mesurée : 12.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 249 g/km (G)
- dès CHF 81'000.-, modèle essayé: CHF 116'400.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Après le renouvellement du majestueux Range Rover en 2012, Land Rover nous a gratifié l'année passée de la nouvelle mouture du Range Rover Sport. Plus léger, plus spacieux, plus moderne, tous les ingrédients sont au rendez-vous pour faire perdurer le succès de son prédécesseur. De plus, il dispose pour l'occasion d'une nouvelle mécanique, un V6 3.0 l. essence à compresseur, empruntée à la marque cousine, Jaguar. Il n'en fallait pas plus pour se réjouir de prendre les commandes de ce nouveau fleuron britannique.

A l'extérieur

Au premier coup d'oeil, ce nouveau Range Rover Sport est bel et bien un Range. Le style plutôt carré a laissé place à des lignes plus fluides lui conférant un aspect très athlétique, totalement en adéquation avec la gamme actuelle. En effet, ce nouveau Sport se place parfaitement entre l'Evoque et le grand Range avec un design qui mélange parfaitement les genres des deux autres modèles de la gamme Range Rover.

Les phares avant dont la signature LED est du plus bel effet confèrent un regard agressif à ce nouveau Range Sport tout en accentuant encore un peu plus la sportivité. La ligne de toit est fuyante, très similaire à celle de l'Evoque, pour terminer sur un arrière plus proche de son grand frère avec cependant sa touche personnelle. L'ensemble est vraiment une réussite et malgré que je sois nostalgique du modèle précédent, j'adhère totalement au style de cette nouvelle mouture.

Pour l'occasion nous avons hérité de la finition HSE Dynamic, le milieu/haut de gamme qui devrait constituer la partie importante des ventes en Suisse. J'apprécie tout particulièrement la calandre noire ainsi que les quelques autres détails de la même couleur, spécificités des modèles Dynamic. Je regretterai simplement la monte pneumatique hivernale de notre voiture d'essai en lieu et place des sublimes jantes 21 pouces qui équipent normalement le HSE Dynamic et qui auraient encore renforcé la sportivité de notre Range Sport.

A l'intérieur

Plus long de 62 mm, le nouveau Range Sport bénéficie surtout d'un empattement allongé de 175 mm, de quoi améliorer l'habitabilité. D'ailleurs, pour la première fois, cette nouvelle génération propose en option deux sièges supplémentaires dans le coffre afin d'offrir 7 places. L'espace à disposition est très généreux et tous les occupants profiteront de chaque déplacement dans un confort royal.

Confortablement installé au poste de pilotage, je découvre un tableau de bord très moderne avec quand même la petite touche qui fait qu'un Range reste un Range. L'élégance britannique n'a pas d'égal, c'est encore une fois le cas pour ce nouveau Range Sport. Les matériaux utilisés et la présentation offrent un ensemble élégant et luxueux. La finition est également en hausse comme nous avions déjà pu le constater lors de notre essai du grand Range Rover. Le cuir recouvre la quasi totalité de l'habitacle avec un ensemble biton noir (Ebony) et gris/beige (Cirrus). Bien que je ne sois pas un adepte des couleurs claires pour les intérieurs, ce mélange apporte plus de luminosité et accentue le côté élégant de notre croiseur.

L'ensemble multimédia radio/GPS est repris des autres modèles de la marque et s'il est un peu en retrait de ceux proposés par la concurrence germanique, il répond parfaitement aux besoins et il est très complet. D'ailleurs, notre voiture d'essai dispose d'une option que j'ai souvent vu au catalogue mais que je n'avais jamais eu l'occasion de tester : le chauffage d'appoint programmable. Configurable à l'avance via l'ordinateur de bord ou enclenchable via la télécommande, ce système permet de préchauffer l'habitacle de la voiture 20 minutes avant votre arrivée. Quel bonheur de découvrir une température à bord de 22 degrés alors qu'il fait zéro dehors. Et c'est aussi pratique pour dégivrer les vitres ou déneiger la voiture alors que les flocons sont tombés pendant toute la nuit.

Notons encore que le coffre dispose d'un volume de chargement de 784 litres et qu'il peut atteindre 1'761 litres en rabattant la banquette arrière.

Sous le capot

Ce nouveau Range Rover Sport arrive donc avec une nouvelle motorisation au catalogue : un V6 3.0 essence à compresseur qui dispose de 340 CV à 6'500 t/min pour un couple maximum de 450 Nm disponible entre 3'500 et 5'000 t/min. La

mécanique est couplée à l'excellente boite automatique ZF 8 rapports dont il n'est plus nécessaire de vanter les mérites tant elle a fait ses preuves sur bon nombre de véhicules.

