

Essai - Range Rover Sport HST : La force subtile

Au train du succès très porteur des SUV, nombre de marques ont accroché leur wagon en cours de route et profité de l'élan général. Ce n'est pas le cas de Land Rover qui fait office de précurseur en la matière. En effet, alors que ces voitures surélevées n'étaient pas encore en vogue, Land Rover planchait déjà sur un tel projet depuis les années 50 pour sortir le premier Range Rover en 1970. Aussi j'ai, pour ma part, un peu de peine à considérer le Range comme un « simple » SUV, mais plutôt comme un chaînon entre les véhicules purement tout-terrain et les Sport Utility Vehicles modernes. Inutile de vous dire que ce modèle me fascine depuis longtemps.



- 6 cylindres, turbo, essence, 2'996 cm³
- 400 ch de 5'500 à 6'500 t/min
- 550 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 241 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.9 sec.
- Poids : 2'405 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'879 x 2'073 x 1'802
- Conso. mesurée : 14.41 l/100 km
- Emissions CO₂ : 261 g/km (G)
- dès CHF 112'500.-, mod.essayé: CHF 128'800.-

Lorsque l'on me propose de tester le Range Rover Sport HST, mon agenda n'y est pas très favorable, mais le cœur l'emporte vite sur la raison et je ne tarde pas à me réjouir de prendre le volant de la bête. Sa nouvelle motorisation six cylindres, en ligne désormais et non plus en V, me semble très prometteuse et c'est avec un plaisir non dissimulé que je m'installe aux commandes du véhicule pour un essai complet.



A l'extérieur

Sur les dernières générations de ses modèles, Land Rover a su apposer une identité visuelle très homogène et plutôt élégante pour des véhicules aussi charpentés. Le design du Range Rover a donc bien évolué au fil des générations, s'est modernisé et affiné. Il n'a pourtant rien perdu de son impressionnante personnalité. En effet, la silhouette carrée d'un Range Rover se reconnaît toujours au premier coup d'œil.

Si l'Evoque a été le premier modèle de la marque à arborer les derniers codes stylistiques, le Range Rover Sport donne l'impression que ceux-ci ont été dessinés pour lui. L'affinement des phares qui s'effilent sur les ailes avant et arrière dynamise sa silhouette de débardeur. La veine horizontale et rectiligne qui relie les feux en courant sur le profil de l'auto, happant les poignées de porte au passage, confère une tension dynamique à la silhouette de l'auto. Cette ligne se prolonge sur la poupe selon une bande couleur carbone rejoignant les phares et, sur l'avant surlignant, la calandre avec le bord du capot. De face, le regard subtilement agressif, semble concentré sur la route et les aérations béantes sur le pare-chocs sont caractéristiques du Range Rover Sport.

La livrée « full black » de notre auto de test sied parfaitement au standing classique du Range Rover Sport et les énormes jantes de 22 pouces, noires également, arriment solidement le véhicule au sol. Entre leurs branches, de gros étriers de freins rouges mordent de larges disques de freins. Esthétiquement, pour moi, c'est une réussite.



A l'intérieur

L'espace intérieur de notre Range Rover respire la classe et la sobriété. Le cuir et l'alcantara sont généreusement utilisés. Le premier, de couleur noir, habille notamment la planche de bord, les contre-portes et l'airbag du volant, l'accoudoir. Le second, anthracite, drapè les montants du pare-brise, le ciel de toit ainsi que la jante du volant, rendant celui-ci très élégant et agréable au toucher. Solidaires de ce dernier, les palettes sont facilement atteignables et permettent aisément le passage manuel des rapports de boîte. La qualité perçue frise l'excellence, malgré quelques éléments de plastique un peu trop dur à mon goût.

L'ensemble compteurs est classique et offre une excellente lisibilité, comme l'affichage tête haute qui le surplombe. Sur le large tunnel central trône un levier de vitesses qui, en mode manuel, se manie dans le sens logique de la biomécanique. On tire la manette pour monter les rapports, on la pousse pour rétrograder. On y retrouve également quelques boutons essentiels (ESP, assistance à la descente, hauteur des suspensions), ainsi qu'une molette permettant de basculer entre les différents programmes de conduite.

