

Essai - Range Rover Velar : Ligne de break pour SUV au summum du chic

Range Rover était attendu pour diversifier sa gamme entre le Evoque et le majestueux Range Rover. Après une esquisse en guise de mise-en-bouche, le Velar est dévoilé au Salon de Genève 2017. Son dessin élancé et le soin apporté à la conception de l'habitacle réjouissent. Le dernier né de Coventry ne galvaude pas son nom, c'est un digne héritier de la marque, n'en déplaise à ceux qui le trouvent trop urbain !



- V6, turbo, diesel, 2'993 cm³
- 300 ch à 4'000 t/min
- 700 Nm à 1'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 241 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.5 sec.
- Poids : 2'288 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'803 x 2'032 x 1'685
- Conso. mesurée : 12.7 l/100 km
- Emissions CO₂ : 167 g/km (F)
- dès CHF 63'500.-, mod. essayé: CHF 119'080.-

Texte : Patrick Schneuwly / Photos : Patrick Schneuwly, Sébastien Morand

Il faut remonter à notre premier essai des Jaguar F-Type pour vous parler de ma première rencontre avec un Range Rover. Le côté intrépide conjugué au confort de conduite donnent un résultat paradoxalement captivant. Je ne rate plus une occasion d'y goûter, comme récemment avec le Discovery 5 et maintenant avec le Velar. Ce nom déjà est chargé d'histoire : ainsi s'appelait le premier projet de SUV premium lancé en 1969 par la marque. Nom de code qui laissera sa place à Range Rover par la suite.

Le paysage automobile Suisse s'annonce comme la terre d'accueil de ce nouveau Range Rover. Break grand format 4 roues motrices et SUV premium y sont plébiscités, soit exactement le segment que recoupe audacieusement le Velar. Embarquez pour un bout de route délicieusement confortable dans un écrin de cuir anglais garni de high-tech.



A l'extérieur

Son dessin a immédiatement fait parler du Velar. Trop similaire au grand Range Rover ou manque de prise de risque, les arguments des détracteurs sont nombreux. Si, au premier coup d'œil, la parenté est flagrante, une fois en face à la voiture je suis forcé d'admettre qu'elle a une présence toute autre. Ce nouveau SUV anglais a du charisme. Bien que très rectiligne, il n'est pas imposant, voire oppressant comme un Range Rover Sport. Avec une hauteur de moins d'un mètre septante, il me laisse voir facilement par-dessus son toit, ce qui est rare pour un véhicule à l'héritage d'un tout-terrain.

Cette ligne générale plus proche du sol confère au Velar un look de break assez

inattendu. Les traits tirés donnent l'impression qu'il est toujours en mouvement, tout comme les grandes jantes de 22" qui semblent identiques quand elles tournent. La ligne de toit plongeante accentue ce dynamisme au détriment de l'espace intérieur. Pour moi, la face avant est ce qu'il y a de plus réussi sur le Velar. La grande grille de la marque est enserrée de deux phares à LED au dessin bien plus fin que sur les autres modèles. Plus bas, trois déflecteurs sur chaque prise d'air affirment le côté félin du SUV. Le capot, massif comme on peut se l'imaginer, vient prendre appui sur le reste de la carrosserie. Posé sur le dessus, cet élément revêt une certaine importance pour l'esthétique de la voiture.

Il y a aussi de nombreux détails qui ajoutent des notes de style remarquables sur le Velar. D'élégants inserts couleur cuivre structurent les prises d'air du capot ainsi que celles des ailes avant, et ceci quelle que soit la couleur choisie à la commande. Les poignées de porte qui s'escamotent à fleur de carrosserie sont une réussite esthétique. Lorsque le véhicule est déverrouillé, celles-ci sortent électriquement pour permettre leur saisie. Petite déception en attrapant une poignée : le matériau utilisé est un plastique au grain plutôt grossier, l'aspect premium s'estompe, hélas, au toucher.



A l'intérieur

L'habitacle est à l'ère du numérique. Pas moins de trois écrans constituent la totalité des commandes et instruments de la voiture. Un premier tout en largeur trône au sommet de la colonne centrale et s'incline pour afficher toute la partie info-divertissement. Plus bas un deuxième écran au format plus proche du 4/3 commande la ventilation mais également la suspension, les nombreux réglages des sièges, etc. Deux molettes physiques font partie intégrante de ce panneau, elles permettent d'ajuster les différents réglages en fonction du menu sélectionné sur l'écran qui les surplombe.

L'ensemble est intuitif, incroyablement fluide et réactif. Selon l'utilisation, un

panneau de contrôle de la radio peut être descendu tandis que la navigation peut aussi se retrouver sur l'écran de l'instrumentation de bord, uniquement pour les yeux du conducteur. On retrouve de surcroît les instructions dans l'afficheur tête haute couleur avec la vitesse et la reconnaissance des panneaux de signalisation. Enfin, les nombreux boutons du volant illuminent leur fonction par rétro éclairage très chic et intègrent une surface tactile rotative : on y ajuste le volume comme à l'âge d'or de l'iPod.

Au milieu de toute cette technologie, Range Rover n'oublie pas le luxe et le raffinement en s'alliant à l'horloger Zenith qui a conçu une Chronomaster dédiée au Velar. Celle-ci reprend les notes cuivrées sur son cadran et ses aiguilles, mais aussi le cuir micro-perforé en Union-Jack de la sellerie pour son bracelet. Attention, cette belle pièce est limitée à 200 exemplaires uniquement, il ne faudra donc pas trop tarder si vous souhaitez acquérir cet accessoire exclusif et très désirable. A noter que la Manufacture suisse avait justement lancé son fameux mouvement El Primero en 1969, soit en même temps que la marque anglaise initiait la conception du premier Range Rover.

