

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

Le Range Rover Velar a fait sensation lors de sa sortie en 2017. Proposé avec des motorisations diesel et essence allant de 180 à 380 ch, il est décliné depuis peu dans une très méchante version SVAutobiography comme, avant lui, le Jaguar F-Pace dans sa version SVR.



- V8, compresseur, essence, 4'999 cm³
- 550 ch à 6'000 t/min
- 680 Nm de 2'500 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 279 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.5 sec.
- Poids : 2'085 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'797 x 1'950 x 1'660
- Conso. mesurée : 14.68 l/100 km
- Emissions CO₂ : 290 g/km (G)
- dès CHF 126'500.-, mod.essayé: CHF 137'500.-

C'est dans cette luxueuse et performante mouture que je retrouve le Velar, un SUV plutôt imposant qui, dans la gamme Range Rover, se positionne entre le best-seller Evoque et l'imposant Range Rover Sport. Moins trapu que ses acolytes, il m'inspire un esprit de limousine ultra performante malgré sa hauteur de caisse de SUV.



A l'extérieur

Reprenant les codes esthétiques de la marque, le Velar ressemble à un grand Evoque rallongé. Ses dimensions sont plutôt généreuses : une longueur de 4.797 m, à peine inférieure aux 4.85 m du Range Rover Sport. Sa largeur de 1.950 m et sa hauteur de 1.660 m lui donnent toutefois une allure longiligne, très aérodynamique pour un SUV, presque effilée malgré la face avant haute et verticale.

Par rapport aux versions moins puissantes, un œil averti reconnaîtra le bouclier avant spécifique et les quatre sorties d'échappement trapézoïdales. Pour le reste, il n'y a pas de différence si ce n'est les superbes jantes 21'' spécifiques à cette version, ou même les 22'' chaussées d'énormes 265/45 ZR 22, en option, sur mon véhicule de presse. L'éclairage LED Matrix Laser est l'un des meilleurs qu'il m'ait été donné de tester. Quant aux suspensions pneumatiques, elles abaissent le véhicule de 40 mm à l'arrêt pour en faciliter l'accès.

Certains n'aiment pas l'esthétique arrière du Velar avec une ligne de pare-chocs qui remonte derrière les arches de roues arrière et surtout s'amincit, perdant presque 30 cm en largeur par rapport à celle des passages de roues arrière. Avec les quatre grosses sorties d'échappement, cet amincissement est moins perceptible sur le SVAutobiography. Personnellement, je trouve la ligne de ce véhicule magnifique, sans faute de goût, discrètement ostentatoire, comme les anglais savent si bien le faire. Ce n'est d'ailleurs pas par hasard qu'il a été élu

plus belle voiture aux World Car Awards 2018.



A l'intérieur

Lors de la présentation du Velar, l'intérieur avait fait sensation, avec les commandes presque exclusivement tactiles réparties sur deux grands écrans incurvés de 10'', seuls deux boutons rotatifs en aluminium moleté demeurant, ergonomie reprise depuis sur le Range Rover Sport. Je trouve qu'il n'a pas pris une ride durant ces trois premières années, ce d'autant que le SV Autobiography dispose d'un intérieur cuir Windsor spécifique tout simplement superbe et de la meilleure qualité.

Pas de levier de commande de boîte, c'est un bouton rotatif en aluminium massif qui le remplace et qui s'escamote dans le tunnel central lorsqu'on coupe le contact. Même si je ne suis d'habitude pas fan des commandes tactiles, j'avoue que celles de ce Velar me conviennent parfaitement. Tout est facilement accessible et surtout, selon les écrans sélectionnés, les fonctions des deux boutons rotatifs varient, ce qui les rend particulièrement efficaces. L'infodivertissement n'est toujours pas le plus évolué du marché et cela malgré une progression certaine depuis son introduction. Je le considère désormais dans la moyenne.

La qualité de finition et le confort statique sont véritablement excellents, comme l'insonorisation, autant mécanique qu'aérodynamique. En m'installant derrière le

volant, j'ai véritablement l'impression de m'asseoir dans le plus cossu des salons anglais. La grande classe. On est loin de l'austérité d'un SUV allemand, même haut de gamme. La sensation est identique aux sièges arrière, avec un espace particulièrement spacieux pour les jambes. Le coffre n'est pas en reste puisqu'il propose jusqu'à 834 l de volume et va jusqu'à 1'705 l sièges rabattus.



