# Essai – Range Rover Sport P510e : Le cadet se rapproche du trône

*Après l'avoir découvert en avant-première l'année dernière en Angleterre, Wheels And You prend aujourd'hui le volant du nouveau Range Rover Sport. Cette troisième génération se rapproche du grand frère essayée récemment, avec un niveau d'excellence qui augmente significativement. Sans toutefois détrôner le « Classic », il s'en rapproche grandement. Embarquement pour une expérience que seule la gamme Range Rover est capable de vous procurer.*

- 6 cylindres, essence, 2'996 $cm^3$
- 510 ch de 5'500 à 6'500 t/min
- 700 Nm de 1'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 242 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 2'735 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'946 x 2'047 x 1'820
- Conso. mesurée : 12.49 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 21 g/km (E)
- dès CHF 143'300.-, mod.essayé: CHF 154'000.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Thomas Chatton

Quelques semaines après vous avoir proposé l'essai complet du nouveau « Grand » Range Rover, me voici au volant de son petit frère, le nouveau Range Rover Sport et ce n'est pas pour me déplaire. Pas vraiment nécessaire de vous rappeler mon attachement à la marque et à ses différents modèles mais j'avoue que si le Sport m'avait beaucoup plu à sa sortie en 2005, aujourd'hui mon cœur penche plus pour le « Classic ».

Celui que je qualifie de véritable Range Rover est certes l'original mais il est évident que le Sport, et même l'Evoque ou le Velar qui sont venus rejoindre plus récemment la gamme, représentent parfaitement cette lignée légendaire née il y a plus de 50 ans. Sans compter qu'avec leurs dernières générations, ils prennent tous du galon et se rapprochent du grand frère. Ce nouveau Sport en est le meilleur exemple.

***A l'extérieur***

Aucun doute possible, cette nouvelle déclinaison du Sport conserve l'identité d'un Range Rover à part entière. Impossible de le confondre avec un autre véhicule, sauf éventuellement s'il dispose du même badge.

Avec cette troisième génération, le modèle affirme sa prestance, surtout en déclinaison Autobiography comme notre voiture d'essai. L'imposante face avant et les optiques réduites, encore plus affutées, dégagent une présence indéniable. C'est massif mais quand même plus dynamique que celui qu'il remplace.

Le dessin général évolue en douceur tout en conservant bien évidemment les codes stylistiques Range Rover. Comme je l'indiquais lors de la présentation à Gaydon en mars 2022, c'est l'arrière qui change le plus. Là aussi, les feux sont plus fins mais surtout l'espace entre ces derniers et l'emplacement pour la plaque est plus marqué, avec des formes voluptueuses. C'est peut-être le détail qui me

plait le moins sur ce nouveau Range Rover Sport mais j'avoue qu'après deux semaines en sa compagnie, je me suis habitué. Ça lui donne un touche de modernité certaine et d'ailleurs, en croisant la version précédente, il faut admettre qu'elle prend un coup de vieux maintenant que j'ai le nouveau sous les yeux. C'est comme pour le Range Rover « Classic », j'en parlais dans mon essai, il faut un peu de temps et d'ici peu, on n'aura que les yeux pour ce nouveau Sport.

Monte hivernale oblige, nous n'avons malheureusement pas pu profiter des sublimes jantes 22″ SV Bespoke proposées en option sur notre auto de test. D'habitude peu fan des teintes grises, je dois avouer que le « Carpathian Grey » qui l'habille lui sied à merveille même si à titre personnel, j'aurais craqué pour le « Giola Green ». Pendant mon essai, j'ai croisé un « Grand » Range avec cette robe, c'est sublime.

### *A l'intérieur*

Tout comme dans le Range Rover essayé récemment, je suis sous le charme

lorsque je m'installe à bord. La présentation est de belle facture et l'agencement très réussi. On se sent bien dans ce nouveau Sport où tout l'environnement respire la technologie sans pour autant sombrer dans le genre vaisseau spatial, avec par exemple exclusivement des commandes tactiles. Le niveau de qualité a clairement progressé. C'est du premium assurément et qui s'affiche avec une élégance totalement britannique. J'adore !