Deux écrans tactiles affichent et commandent l'infotainment ainsi que les paramètres du véhicule. Celui du haut gère essentiellement le GPS, les fonctions multimédias et la téléphonie tandis que celui du bas rassemble le paramétrage de notre Range. Il est pourvu de deux molettes contextuelles et très bien pensées, à savoir qu'elles permettent des réglages différents selon la fonction choisie, allant de la température de l'habitacle à celle des sièges chauffants et refroidissants.

Les systèmes dernier cri de sécurité active et passive sont présents sur le véhicule, tout comme de nombreuses aides à la conduite. Les haut-parleurs Meridian qui assurent la sonorisation du système multimédia remplissent leur rôle à merveille. Les assises de cuir noir rehaussé d'alcantara offrent un excellent compromis entre souplesse et maintien. Tout comme les suspensions, fermes juste ce qu'il faut pour rappeler que l'on est dans un véhicule qui se veut sportif mais qui ne péjorent jamais l'agrément du voyage. Le coffre permet d'emmener de 489 à 1'761 litres de chargement, amplement suffisant pour la plupart des familles.

Mais au-delà de ces considérations factuelles et chiffrées, je ressens une sorte de bien-être à bord de Range Rover Sport que je ne retrouve pas au volant d'une auto de la même catégorie, notamment l'Audi Q7 que j'ai eu l'occasion de tester il y a quelques mois. C'est subtil, mais c'est indéniable. Il y a quelque chose de décalé dans ce Range Rover Sport qui fait qu'à bord de ce véhicule, tout premium qu'il soit, on ne se prend pas totalement au sérieux.



Sous le capot

La gamme Range Rover Sport s'enrichit en matière de motorisations, proposant désormais pas moins de trois moteurs diesel et de cinq moteurs essence, ainsi que de nouvelles éditions limitées HSE Dynamic Stealth, HSE Silver et SVR Carbon Edition dotées d'un équipement ultra-complet.

Notre voiture de test est équipée d'un six cylindres essence à hybridation légère

qui abandonne l'architecture en V pour une structure en ligne. Monté en position longitudinale, il est équipé d'un turbocompresseur twin-scroll qui assure une suralimentation jusque dans les derniers tours / minute. Il est secondé, où plutôt précédé, par une turbine électrique, efficiente dès les plus bas régimes, alimentée par un système électrique 48 volts dont la batterie se recharge lors des décélérations et des freinages. Cette mécanique combine ainsi souplesse et allonge de manière optimale pour le conducteur et génère, par ailleurs, très peu de vibrations. A l'usage, c'est une merveille.

La boîte de vitesse associée à cet engin est une automatique à 8 rapports remarquablement étagés. En mode automatique, les changements se font de manière douce et suffisamment rapide pour offrir un agrément de roulage parfait en (presque) toutes circonstances. Il est possible au besoin, sur une forte pression de l'accélérateur, de descendre jusqu'à cinq rapports et le résultat est plutôt énergique. Les 400 ch et 550 Nm propulsent alors les 2.4 tonnes du Range si vite qu'il faut rapidement lever le pied, sous peine de se retrouver à des allures illégales. De quoi assurer les dépassements en toute sécurité.

Quant à la consommation, c'est sans surprise que je constate un gap entre les chiffres annoncés et les litres utilisés. Sur les plus de 1'000 km parcourus pendant mon test, la consommation varie entre 13.62 et 15.36 l/100km pour établir une moyenne à 14.41 l/100km. Compte tenu du poids de la voiture et de la puissance proposée, je ne trouve pas cela vergogneux, surtout dans un contexte d'essai complet où l'éco-drive n'est pas une priorité de tous les instants.



