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

Après l'indéniable succès de l'Evoque, le restylage tout en finesse des Range Rover et Range Rover Sport, Land Rover applique avec bonheur sa recette stylistique actuelle au dernier venu de la marque : le Discovery Sport. Ce SUV à vocation familiale se pose en avantageux héritier du Freelander et mélange des origines roturières à une modernité visuelle remarquable.

- 4 cylindres, diesel, 2'179 cm^3
- 190 CV à 6'000 t/min
- 420 Nm à 4'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 188 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'863 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'599 x 2'069 x 1'724
- Conso. mesurée : 10.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 166 g/km (C)
- dès CHF 42'700.-, modèle essayé: CHF 57'340.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Entre les Range Rover résolument premium, l'Evoque citadin et le Discovery traditionnel et campagnard, Land Rover s'attaque avec élégance au marché très disputé des SUV familiaux. S'il se veut plus accessible et moins cossu que l'Evoque, le Discovery Sport n'en propose pas moins de sérieux atouts en termes de qualité de finition et d'esthétique aptes à séduire une large clientèle d'amateurs.

Connaissant les qualités intrinsèques de la marque, nul doute que ce Discovery fait honneur à sa réputation de baroudeur. Et qu'en est-il du label "Sport" de ce modèle ? Là se situe ma curiosité, voici mon test pour tenter d'y répondre.

A l'extérieur

Bien que la finesse de ses lignes le rende agréable au regard, le Discover Sport dégage une présence corpulente. Ses dimensions de 4m60 en longueur, 2m07 en largeur et 1m72 en hauteur le classent dans la catégorie des SUV de taille moyenne, c'est donc davantage par ses proportions que par sa taille que ce véhicule en impose.

Les optiques étirées sur les côtés rappellent l'identité actuelle de la marque et la tension des lignes latérales profilent sa silhouette tout en accentuant le caractère racé et musculeux de la bête. Quoique moins sophistiqué que celui de l'Evoque, le design est harmonieux, une certaine évidence découle des lignes de ce SUV.

Notre modèle d'essai, doté de la finition HSE, est paré de jantes 18 pouces à 9 rayons doubles dont l'aspect me laisse relativement froid, mais dont la taille confère une assise visuelle imposante virile à notre Discovery Sport, davantage en rapport avec la stature de la carrosserie. La teinte Kaikoura Stone est de bon aloi, cohérente avec l'aspect général du véhicule.

A l'intérieur

Dans le cockpit, la qualité de finition et la sobriété se disputent ma première impression. A priori contradictoires, ces deux aspects se montrent complémentaires. En effet, la qualité perçue des matériaux utilisés (la planche de bord de la finition HSE est recouverte de cuir) comme l'ajustement des différents éléments correspondent aux standards exigeants du constructeur, et la sobriété de l'habitacle est raccord avec les prétentions roturières du "Disco". Il s'en dégage une sorte de charme reposant : tout est à sa place, sans ostentation et sans superflu. On pourrait trouver le résultat un peu triste, mais ce n'est pas mon cas, j'apprécie plutôt l'homogénéité de l'ensemble.

Je trouve particulièrement originale et classieuse la mollette contrôlant la boîte automatique. Inaugurée sur l'Evoque, elle propose une touche sympathique et plutôt high tech. Pour le reste, on demeure dans de l'ergonomique et du classique, avec un volant au design simple, agréable au toucher, des comodos et autres boutons qui tombent naturellement sous les doigts. Les compteurs, de bonne facture, offrent une visibilité correcte et bordent un écran informatif et clair.

Sur le haut de la console centrale trône l'écran multimédia tactile de 8 pouces à technologie "Dual View" regroupant les fonctions de GPS (que j'ai trouvé agréable et précis), ordinateur de bord et autres fonctions d'infotainment. Là aussi, une esthétique sobre et élégante est de mise et les menus proposés sont d'une intuitivité remarquable. L'écran affiche avec style les informations choisies et le "Dual View" permet, entre autres, au conducteur d'être guidé par le GPS tandis que le passager regarde un film, l'inverse étant fortement déconseillé.

Cet écran surplombe les grilles d'aération et les molettes de la climatisation bi-zone, sous lesquelles nous trouvons les boutons de commandes des fonctions tout terrain. Discrets et sans fioritures, ils donnent accès aux réglages hors piste testés plus loin.