Notre véhicule d'essai First Edition s'habille intégralement d'un cuir Nimbus blanc contrastant avec les boiseries en ébène. Généreusement baigné de lumière par le toit vitré, on se sent très à l'aise installé à bord.





Sous le capot

En version R-Dynamic D300, c'est un V6 diesel de 3 litres qui met en mouvement le Velar. Au ralenti, il produit un son profond et grave seulement audible à l'extérieur. Je prends un plaisir fou à l'écouter ronronner tel un Hors-bord tandis que je ferme la porte de mon garage.

Avec 700 Nm de couple disponibles quasiment immédiatement, ce Range Rover Velar est prêt à bondir à chaque instant. Il y a de quoi surprendre ceux qui s'assoupissent au feu rouge, lorsqu'un buffet normand leur colle 20 mètres avant qu'ils aient retrouvé leur levier de vitesse. Les 8 rapports de la boîte automatique s'enchaînent sans coupure et dans un confort tout britannique. La suspension pneumatique ajustable fait aussi partie du package, comme le Terrain Response agissant sur tous les niveaux de la transmission et des liaisons au sol pour continuer à faire rouler le Velar dans les conditions les plus difficiles.



Au volant

Que penser d'un SUV qui n'en est pas vraiment un ? Eh bien en termes de position de conduite, c'est le côté break qui l'emporte. Avec sa hauteur réduite, la sensation de dominer la route est absente. Cependant, la construction de l'habitacle dégage très bien la vue vers l'avant. Seules les vitres latérales assez étroites entravent la vision périphérique, charge au conducteur de se rappeler des angles morts avec l'aide des détecteurs.

Le comportement est dynamique dans l'ensemble, voire sportif quand il s'agit de quitter rapidement un stop dans un crissement de pneu. Avec le pied lourd, les accélérations et les reprises sont dantesques. La montagne de couple suffirait à tirer un bateau sans remorque. Le Velar devient alors une catapulte. Heureusement, la pédale de gaz est très progressive. Lorsqu'on se contente de l'effleurer du gros orteil, le 4x4 anglais se meut avec l'élégance d'un félin, tout en douceur et en précision. Les rapports s'égrènent en arrière-plan, le moteur reste silencieux et l'on atteint pourtant déjà 80 km/h. Si on fait attention, une consommation moyenne de 10 l/100km est réaliste, en utilisation mixte c'est effectivement un peu plus de douze litres qui y passent.

La direction est d'une douceur infinie. Le volant se manipule du bout des doigts pour l'emmener d'une butée à l'autre. Simplement au volant, le poids du Velar se fait oublier. Seul son encombrement reste un point important dans un environnement urbain ou sur de petites routes de campagne. Il préfère les grands espaces à la promiscuité d'une ville. Sur autoroute, les kilomètres défilent inlassablement, dans le plus grand calme grâce à l'isolation phonique. Arpenter un centre-ville demande de l'attention et une certaine conscience de la taille du Velar, d'autant plus lorsqu'on essaye de le garer.

L'amortissement piloté par la molette de sélection du type de terrain s'exprimerait pleinement si on devait s'attaquer à une piste tout-terrain digne de ce nom. Au quotidien, elle fait déjà la différence entre une conduite économique, où la suspension devient plus rigide pour diminuer les pertes, et une conduite confort permettant plus de roulis et de mouvement de caisse filtrant absolument toute la chaussée.

En pratique, la présence de nombreux écran dans l'habitacle passe rapidement inaperçue, seule la modularité des affichages la rappelle à votre bon souvenir. En fonction du trajet ou de la présence de passager, l'habitacle s'adapte. Il en va de même avec les boutons au volant, la petite surface tactile est très intuitive pour naviguer dans les menus. Reste la mise à zéro du compteur journalier : après de longues recherches je rends les armes. C'est un collègue qui se moquera de moi en me rappelant la présence d'autres boutons, comme celui sur le commodo de clignotant... Trop attiré par le numérique, j'en ai oublié l'essentiel.



Verdict

Un tel véhicule démarquera immédiatement son conducteur de la masse de ceux qui ont un SUV. Cette ligne saisissante de break et l'élégance d'un Range Rover résumant la direction qu'a prise la marque anglaise. Son intérieur high-tech réjouira les conducteurs friands de ces artifices tout en étant satisfaisant pour le quidam qui s'y retrouvera rapidement.

Le confort du Velar est un autre de ses atouts. Les sièges réglables dans tous les sens mais ainsi que la suspension permettent de voyager dans un écrin. Seuls les passagers arrière pourraient se sentir un peu à l'étroit, et le volume du coffre n'est pas extraordinaire. Reste le moteur D300 de notre version d'essai. Ce 6 cylindres donne véritablement une âme à notre SUV. Toujours prêt à lancer les deux tonnes du bestiau dans un sprint ou tracter d'imposantes remorques, il reste tapi sous le capot et attend une véritable sollicitation pour cesser de ronronner et se mettre à souffler toute sa force dans l'échappement.



Prix et options - Range Rover Velar R-Dynamic D300 HSE "First Edition"

Prix de base : CHF 118'100.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 980.-

Prix TOTAL : CHF 119'080.-



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 Velar R-Dynamic D300 HSE "First Edition".

Merci également à la Manufacture Zenith pour leur accueil, la visite de leur site, le prêt de la montre Zenith Chronomaster Range Rover Velar Special Edition et pour leur collaboration dans la réalisation de notre shooting photos, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour le prêt de leur Range Rover Velar à cet occasion.





A lire aussi

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 - 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 Autobridd Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

