Essai – Range Rover V8 5.0 S/C : Le règne perdure…

Historiquement appelé Classic ou Vogue, le « grand » Range Rover ne s'affuble plus d'un nom de modèle depuis quelque temps. Logique, il est un peu seul dans son monde et avec son histoire, mais aussi sa réputation, il n'a pas besoin d'en dire plus pour imposer le respect. Embarquement pour un voyage dans un monde à part où volupté et élégance sont les maîtres mots.



- V8, compresseur, essence, 4'999 cm^3
- 525 ch à 6'500 t/min
- 625 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 2'383 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'000 x 2'073 x 1'869
- Conso. mesurée : 15.6 l/100 km
- Emissions CO_2 : 304 g/km (G)
- dès CHF 141'500.-, mod.essayé: CHF 181'060.-

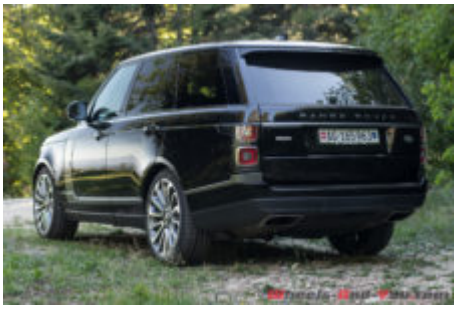
Texte : Sébastien Morand / Photos : Marc-Philip Jennings

Fidèle adepte de la marque Land Rover, j'avoue avoir un faible pour le vaisseau amiral qui va partager ma vie pour deux semaines. Le budget, mais également sa taille, ont toujours su réfréner mes envies, du coup je suis impatient d'en profiter comme il se doit.

Dans un monde où les SUV de toutes tailles et de toutes marques pullulent, le Range Rover se classe dans une catégorie distincte où il n'a pas vraiment de concurrence, je vais vous expliquer pourquoi.

Ah oui, il y en a peut-être un qui vient de pointer le bout de sa calandre, c'est le Cullinan, mais pour le coup, on est selon moi dans une classe largement supérieure. Celle du monde Rolls-Royce qui se veut vraiment au-dessus de tout le reste de la production automobile.







A l'extérieur

Entièrement revu en 2012 pour le lancement de la quatrième génération, nous l'avions d'ailleurs essayé à l'époque avec un V8 diesel, le Range Rover a subi une très légère cure de jouvence au début de cette année. Mais il faut un œil ultra avisé pour le remarquer. Allez, je vous aide, observez bien les phares, aussi bien avant qu'arrière, ainsi que la calandre.

Bref, rien de transcendant, mais à quoi bon révolutionner celui qui se veut intemporel. En tout cas il conserve toute sa prestance et son élégance, malgré un

physique massif et sans aucune vulgarité. Pour ma part, je le trouve même relativement discret dans les rues de Genève où bon nombre d'exemplaires évoluent en toute quiétude.

Certains diront qu'il doit craindre du Bentayga, et bien pas du tout. Le Range est un cran au-dessus à tous les niveaux, sauf peut-être en dynamique de conduite. Mais est-ce que c'est vraiment ce qu'on recherche avec un tel véhicule ? Après cet essai, je ne le pense pas, même si ma voiture de test est équipée d'un V8 compresseur qui alimente ses plus de 500 ch au sans-plomb sans aucune vergogne. Attention, je ne critique pas le SUV Bentley, c'est un véhicule intéressant mais qui doit se comparer au Range Rover Sport, et encore. Car tout comme son grand frère, les deux natifs de Solihull offrent un style « So British » unique.













A l'intérieur

Les changements les plus marquants de cette nouvelle mouture se trouvent dans l'habitacle. Le tableau de bord reprend l'agencement que nous avions découvert dans le Velar. A la pointe de la technologie et de l'interaction avec les occupants, la part belle est faite aux écrans tactiles. C'est très beau à voir, sauf les traces de doigts au bout de quelques jours. Tout se pilote via des menus à la présentation graphique très réussie. C'est suffisamment rapide et intuitif pour faire le job correctement, sans être la référence du marché.