Sous le capot

Le moteur du Velar SVAutobiography est celui qui équipe également de Range Rover Sport SVR et le Jaguar F-Pace SVR, sans oublier la très sportive Jaguar F-Type SVR. Le gros V8 de 5.0 l de cylindrée suralimenté par un compresseur développe 550 ch (405 kW) à 6'000 t/min et un couple camionnesque de 680 Nm entre 2'500 et 5'500 t/min.

La boîte automatique à 8 rapports module le couple entre les quatre roues motrices permanentes. Ce Velar dispose en option du système « Terrain Response II » qui adapte le fonctionnement de la transmission aux conditions de roulage. Il ne comprend pas moins de 6 modes : Dynamic, Eco, Confort, Neige/glace, Piste/rocher et Sable qui optimise la traction et la progression. Un système de contrôle autonome de descente et des suspensions pneumatiques permettant une augmentation de la garde au sol complètent les possibilités offroad d'un vrai Land Rover. Avec ses suspensions en position rehaussée, l'angle d'approche atteint 24'9°, l'angle de sortie 30.2° et la profondeur de gué est de 650 mm. Largement de quoi aller se promener hors du bitume pour qui osera s'y aventurer dans un véhicule de ce prix.

Sur route, le Velar est équipé des dernières assistances au conducteur avec conduite autonome de niveau 2, aide au freinage d'urgence, régulateur de vitesse intelligent, conduite en embouteillage, détecteurs d'angle mort, radar latéral pour sortie de parking, caméras 360°, etc.

La consommation normalisée en cycle mixte est indiquée à 12.3 l/100 km et les

émissions de CO₂ à 290 g/km, ce qui le place en classe d'émissions G de la norme Euro VI.



Au volant

Avant même d'enfoncer le bouton de démarreur, je me sens très bien installé, avec une position de conduite optimale, une ergonomie conducteur véritablement aboutie et un confort de siège parfait. Alors que le V8 s'ébroue dans une sorte de grondement sourd, je reconnais immédiatement ce moteur que j'avais déjà apprécié dans la F-Type et le F-Pace : tout le caractère d'un V8 très sportif mais avec une onctuosité de limousine.

Dès les premiers kilomètres, c'est véritablement la sensation de confort et de sécurité qui prédomine. La transmission à 8 rapports ZF est parfaitement accordée au moteur et d'une douceur exemplaire en mode automatique. Ma seule surprise : le bruit du moteur assez présent dans l'habitacle, ceci même dans les modes Confort et Eco, sans doute un choix spécifique des ingénieurs pour cette version survitaminée. En passant en mode Dynamic, le bruit devient plus intense mais sans exagération.

Comparé à son cousin le F-Pace SVR, le positionnement est clairement différent : alors que le félin est typé performances sportives, ce Velar est une machine à dévorer les kilomètres, formidable vaisseau routier aux performances hors normes mais privilégiant le confort à la sportivité. Comprenez-moi bien : avec 550 ch, les performances font pâlir bon nombre de sportives, et cela malgré les plus de 2 tonnes sur la balance ; pour autant, elles sont réalisées sans esbroufe, dans une classe toute britannique.

Le véhicule vire à plat, freine fort, plaque au siège lorsqu'on écrase la pédale de droite, mais tout ceci dans une sérénité impériale, tel un cocktail velouté plutôt qu'un mojito piquant. Pourtant, lorsqu'on le pousse dans ses retranchements, ce

Velar sait se faire amusant, avec un sous-virage limité, facile à inverser au transfert de masse pour obtenir un arrière qui enroule volontiers. Sur la neige, il s'inscrit facilement et devient presque amusant en dérive, même si le poids conséquent limite son agilité.