Les sièges en cuir grainé sont confortables et d'un maintien suffisant. L'espace à bord est généreux, tant à l'avant qu'à l'arrière, on s'y sent confortable et en sécurité. Notre modèle d'essai propose la configuration 5+2 places, les deux sièges supplémentaires sont pratiques pour enfants ou adolescents. Escamotées dans le plancher du coffre, elles rendent à ce Discovery Sport une capacité identique à la version 5 places, ceci grâce à une roue de secours plus petite. Les sièges coulissables de la deuxième rangée permettent un volume de chargement

maximal de 981 litres. C'est dans la moyenne plutôt maousse de la concurrence et suffisant pour emmener confortablement famille, armes et bagages. Sièges arrière rabattus, ce ne sont pas moins de 1'698 litres de coffre qui sont proposés.

Sur le bord de fuite du capot, un cache gris abrite un système d'airbag de dernière génération destiné à protéger les piétons en cas de collision. Ceci s'ajoute à la détection des véhicules en approche lors des changements de voie ainsi qu'à un système de freinage d'urgence autonome et permet au Discovery Sport de poser les jalons haut de gamme du segment en matière de sécurité.

Sous le capot

Notre véhicule de test est animé d'un 4 cylindres diesel transversal de 2,2 litres de 190 CV et 420 Nm, couplé à une boîte automatique à 9 rapports. Etant de la vieille école, j'ai du mal à associer les mots « diesel » et « sport » et ma préférence en la matière va généralement aux transmissions manuelles. Ce double à priori qui me fait redouter mon verdict pour cet essai…

Cette motorisation annonce une consommation mixte de 6,3 litres, mais inutile de trop s'y attarder dans la mesure où elle n'est plus disponible sur le Discovery Sport. En effet, Land Rover a renouvelé ses moteurs par des mécaniques de dernière génération annoncées plus performantes, tant au niveau de la sobriété que de l'agrément. Notons toutefois que j'ai relevé une consommation de 10,9 l/100km sur l'ensemble de l'essai.

Au volant

Dès les premiers kilomètres, le moteur s'avère souple et onctueux. Les 420 Nm assurent au Discovery Sport de prompts démarrages et des reprises assez correctes. Je suis agréablement surpris par les prestations routières de mon modèle d'essai, tant il s'avère agréable en utilisation courante.

C'est la plateforme de l'Evoque qui a servi de base à celle du Discovery Sport. Cependant, près de la moitié des éléments sont nouveaux et tirés de matériaux légers et rigides tels l'aluminium et aciers haute résistance et de Bore. Cela prédispose la structure à un comportement dynamique du véhicule et cela se

ressent dans son comportement routier plutôt à l'avenant.

Si la puissance s'avère parfois un peu juste au vu du poids de l'auto, elle demeure suffisante pour assurer avec sérénité les inévitables dépassements. On ressent le manque d'allonge de la mécanique inhérent à la technologie diesel, et c'est dommage car le châssis du "Disco Sport", sans doute pour les raisons évoquées plus haut, demeure sain quand le rythme s'accélère, tant en tenue de route qu'en maîtrise de la prise de roulis, compte tenu de la hauteur du SUV. Point de sport donc, mais un confort de roulage appréciable sur tous types de route, y compris dans la circulation urbaine où le "Disco" se faufile avec une aisance étonnante.

La boîte automatique est une belle surprise. Elle assure des passages de rapport d'une douceur appréciable : en conduite tranquille, aucun à coup ne vient perturber le confort à bord. Et quand on sollicite l'accélérateur, elle s'avère capable notamment de rétrograder jusqu'à 4, voire 5, rapports si besoin. Tout juste, dans ce dernier cas de figure et en position "Drive", un léger temps de réponse est-il à déplorer à la remise des gaz, temps de réponse gommé lorsque l'on tourne la molette sur la position "Sport". Une pression sur l'une des palettes au volant permet de permuter le passage des vitesses en mode manuel. Sans intérêt en réglage "Drive", il se révèle efficace en réglage "Sport". Vers le haut ou vers le bas, les vitesses passent rapidement, mais force est de constater que 9 rapports de boîte à gérer manuellement, c'est beaucoup trop. Même l'adepte des transmissions manuelles que je suis reconnaît ici l'intérêt du mode automatique.

A ce stade il reste à sortir des routes pour tester le Discovery Sport hors des sentiers battus. Pour ce faire, je l'emmène avec enthousiasme au centre tout-terrain de la Vallée Bleue. Dès les premiers tours de roues, je constate que son comportement s'y avère sain et rassurant. Modes "Terrain" et "Aide à la descente" activés, je parcoure les chemins irréguliers, je vais partout où la hauteur de franchissement me le permet et jamais le Discovery Sport ne se désunit. Quand le terrain devient vraiment difficile, les systèmes sophistiqués gérant les quatre roues motrices se cramponnent, ne perdant aucune once de la traction fournie avec justesse par le moteur. On ressent la stabilité des suspensions arrière spécifiques et la boîte révèle ici tout l'intérêt de son mode manuel. En effet, les 9 vitesses permettent de disposer de premiers rapports resserrés, c'est appréciable sur ce genre de terrain. Petits obstacles, virages en léger dévers, gués, tout est franchi avec assurance et brio. Je découvre alors quel genre sport propose ce Land Rover. En effet, c'est dans l'effort lent et continu de