L'équipement est bien évidemment ultra complet, d'autant que nous disposons de la finition Autobiography. La gestion du système infotainment est rapide, intuitive et propose une présentation très réussie.

En termes d'espace, c'est plus généreux que dans celui qu'il remplace et surtout hyper confortable. Ce qualificatif est une évidence pour la marque Range Rover, avec toutefois pour l'occasion un palier supplémentaire vers l'excellence. Je vais me répéter mais à mes yeux, il n'y a que Rolls-Royce qui fait mieux. Le coffre est lui aussi spacieux, avec un volume allant de 835 à 1'860 litres.

***Sous le capot***

Proposé avec plusieurs 6 cylindres essence et diesel, à hybridation légère (MHEV) mais aussi avec le fameux V8 compresseur, il y en a pour tous les goûts. Mais il semble assez clair qu'au vu de la tendance actuelle, la clientèle sera majoritairement attirée par les deux déclinaisons plug-in hybride (PHEV), le P440e et le P510e. Nous avons opté pour ce dernier lors de notre essai.

L'ensemble est composé d'un 6 cylindres essence (400 ch) et d'un moteur électrique de 105 kW (143 ch). Ainsi, notre P510e propose une puissance cumulée de 510 ch et un couple de 700 Nm. C'est plutôt alléchant mais avec les plus de 2.7 tonnes de notre gros bébé, il ne faut pas s'attendre non plus à un super SUV agile et ultra performant.

Pour parler tout d'abord du côté « propre », la fiche technique nous promet une autonomie en tout électrique légèrement supérieure à 100 km. Malheureusement, mon véhicule d'essai ne disposant pas du câble de recharge pour une prise domestique 220V, je n'ai pas pu vérifier cette autonomie. Toutefois, en profitant de recharger les batteries à l'aide du moteur thermique lors de trajets autoroutiers, j'évalue qu'il devrait être assez facile de parcourir environ 90 km sans émission de $CO_2$. Quant à la consommation d'essence, sur la totalité des 1'200 km parcourus, j'ai mesuré une moyenne de 12.49 l/100km. Là aussi, ayant un peu jonglé avec l'exploitation de l'électricité, c'est probablement une valeur qu'il sera possible d'améliorer en attaquant la journée avec des batteries totalement chargées.

***Au volant***

Avant de démarrer, je me souviens des propos tenus par les ingénieurs Land Rover lors de la présentation, qui insistaient sur la montée en gamme de l'agrément de conduite et cela à tous les niveaux. Il ne me faut pas longtemps pour m'en rendre compte. Dès les premiers tours de roue, je retrouve le feeling que j'avais ressenti au volant du nouveau Range « Classic ». Cette même sensation de se déplacer dans un cocon de coton, avec une douceur et une volupté sans égale.

Du coup, même avec plus de 500 canassons sous le capot, ce destrier ne m'invite pas à le brutaliser. Mais lorsqu'on écrase l'accélérateur, on constate qu'il y a bien assez de puissance. Toutefois, avec sa masse conséquente, on réalise aussi assez vite que cette déclinaison PHEV n'est pas un athlète de haut niveau. Difficile donc de véritablement évaluer la réelle amélioration du comportement dynamique sans prendre le volant du P530 équipé du V8 5.0 l.

Je ressens également une légère latence lors d'une réaccélération, phénomène qui devient assez fréquent de nos jours avec tous les artifices permettant de réduire les émissions de $CO_2$. Une fois que tout cela est assimilé et que j'applique un rythme de sénateur, je me délecte sans jamais me lasser du confort exceptionnel de ce nouveau Range Rover Sport. Comme je le mentionnais en introduction, l'évolution par rapport à la génération précédente est phénoménale ! Pour ceux qui connaissent les différents modèles de la marque, il faut imaginer que ce Sport se situe véritablement au niveau du « Grand » Range !

Malgré sa taille et grâce notamment aux roues arrière directrices ainsi qu'à l'aide des différentes assistances, il est facile d'évoluer en ville. La problématique sera toutefois de trouver des places de parking adaptées à un tel engin.

Les promesses faites lors de l'avant-première sont bien remplies, la montée en

gamme est flagrante et cela ne devrait que renforcer l'attachement de la clientèle Range Rover. Pour ma part, je suis totalement conquis mais ma préférence va quand même à son grand frère, probablement pour son apparence encore plus spécifique.