Autre point particulièrement appréciable : le confort ultime des assises. En fait elles se rapprochent plus des fauteuils qu'on retrouve dans le lobby d'un palace que dans un simple siège de voiture. C'est très cossu, avec fonction massage, de quoi se relaxer pleinement tout en conduisant. Si je constate immédiatement ces atouts, cela m'interpelle encore davantage au moment de récupérer ma voiture, un F-Pace. Alors qu'il est issu de la même grande famille JLR, il me donne le sentiment que je m'installe dans une sportive, tant les différences sont flagrantes. En fait, le Range Rover offre véritablement un niveau de confort exceptionnel, à l'image de ce que propose une Rolls-Royce. Tiens, encore une similitude ! Finalement, ne serait-ce pas auprès du constructeur de Goodwood qu'il faut aller chercher une concurrence ?

La finition et la qualité de présentation sont également en hausse. Bien évidemment, on n'échappe pas à l'utilisation de plastique, mais les designers ont su les rendre plutôt discrets, notamment en évitant de les afficher dans la vision directe des occupants. J'apprécie tout particulièrement les boutons de vitres dont le toucher est des plus flatteurs. Si vous avez l'habitude de nous lire, on est à l'opposé de ce que j'ai reproché à la dernière génération de la Continental GT. Comme quoi, c'est possible de faire mieux sans que cela fasse exploser les coûts. Bon, j'y reviendrai plus tard, mais vous imaginez bien que ce Range Rover ne se la joue pas « low cost ». Cependant, au vu de son rang et des matériaux utilisés, il

n’y a rien d’insensé à mes yeux.

Par contre, il n’est pas sans reproche, ce mastodonte britannique. Rapport aux 5 mètres de long, à l’empattement de quasiment 3 mètres, mais aussi la largeur de plus de 2 mètres, l’espace à bord n’est pas immensément spacieux. Certes, le conducteur et son co-pilote voyagent dans un niveau de luxe hors pair, mais pour les passagers arrière c’est moins réjouissant. Le sol relativement haut péjore l’agrément. Heureusement, les sièges distincts qui composent la banquette sont eux aussi réglables à profusion, du coup on peut les transformer quasiment en couchettes, ça compense. Si ça peut faire l’affaire sur un long trajet autoroutier, sur les petites routes, vous risquez rapidement d’avoir la nausée. Le volume du coffre est lui aussi impacté par ce plancher très haut, mais rassurez-vous, pour un week-end à Gstaad en famille, c’est tout à fait suffisant.













Sous le capot

Quitte à accumuler les superlatifs à l'opposé du politiquement correct, je trouve intéressant d'essayer ce Range Rover avec un moteur à la hauteur de sa décadence. Point de diesel ou de downsizing, c'est bien un majestueux V8 5.0 compresseur qui se cache sous l'imposant capot de mon véhicule de test. Avec, en bonus, une sonorité qui satisfait pleinement mon ouïe.

Pour l'occasion, cette mécanique à réputation diabolique – rappelez-vous notre essai du RR Sport SVR – développe 525 ch à 6'500 t/min pour un couple maximum de 625 Nm à 2'500 t/min. Joli score, mais avec une masse supérieure à 2.3 tonnes, il faut bien ça pour avoir quelques sensations. Il est couplé à la boite automatique ZF à 8 rapports qui n'a plus à faire ses preuves.

Avec un comportement très rond, la mécanique donne un sentiment plutôt tranquillisant, presque pataud et, dans l'absolu, c'est ainsi qu'il faut l'aborder. Il y a des ressources, mais elles se manient de préférence avec douceur. Reste qu'à l'entrée d'une autoroute, en écrasant l'accélérateur, on se retrouve catapulté dans le trafic à une vitesse non avouable. Plutôt bestial comme sensation ! Bon, à ce petit jeu, j'ai aussi l'impression d'entendre s'écouler l'essence au rythme d'un torrent déchainé.