la montée caillouteuse ou de la descente abrupte que la transmission ultra perfectionnée donne toute sa mesure et confirme au label « Sport » sa légitimité. Car, rappelons-nous, nous n'avons pas affaire là à un véritable tout-terrain, mais bien à un SUV aux prestations hors pistes absolument remarquables pour la catégorie. Oui, ce Discovery Sport est digne de son ADN de tout terrain comme de son blaze sportif, n'en déplaise à mes préjugés.

Verdict

Comme mentionné plus haut, j'ai entamé ce test avec quelques à priori, je m'attendais à un verdict assez mitigé. Et pourtant…

Et pourtant, ce que propose le Discovery Sport est si homogène, si raffiné et si efficace que je suis tombé sous le charme de ce véhicule. En effet, sans donner dans l'ostentation, cette auto m'a gardé en permanence connecté avec "ici" et "maintenant". Bien que les 190 CV peinent parfois à entraîner le petit colosse avec célérité, jamais je ne me suis ennuyé à son volant. Sur la route, il n'est peut-être pas le meilleur de son segment, mais en termes de polyvalence, c'est un champion. S'il était un couteau, nul doute qu'il serait suisse ! Hors chemins, il vous emmènera vraisemblablement plus loin que n'importe quel autre SUV de sa catégorie.

Les prix commencent à CHF 38'100.- pour la version diesel 2 litres eD4 et boîte manuelle pour arriver à CHF 59'600.- en moteur essence 2 litres Si4 et boîte automatique (obligatoire dans ce cas) pour la finition HSE Luxury extrêmement bien équipée. Au moment de notre test, notre modèle d'essai culminait à CHF 57'340.-, hors primes actuellement en vigueur. Ce n'est, certes, pas donné mais, au vu des prestations proposées, ces tarifs n'ont rien d'indécent. Si de nombreuses options et possibilités de personnalisation peuvent venir alourdir la facture, on reste dans des prix tout à fait acceptables pour de la qualité Land Rover.

Au final, je trouve ce Discovery Sport tout à fait recommandable pour une famille ayant besoin d'un véhicule polyvalent aux dimensions relativement contenues pour un l'espace intérieur conséquent et qui propose une qualité proche du premium. On ne regrettera pas feu le Freelander.

Pour ma part, c’est un coup de cœur assez inattendu que j’ai ressenti pour ce SUV, toutefois, je serais curieux d’en essayer une version essence pour en comparer les agréments.

Prix et options – Land Rover Discovery Sport 2.2 SD4 HSE

Prix de base : CHF 52’600.-

Configuration 5+2 sièges : CHF 1’320.-

Jantes 19 pouces à 9 bâtons doubles style 902 : CHF 1’220.-

Peinture métallisée “Kaikoura Stone” : CHF 820.-

Pack hiver : CHF 820.-

Vitres teintées (à partir du montant B) : CHF 420.-

Tapis de sol : CHF 140.-

Prix TOTAL : CHF 57’340.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Land Rover Discovery Sport 2.2 SD4 HSE, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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 ?

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

DISCOVERY
AG·459 400

DISCOVERY
AG·459 400

DISCOVERY
LAND ROVER
AIRBAG
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

09:53
CLIMATISATION AVANT
Sync
09:54
AFFICHAGE CARTE
D52
D52
D52
D52
D52
D1075
9:56
3 min
Lotissement le Chardonneret
09:54
FONCTIONS SUPP.
Caméras
Données Éco
4x4i
Voiturier
Éclairage d'ambiance
Écran OFF
Wheels-And-You.com