Déjà très appréciée lors de nos essais de la Jaguar XJ AWD et de la Jaguar F-Type (380 CV), j'étais impatient de voir ce que donne cette motorisation dans un SUV du gabarit de ce Range Sport. Le plaisir fût au rendez-vous, le moteur réagit parfaitement bien, sait se montrer doux en ville, souple et réactif sur autoroute et rageur si nécessaire lorsque vous attaquez un col. De surcroit il propose une sonorité très sympathique lorsqu'on le sollicite généreusement. Certes on n'atteint pas les vocalises de la F-Type, mais il confirme la sportivité de l'engin et vous incite à exploiter pleinement les 340 CV.

La gamme dispose également de deux diesel, le V6 3.0 avec deux niveaux de puissance, 258 CV (TDV6) et 292 CV (SDV6), et le V8 4.4 (SDV8) de 339 CV. Pour couronner le tout, on retrouve comme d'habitude le V8 5.0 essence à compresseur de 510 CV transformant le luxueux tout-terrain en véritable missile sol-sol. Le constructeur propose également une version hybride basée sur le SDV6 (292 CV), couplé à un moteur électrique de 48 CV. La puissance totale promet 340 CV et 700 Nm de couple. Finalement, Range Rover a présenté il y a quelques jours lors du Festival of Speed de Goodwood une version extrême appelée SVR qui dispose également du V8 5.0 à compresseur mais dont la puissance atteint maintenant 550 CV. Ce super Range Sport subira un traitement complet aux hormones sportives, mais il faudra patienter l'année prochaine pour découvrir en détail le potentiel de ce monstre.

Revenons à notre motorisation pour parler un peu de consommation. Alors que le constructeur annonce une valeur mixte de 10.7 l./100km, j'aurai pour ma part mesuré une moyenne de 12.9 l./100 km tout au long de mon essai. J'ai également relevé que l'ordinateur de bord affichait environ 1.5 litres de moins que la consommation réelle ce qui m'a permis de constater quelques valeurs intéressantes, toujours sans hésiter à exploiter la mécanique : un peu moins de 10 l./100km sur autoroute, 15 l./100km dans la circulation urbaine et un peu plus de 20 l./100km en attaquant sans modération les routes de montagne. Des chiffres qui restent selon moi plutôt corrects au vu de la puissance et du poids de l'engin, un peu plus de 2 tonnes.

Il faut d'ailleurs préciser que ce nouveau Range Rover Sport a perdu 420 kg

(selon le constructeur) par rapport à la génération précédente grâce à l'utilisation massive d'aluminium au travers d'une toute nouvelle carrosserie autoporteuse.

A noter encore que les modèles essence disposent d'un réservoir plus grand, 105 litres, alors que les modèles diesel se contentent de 80 litres, de quoi proposer quasiment les mêmes autonomies pour le V6 3.0 S/C et le SDV6.

Au volant

Les premiers kilomètres au volant d'un Range Rover sont toujours un peu intimidant tant la largeur du bestiau est importante, plus de 2 mètres. Mais une fois cette particularité assimilée, le Range Sport se conduit très facilement et se faufile avec aisance en milieu urbain.

Ayant déjà eu l'occasion de conduire les autres modèles de la marque, je me sens immédiatement en terrain connu. Si la quasi totalité des commandes sont identiques, le sélecteur de vitesses en forme de molette a été remplacé par un petit levier, similaire à celui qu'on retrouve dans la Jaguar F-Type. Comme notre voiture d'essai disposait des palettes au volant en option, je n'aurai même pas utilisé le manche lors des différentes montées avalées à bon rythme.

A ce sujet, en attaquant les petites routes de montagne, le comportement routier est bluffant. On ressent bien que le mastodonte a fait un régime et ce nouveau Range Sport bondit d'un virage à l'autre avec une agilité déconcertante. Le poids se fait quand même ressentir, c'est logique, mais ce sont surtout les roues hiver de notre voiture d'essai qui auront calmé mes ardeurs. Certes, je pense que peu de Range Sport subiront un tel traitement et la plupart avaleront les kilomètres d'autoroute en toute quiétude ou arpenteront les rues et boulevards de nos centre-ville. A ce jeu là, aucun souci à se faire, le salon roulant britannique obtient un sans faute. Le confort est de mise, c'est un régal de voyager à bord de ce Range Rover Sport.

J'aurai également emprunté quelques chemins de traverse et là aussi, c'est une réussite totale. Normal me direz vous, vu le pédigrée familial. Pour l'occasion, nous disposions du pack Off Road (boite de réduction et le fameux système Terrain Response) disponible en option. Vous avez bien lu ! Pour la première fois, les systèmes d'aide à la conduite tout-terrain ne sont plus de série sur ce Range

Rover Sport. Un non-sens pour les passionnés de la marque, mais il faut bien reconnaitre que peu de conducteurs osent s'aventurer en terrain hostile tant l'élégance extérieure et intérieure lui confère un style plus BCBG que baroudeur.