A ce sujet, si la fiche technique annonce 13.3 l/100km, je mesure, pour ma part, une moyenne de 15.7 l/100km sur les quelques 1'700 km de mon essai. J'avoue que si, au début, j'exploite bien la cavalerie, j'opte à la longue pour une conduite beaucoup plus cool qui correspond mieux au tempérament général de la voiture. Je pense que cela contribue bien à ne pas faire exploser la consommation.







Au volant

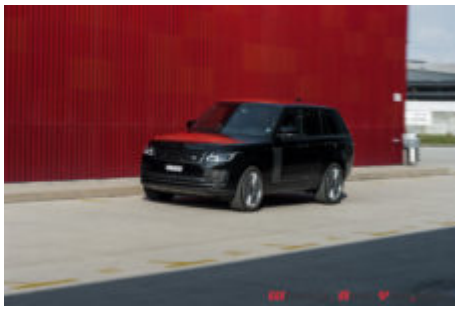
Une fois installé à bord, j'aborde les premiers kilomètres avec une légère appréhension tant ce Range Rover occupe de l'espace sur la route. Il est cependant très facile à prendre en main et, malgré sa taille, il se conduit presque comme n'importe quelle autre voiture. Ça se complique un peu au moment de chercher une place de parking, mais au fil des jours, je m'y fais et j'admets avoir relativement de la chance lors de mes différentes escapades au centre-ville de Genève. Reste que son terrain de jeu favori se trouve dans les longs trajets autoroutiers. J'en viens à regretter de ne pas devoir traverser la Suisse, voire l'Europe, à chaque déplacement.

Après avoir abusé quelques fois de l'accélérateur, j'opte pour un rythme sénatorial. C'est là que le Range Rover excelle. Tel un félin sur la route, il chasse le bitume rapidement mais avec élégance. Cependant, il y a comme une inertie dans la conduite. Ça me fait penser à un gros bateau moteur. D'une part il y a la musique du V8, ensuite les suspensions qui ont une tendance à pomper légèrement, provocant la même sensation que lorsqu'on manœuvre sur l'eau. Dans le même esprit, j'ai le sentiment de retrouver un certain délai à toute action, que ça soit pour accélérer/décélérer ou pour aller à droite ou à gauche. Ça peut être déconcertant au début, mais en fait cela fait aussi partie du charme de ce majestueux 4×4 britannique. A l'instar de son défunt frère au caractère diamétralement opposé, j'ai nommé le mythique Defender, la conduite du « grand » Range Rover est également un art de vivre. D'ailleurs, la majeure partie des

propriétaires ne changeraient pour rien au monde, ou alors pour prendre la dernière mouture. On adhère ou pas à cette manière de rouler. Moi j'admets que cela me plait beaucoup.

Du coup, c'est évident, on ne retrouve pas le dynamisme d'autres SUV. Reste que si l'on attaque franchement un virage, il suffit de bien mettre en appui le mastodonte et il avale la courbe plutôt rapidement. Il faut juste assimiler cette prise de roulis qui peut être perturbante au début. D'autant plus qu'une fois la ligne droite en mire, on écrase l'accélérateur et l'on bondit littéralement vers le prochain virage. Mais là aussi, prudence, si l'on en abuse, les freins seront rapidement mis à mal alors qu'ils sont largement suffisants si l'on reste plus raisonnable.

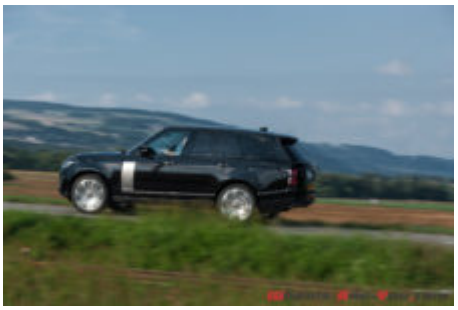
Dans un premier temps envoûté par le chant de cette mécanique plutôt aguicheuse, je me surprends donc vite à évoluer paisiblement, avec cette élégance unique que cette voiture dégage, d'autant plus dans cette livrée Autobiography, la référence du raffinement en termes de finition pour un Range Rover.