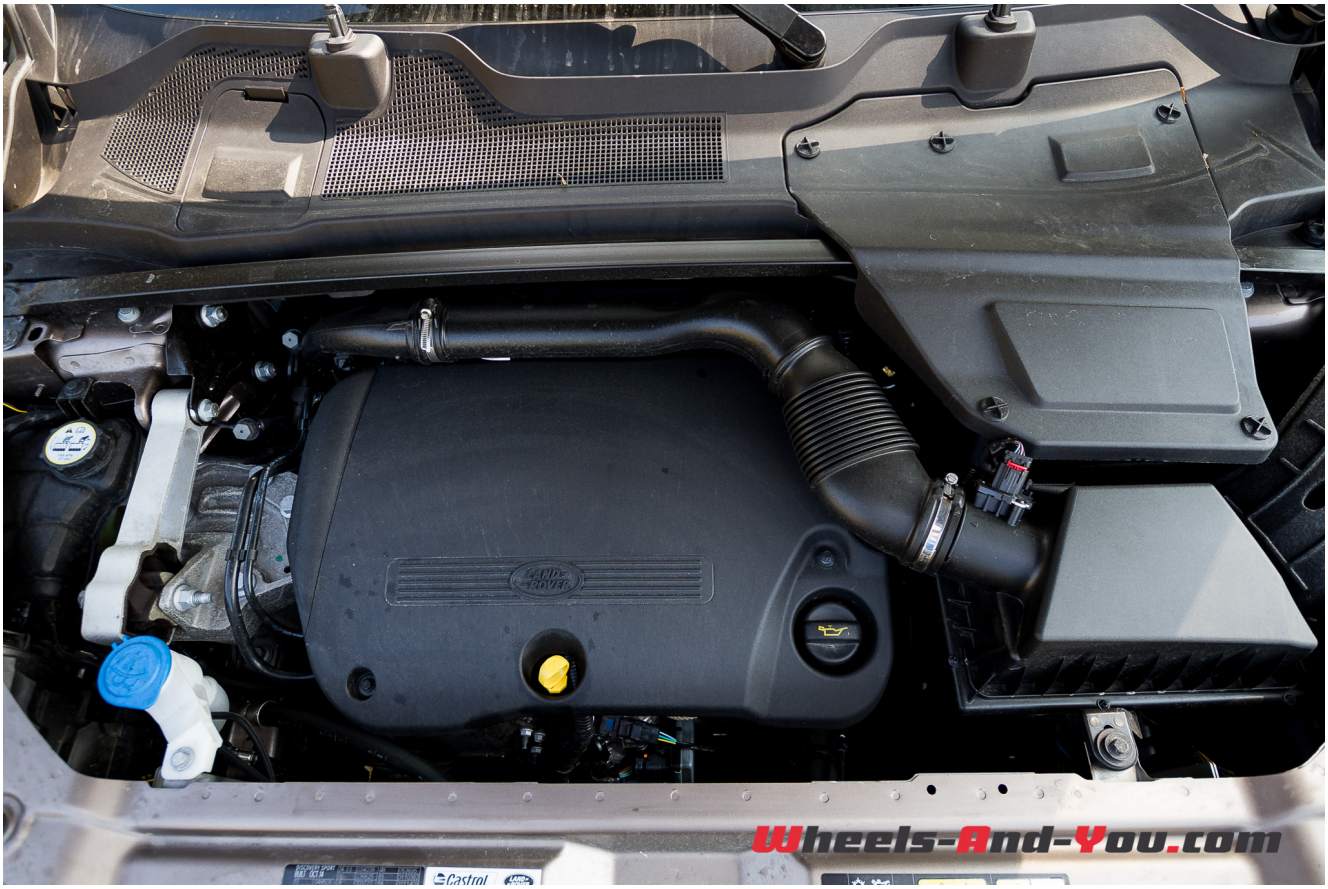
Wheels-And-You.com

P
R
N
D
S

09:52
ACCUEIL
Les Animaux Du ..
Climatisation
Externe : 14°c
Téléphone
Rue de la Combe
1.9km
9:53

09:53
USB
Source
Parcourir
Liste des pistes
Sarabande (Main Title of B..
Sarabande Main Title
Barry Lyndon
5/110
0:09

10:00
USB
Tr 7
13 - The Sicilian Clan
14 °
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
220
240
km/h
F
E
A:
133.5 km
P
0km
Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
SPORT
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
SPORT
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

OVERY
LAND ROVER

LAND ROVER

LAND ROVER
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
Wheels-And-You.com

START
ENGINE
STOP

SET
RES
LIM
CAN

MENU
OK
MODE

A/C
MAX A/C
AUTO
ECO
Wheels-And-You.com

09:55
DONNÉES ÉCO
Impact sur la conso
Style de conduite
Navig. avancée
Meilleur traj.
3 derniers
Ce trajet
Trajet moyen
2
6.4

Style de conduit
91%
62%

Données historiques
09:55
DONNÉES ÉCO
Impact sur la conso
Style de conduite
Navig. avancée
Trajet moyen
Résumé

Accélérateur
Vitesse et
Frein
09:55
DONNÉES ÉCO
Impact sur la conso
Style de conduite
Navig. avancée
0
1.5
litres/h
09:56
4X4i
P
Boue et ornières
programme(s) sélectionné(s)
Appuyez sur le bouton "i" pour plus d'infos sur la fonction sélectionnée
Wheels And You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels And You.com

Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG·459 400
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG 459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG 459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG 459 400
Wheels-And-You.com

DISCOVERY
AG 459 400
Wheels-And-You.com

AG 459 400
Wheels-And-You.com