Au volant

Ainsi que je l'ai mentionné plus haut, je trouve que l'on se sent bien dans Range Rover Sport, en passager ainsi qu'à son volant. C'est un ressenti mêlant confort, impression de sécurité, force et ressenti de la route. En effet, bien qu'il s'agisse d'un véhicule grand, haut, lourd et moderne, donc bardé d'électronique, il

communiqué suffisamment avec le conducteur pour ne pas estomper la sensation de vitesse. La fermeté des suspensions n'y est sans doute pas pour rien, mais c'est plus subtil que ça. On sait la vitesse, l'état de la route, mais sans pouvoir définir comment.

En ville, malgré son gabarit, ce Range se mène facilement et se montre beaucoup plus agile dans la circulation qu'on pourrait l'imaginer. Et quand il s'agit de faufiler dans un passage étroit ou bien de se garer, les caméras à 360 degrés renseignent efficacement sur l'espace restant. La souplesse du moteur et la douceur de la boîte font également merveille en milieu urbain et même le système « Start & Stop » est suffisamment agréable pour que je ne le désactive pas. Du moins pas systématiquement. Ceci étant dit, les raisons de s'attarder en ville plus que nécessaire manquent et, dès que je le peux, je m'extirpe des entrelacs de la cité de Calvin pour des trajets plus roulants.

La sérénité sur autoroute est totale, notre voiture d'essai avale les kilomètres sans demander d'efforts à son meneur. J'ai l'impression que le capital sympathie que génère le passage d'un Range Rover est supérieur à celui d'un SUV équivalent d'une autre marque. Pour moi, et manifestement je ne suis pas le seul, ce véhicule demeure le roi des SUV, sur la route comme dans le regard des gens. Je profite de quelques longs trajets pour tester le mode de conduite ECO et, bonne surprise, celui-ci ne rend pas le moteur asthmatique.

Quelques excursions m'emmènent sur les rubans tortueux du Salève comme sur certains cols jurassiens, je pivote alors la molette sur le programme de conduite « Dynamique » et désactive l'anti-patinage. Le bruit du moteur se fait plus rauque et la réponse à l'accélérateur est plus immédiate. Une pression de l'orteil propulse l'auto d'un virage à l'autre mais, bien que dynamique, la mécanique garde un certain flegme qui lui sied parfaitement. En clair, vous sentez la force de poussée mais sans tonitruance ni ostentation. Le moteur montre ses qualités de souplesse en reprise et d'allonge en accélération si bien que je ne me lasse pas de solliciter cette belle mécanique.

Un véhicule de cette taille et de cette hauteur de caisse prend forcément du roulis mais je trouve celui-ci remarquablement maîtrisé. Et si l'optimisme l'emporte parfois en entrée de virage, ce Range Rover révèle rapidement un caractère sous-vireur. Logique et plutôt rassurant. Ce qui l'est moins, c'est le hurlement des pneus qui implorent rapidement grâce dès que le rythme s'accélère. Et cela est

dû à la monte pneumatique Scorpion Verde All Season. Ce choix de pneumatiques toutes saisons est incompréhensible pour moi sur un tel véhicule sensé pouvoir aller vite et plus ou moins partout. J'imagine que sur sol glissant où dans la boue, ces gommages avoueront leurs limites bien plus vite que de des pneus d'hiver, tout comme ils sont moins bons sur un asphalte chaud que des pneus d'été.

En basculant la boîte en mode manuel, je constate une bonne vitesse de montées de rapports, suffisante pour une conduite sportive. En revanche, lorsque l'on rétrograde, il y a un petit temps de latence avant le passage à la vitesse inférieure avec lequel il faut composer. Mais dans l'ensemble, cette transmission à convertisseur de couple s'en sort plutôt bien.