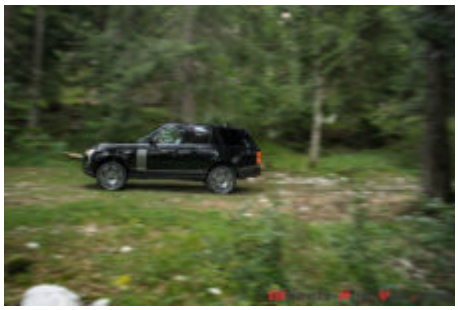


















Verdict

S'il peut paraître désuet ou provocant pour bon nombre de personnes, le Range Rover reste un véhicule unique qui dispose d'un caractère si particulier qu'il en devient irrésistible. Certes, avec un tarif de base à CHF 116'000.- (SDV6 HSE) et débutant à CHF 141'500.- pour le modèle de base (finition Vogue) équipé du V8 5.0 compresseur, voire CHF 162'700.- avec la finition Autobiography, il y a de quoi réfréner mes ardeurs, et sûrement les vôtres, pour succomber à son charme. Mais comme nous le disons souvent, et à l'image d'autres véhicules atypiques, quand on aime, on ne compte pas.

Je pense également que l'avenir des ventes de ce Range Rover n'est pas à craindre, tant ses adeptes lui sont fidèles. Il y a bien le Mercedes Classe G qui offre lui une identité tout autant spécifique, cependant la clientèle de la marque à l'étoile a ses disciples, tout comme le Range, et ils ne changent pas facilement de camp, que ça soit dans un sens ou dans l'autre. Finalement, comme je l'écris au début de mon article, le Cullinan débarque prochainement en cumulant les superlatifs qui pourraient détourner n'importe quel regard du Range. Toutefois, on joue clairement dans une autre ligue et avec quelques options et personnalisations, une évidence lorsqu'on parle de Rolls-Royce, vous risquez bien d'atteindre un montant équivalent à deux Range Rover tels que celui essayé par nos soins aujourd'hui.

En résumé, le roi Range Rover a encore une longue vie devant lui ! D'ailleurs, pour la mouture 2019, il peut être équipé d'un tout nouveau moteur SDV6 (275 ch) et d'une version revue du SDV8 (339 ch), dans les deux cas qui proposent une baisse de la consommation et des émissions de CO_2. Les autres motorisations seront toujours disponibles, notamment hybrides pour le modèle P400e. De surcroit, de nouveaux systèmes d'assistance à la conduite viennent étoffer l'équipement.













<u>Prix et options – Range Rover V8 5.0 S/C Autobiography</u>

Prix de base : CHF 162’700.-

Peinture Metallic/Mica : CHF 1’240.-

Pack d’assistance au conducteur 2 : CHF 2’720.-

Jantes 22 AL à 7 double branches « Diamond Turned Finish » (Style 707) : CHF 2’240.-

Chauffage d’appoint avec télécommande et minuteur : CHF 1’600.-

Head Up Display : CHF 1’460.-

Crochet d’attelage à déploiement électrique : CHF 1’460.-

Phares LED Pixels-Laser adaptatifs avec signature LED : CHF 1’320.-

Pack Design Shadow : CHF 1’200.-

Réfrigérateur dans la console centrale avant : CHF 800.-

Blocage du différentiel arrière électronique : CHF 780.-

Pack aide au stationnement 1 : CHF 660.-

Vitres teintées (à partir du montant B) : CHF 560.-

Radio numérique DAB+ : CHF 500.-

Boiserie Black Burr Ash : CHF 460.-

Clé loisirs (Activity Key) : CHF 440.-

Roue de secours en alliage léger : CHF 360.-

Pédalier finition Bright Metal : CHF 220.-

Ionisation de l’air : CHF 160.-

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

<u>Prix TOTAL : CHF 181’060.-</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 V8 5.0 S/C Autobiography, ainsi qu'au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.



















A lire aussi

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 ?

Evènement – Land Rover fête son 70ème anniversaire !

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