***Verdict***

Véhicule Premium connu et reconnu, le Sport évolue dans le plus pur esprit Range Rover. C'est une réussite et même si j'admets être un adepte inconditionnel, je ne peux que vous inviter à aller l'essayer ; je suis convaincu que vous ne me donnerez pas tort. Bien évidemment, avec tout cela, il ne faudra pas craindre de puiser dans vos économies et il faudra également assumer l'image que le beau vaisseau britannique dégage. Ma foi, on n'a rien sans rien.

Concernant les tarifs, notre P510e est proposé dès CHF 143'300.- car à minima en finition Autobiography, soit avec un équipement ultra complet. Notons toutefois que pour l'autre déclinaison hybride, le P440e, potentiellement bien

suffisante, il débute à CHF 115’100.-. Finalement, pour l’entrée de gamme (nom de code D250), avec le 6 cylindres 3.0 diesel MHEV, l’addition démarre à CHF 103’900.-.

La prestigieuse lignée Range Rover voit son règne perdurer avec ce nouveau Sport. Les quelques informations glanées à propos des futurs nouveaux véhicules de la marque me font penser que ce n’est pas près de changer et c’est tant mieux !

**<u>Prix et options – Range Rover Sport Autobiography P510e PHEV</u>**

**Prix de base : CHF 143’300.-**

**Peinture Metallic/Mica “Carpathian Grey” : CHF 2’300.-**

**Pack Climat chaud : CHF 1’740.-**
(Vitres arrière fumées, Pare-brise athermique, Réfrigérateur dans la console centrale avant, Système de purification Pro de l’air de l’habitacle)

**Pack Hiver : CHF 560.-**
(Pare-brise chauffant, Lave-glace chauffants, Volant cuir chauffant)

**Système avancé d’assistance au remorquage : CHF 420.-**

**Pare-soleil de vitres latérales arrière manuels : CHF 340.-**

**Phares antibrouillard avant : CHF 220.-**

**Écrous de roues antivol : CHF 60.-**

**Black Pack extérieur : CHF 2’180.-**

**Crochet d’attelage déployable électriquement : CHF 1’480.-**

**Alarme volumétrique : CHF 500.-**

**Jantes 22″ Style 5131 SV Bespoke Satin Black à contraste Gloss Black: CHF 400.-**

**Ouvre-porte de garage (Homelink) : CHF 280.-**

**Prise(s) domestique(s) : CHF 160.-**

**Kit premiers secours : CHF 60.-**

**<u>Prix TOTAL : CHF 154’000.-</u>**

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 Autobiography P510e, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.

**A lire aussi**

Essai – Range Rover P530 : Modernité et tradition

Essai – Land Rover Defender 110 P400e : Plus bobo qu'écolo !

Essai – Land Rover Defender 90 D200 : L'icône anglaise au format court

Essai – Range Rover Evoque P300e PHEV : Il se met au vert

Essai – Land Rover Defender 110 P400 : Le fils n'a rien à envier au père

Essai – Range Rover Sport HST : La force subtile

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 ?

Lancement – Range Rover Sport

Nouveauté – Range Rover SV

Nouveauté – Range Rover MY22

Nouveauté – Land Rover Defender V8

Nouveauté – Land Rover Discovery MY21

Nouveauté – Range Rover Velar MY21

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

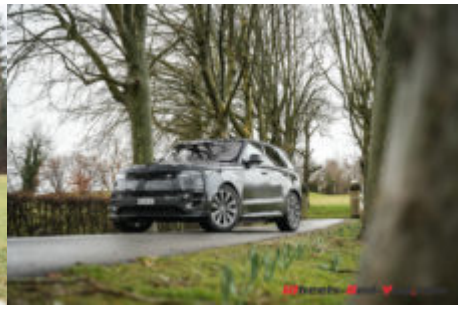
Présentation – Land Rover Defender électrique

Nouveauté – Range Rover

Genève 2012 – Range Rover Evoque Convertible Concept

Présentation – Range Rover Evoque Convertible Concept

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque

Wheels-And-You.com