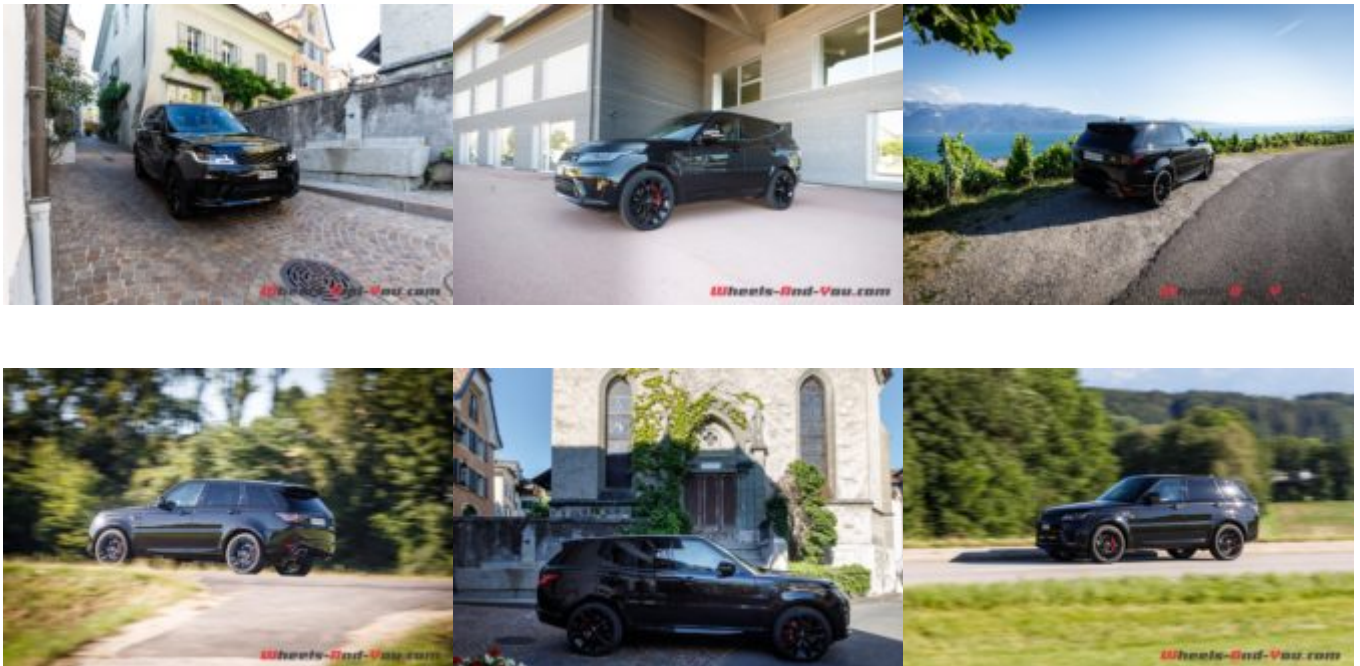
J'ai très peu d'occasions d'emmener ce Range Rover Sport HST hors piste, et je le regrette. Tout juste de quoi tester l'ajustement en hauteur des suspensions ainsi que le programme d'aide à la descente. Mais je ne rencontre pas de quoi évaluer les capacités réelles des modes « Herbe Gravier Neige », « Boue/Ornière » ou « Sable ».



Verdict

J'attendais beaucoup de ce Range Rover Sport HST et je ne suis pas déçu. Ses qualités routières, l'agrément de sa mécanique, les sensations distillées et le plaisir ressenti en font une référence dans le monde des SUV. A mon goût, mais cela n'engage que moi, la force subtile des 400 chevaux de ce six cylindres en ligne se sent parfaitement à la philosophie de l'auto. Bien plus, à mon goût, que la tonitruance du V8 de la version SVR.

Si j'avais à choisir un Range Rover, mon dévolu se porterait aujourd'hui sur le Sport HST. Mais la question ne se pose pas, pour une question de porte-monnaie. Si les tarifs du Range Rover Sport débutent à CHF 84'300.-, il faudra déboursier 128'800.- pour un spécimen tel que notre modèle de test.