Comme chez son grand frère le Range Rover, le système Terrain Response propose un mode automatique qui analyse le terrain de manière proactive et qui sélectionne de lui-même le meilleur des cinq modes disponibles. Plus d'inquiétude à avoir, même si les conditions de la route se dégradent, la machine saura s'adapter sans que vous ayez à le faire. Lors de mon essai j'ai pu affronter des routes sèches, détrempées et enneigées, à aucun moment le système n'a fait défaut, mon destrier me menant toujours à bon port.

Dernier détail, une spécificité des modèles Dynamic, notre voiture disposait des imposants freins Brembo, avec pinces peintes en rouge, de quoi rendre le freinage à la hauteur des performances.

Verdict

Best-seller de la marque, la nouvelle mouture du Range Rover Sport est un succès. Grâce à la perte importante de poids, le comportement routier est encore meilleur tout en proposant une consommation et des émissions de CO2 en baisse. De plus, le moteur V6 3.0 S/C est vraiment un excellent choix pour ceux qui font des petits trajets et ne prévoient pas de faire plus de 25'000/30'000 km par année.

Bien sûr l'élégance britannique a un prix et si le Range Rover Sport est disponible dès CHF 79'000.- avec le moteur TDV6 et la finition « S », soit une configuration quasi inexistante dans notre pays, les tarifs débutent à CHF 81'000.- pour la motorisation V6 3.0 S/C. Et c'est à partir de CHF 98'600.- qu'il faudra commencer l'addition pour un HSE Dynamic. Vous l'aurez compris, comptez plutôt une moyenne de CHF 100'000/110'000.- pour un modèle bien équipé et une motorisation intéressante. Ce n'est bien sur pas à la portée de toutes les bourses, mais c'est en ligne avec la concurrence allemande, voire un peu plus intéressant avec en plus la « British Touch », un atout non négligeable à mes yeux.

Prix et options – Range Rover Sport V6 3.0 S/C HSE Dynamic

Prix de base : CHF 98’600.-

Peinture métallisée « Santorini Black » : CHF 1’400.-

Roue de secours : CHF 300.-

Climatisation automatique trois zones : CHF 840.-

Radio numérique (DAB) : CHF 600.-

Système audio surround Meredian 825 W : CHF 1’800.-

Rétroviseurs extérieurs chauffants, réglables électriquement : CHF 380.-

Volant en cuir chauffant : CHF 260.-

Sièges arrière rabattable 60/40 : 160.-

Sièges avant réglables électriquement sur 14 positions : CHF 1’220.-

Palettes au volant : CHF 260.-

Chauffage d’appoint programmable par télécommande : CHF 1’980.-

Vitres teintées foncé : CHF 680.-

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

Pack Hiver : CHF 1’040.-

Pack Off Road : CHF 2’180.-

Antivol avec alarme par surveillance volumétrique de l’habitacle : CHF 640.-

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

Tapis de sol à l’avant et à l’arrière : CHF 140.-

Système de détection d'obstacle en marche arrière et assistant de changement de voie : CHF 820.-

Aide au stationnement : CHF 880.-

Réservoir lave-glace grande capacité : CHF 60.-

Prix TOTAL : CHF 116'400.-

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 V6 3.0 S/C HSE Dynamic, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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 ?

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

D1-HID PES Projector
3000 Lm
RANGE ROVER

RANGE ROVER
AG·466490

W.A.Y.

W.A.Y.

SUPERCHARGED
SUPERCHARGED
RANGE
ROVER
W.A.Y.

AUTO
CLIMATE
AUTO
MAX
F
R
MAX
A/C
A/C
P
R
N
D
S
AUTO
ASL
OFF
ECO
W.A.Y.

11:32
FM1
9 °C
106.5 MHz
km/h
r/min x 1000
Autonomie
224 km
P
0km/h

AUTO
ASL
OFF

RANGE ROVER
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·466490
W.A.Y.

RANGE ROVER
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·466490
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·466490

W.A.Y.

START
ENGINE
STOP
HOME
MENU
Voitur.
Menu d'accueil
11:32
Config.
Réglages audio
Me conduire à la maison
Répertoire
Fonctions sup.
Audio/Vidéo
FM 1
ROUGE FM
Débats
106.5 MHz
AF
Nav. sur route
Position actuelle
1/ROUTE DE SUISSE
Saisie dest.
Téléphone
Brancher le téléphone
MODE
AUDIO
VIDEO
NAV
PHONE
AUTO
CLIMATE
AUTO
W.A.Y.

W.A.Y.

SPORT
HSE
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·466490

RANGE ROVER
AG·466490
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·466490
W.A.Y.

RANGE ROVER
W.A.Y.

RANGE ROVER
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG 466490
W.A.Y.

RANGE ROVER
W.A.Y.