

Range Rover Sport PHEV : que reste-t-il au Range Classic ?

Le nouveau Range Rover Sport a tellement progressé qu'il devient difficile de le distinguer du nouveau Range Rover « Classic ». Le point sur cette nouveauté hybride rechargeable.

Le nouveau Range Rover Sport ne fait plus partie de la marque Land Rover ! En fait si, mais le constructeur a semblé-t-il trouvé opportun de créer 3 gammes :

- avec Range Rover incluant le Range Rover, le Range Rover Sport, le Range Rover Evoque et le Range Rover Velar ;
- Discovery avec le Discovery ;
- et le Discovery Sport et Defender avec ses 3 longueurs de châssis.

Ces 3 entités sont bien des Land Rover. Quelques mois après l'essai de la 5e génération de Range Rover (Classic), il était temps de prendre en main le nouveau Range Sport.

Visuellement très proche

Ce qu'il faut savoir avant tout, c'est que le Range Sport est moins haut de gamme que le Range « normal ». Même si lors de son lancement il y a 18 ans, le Range Sport se distinguait fortement de son « grand frère », aujourd'hui, il faut lui reconnaître une ressemblance un peu trop forte. Pour cela, il convient tout de même de vérifier son format un peu plus court de 15 cm, sa partie arrière avec une signature lumineuse différente. Mais soyons honnêtes, pour le reste, on a limite l'impression d'être face à la même voiture. Alors que les précédentes générations de Range Sport revendiquaient une certaine sportivité face au Range (ce qui, d'après son nom, est fort logique), ce dernier se montre tout aussi classique et élégant que son aîné... Du coup, cela devient une hiérarchie de taille puisque c'est sur ce point que l'on peut les différencier.

Intérieur de Range

Le constat se confirme dès que l'on monte à bord. On y découvre un intérieur raffiné mais aussi très minimaliste. Un écran central assez large, quasiment plus de boutons puisque tout se gère de l'écran en question. Pas trop de boiseries non plus, du cuir « écologique » (qui n'est pas seulement une « mode », c'est surtout moins cher à fabriquer). Ce Range Sport présente un habitacle 100 % identique à celui du Range censé être plus luxueux. Nous trouverions cela presque normal s'il n'y avait pas 30 000 euros d'écart entre les deux voitures... Il demeure que cet intérieur est très beau, très épuré. Peut-être que des détails un peu plus sportifs permettant de le distinguer de son grand frère auraient été plus à propos. Vous l'aurez donc compris, n'allez pas tout de suite vous ruer sur le nouveau Range, le Range Sport affiche le même habitacle (et pour beaucoup moins cher). Mais les quelques centimètres qui les séparent permettent au grand frère d'offrir plus de volume aux places arrière. Toujours est-il que notre Range Sport n'est pas en reste avec une capacité de coffre gigantesque et

un volume aux places arrière déjà très généreux.

Le coût de l'hybridation

Aujourd'hui, pour vendre des SUV, il faut passer le cap du CO2. Pour cela, nombre de constructeurs propose des SUV hybrides. Selon les normes en vigueur (WLTP), a priori, représentatives de l'utilisation d'une voiture, l'hybridation permet effectivement d'afficher un niveau de CO2 et de consommation très bas. Sur notre Range Rover Sport P440e (tout comme la version P510e), il est question de moins d'un litre aux 100 km en moyenne et 18 g/km de CO2. Il est donc question d'un bloc 6 cylindres en ligne 3 litres adjoint d'un moteur électrique assez puissant. Ce dernier permet tout de même de rouler plus de 100 km en mode 100 % électrique. C'est assez rare dans cette catégorie et cela permet justement à ce Range d'éviter le super malus écologique. À l'usage, cette hybridation répond parfaitement et permet à notre engin de belles reprises sur les petites routes marocaines du barrage de Lala Takerkourst, réservoir d'eau de la ville de Marrakech. Le lieu est extraordinaire car superbe et nous permet aussi bien de jauger notre engin sur petites routes que sur des chemins parfois très accidentés. Dans ces conditions où les routes sont assez dégradées, la suspension pilotée fait un travail très efficace et garantit un niveau de confort parfait. Le Range Sport se distingue surtout par ses aptitudes un peu plus agiles dans les enchaînements que le Range Classic. Là où justement un Range normal serait un peu moins alerte mais plus confortable. Ce qui est sûr, c'est que même si Land Rover n'aime plus mettre cette partie en avant, on peut évoluer en tout-terrain avec une extrême facilité là où d'autres resteraient sur place, et cela en mode électrique. Le moteur électrique offre en effet le couple nécessaire pour se sortir de toutes les embûches sans avoir besoin de faire appel au moteur thermique, bien vu ! Il demeure que notre Range Rover Sport pèse lourd : plus de 2,7 tonnes sur la balance. Cela implique d'anticiper les freinages, juste au cas où la conduite devait être plus sportive. L'autre paramètre à prendre en compte est la consommation sur autoroute qui nous mène à Casablanca lorsque la batterie hybride est épuisée (comme pour tous les PHEV de cette catégorie). Le bloc 6 cylindres agit alors seul et entraîne la consommation qui va avec c'est-à-dire plus de 12 litres aux 100 km... À titre de comparaison, un bloc V8 sans hybridation permet de consommer moins sur les longs parcours, mais n'échappe pas au super malus écologique.

À vous de faire votre choix...