Prix et options - Range Rover Sport 3.0 Si6 (400) HST

Prix de base : CHF 112'500.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 1'240.-

Pack d'assistance : CHF 5'460.-

Pack visibilité pro : CHF 4'180.-

Jantes 22" / 5 branches doubles / Gloss Black Finish / Style 5086 : CHF 1'680.-

Système d'entrée sans clé (Keyless Entry) : CHF 1'240.-

Vitres fumées à partir du montant B : CHF 560.-

Radio numérique (Digital Radio / DAB+) : CHF 500.-

Grand Black Lacquer : CHF 460.-

Toit panoramique ouvrant : CHF 340.-

Volant en cuir chauffant : CHF 220.-

Hayon commande électrique "mains libres" : CHF 180.-

Tapis de sol : CHF 140.-

Prises domestique (2ème rangée et espace de chargement) : CHF 100.-

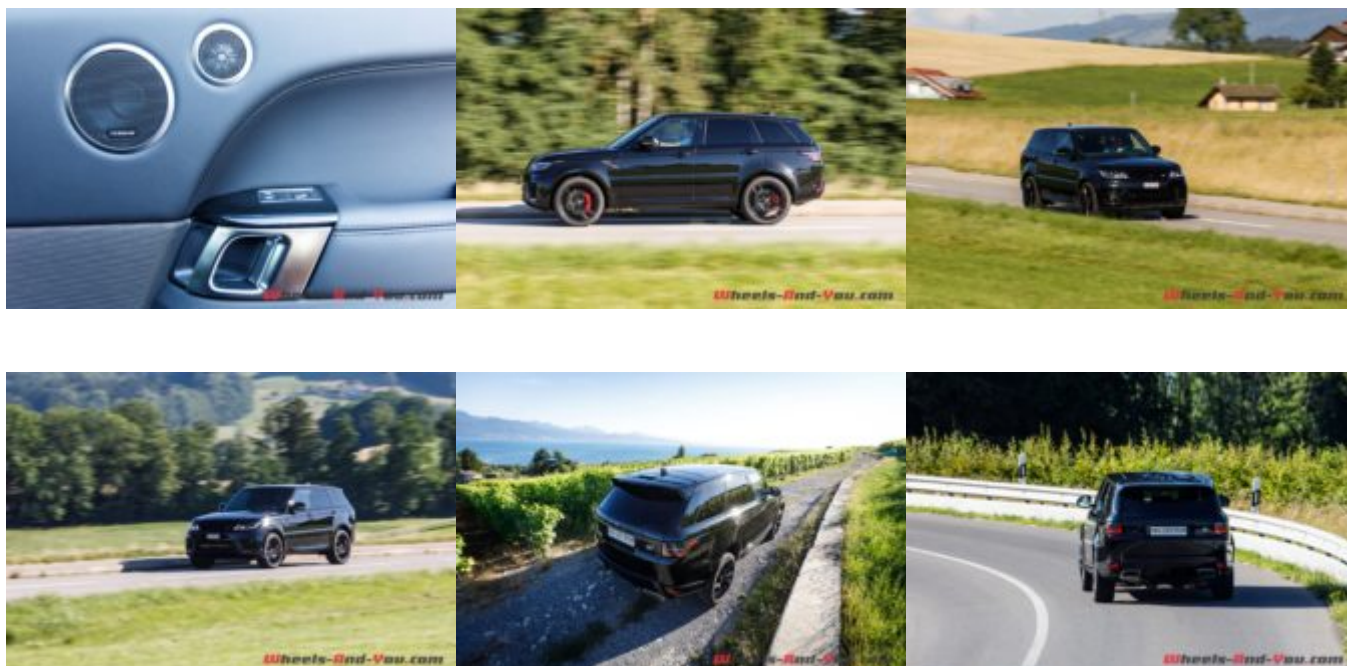
Prix TOTAL : CHF 128'800.-



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 HST, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Range Rover Velar SVAutobiography : Le Mr. Hide du Dr. F-Pace SVR

Essai - Range Rover Evoque P250 : Il monte en gamme !

Essai - Range Rover Sport P400e : L'aboutissement raisonnable ?

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

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

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 ?

Nouveauté - Land Rover Discovery Sport P300e PHEV & Range Rover Evoque P300e PHEV

Lancement - Land Rover Defender

Nouveauté - Land Rover Discovery Sport

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

Evènement - Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