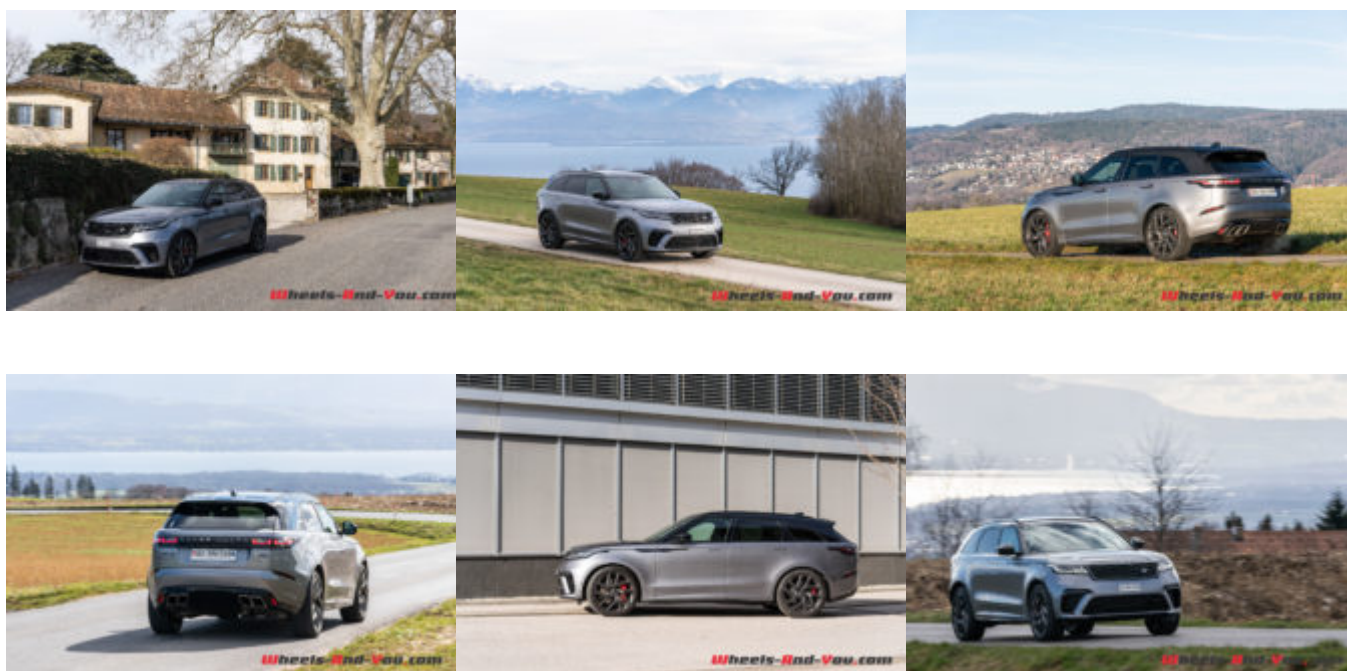
Verdict

Je ne suis pas un grand fan des SUV, dont l'assise rehaussée dégrade le confort de ses occupants, mais j'avoue que ce Velar SVAutobiography me séduit véritablement. Le savant équilibre entre performances et confort est juste parfait et le style « So British » qu'il affiche, à la fois racé et moderne, est véritablement envoûtant. Malgré la relative discrétion de ses lignes, croyez-moi, nombre de personnes se retournent à son passage.

Bien sûr, je ne roulerai jamais un tel véhicule au quotidien, en particulier parce que selon une récente étude universitaire allemande, remplacer l'ensemble des SUV européens par des berlines de cylindrée comparable permettrait

d'économiser 25% des émissions de CO₂ du parc européen des véhicules de tourisme et que, pour l'usage qu'en fait une majorité de ses propriétaires, un véhicule rehaussé ne se justifie pas. Mais au-delà de ces considérations sur la trace écologique des SUV, je succombe aux charmes de ce véhicule souverain et gratifiant à utiliser dans toutes les conditions.

La consommation s'élève à 14.68 l/100 km sur l'ensemble de mon essai, mixe de nombreuses petites routes de moyenne montagne, d'une peu de ville et d'environ 150 km d'autoroute. C'est un peu mieux que le F-Pace SVR, mais cela tient en bonne partie au style de conduite qu'inspire le Velar, moins sportif que son cousin. Reste qu'il faut déboursier CHF 126'500.- pour s'offrir cette formidable routière, soit CHF 6'500.- de plus que le F-Pace SVR mais près de CHF 60'000.- de moins qu'un Porsche Cayenne Turbo proposant des performances comparables mais dans un style nettement plus austère.



Prix et options - Range Rover Velar SV Autobiography Dynamic Edition

Prix de base : CHF 126'500.-

Pack Technologie 1 : CHF 3'700.-

Jantes 22" Style 5113 : CHF 1'620.-

Steel Weave Carbon Fiber : CHF 1'300.-

Pack Convenience : CHF 920.-

Pack assistances conducteur 2 : CHF 860.-

Vitres teintées : CHF 520.-

Pare-brise chauffant : CHF 400.-

Plaque seuil de coffre illuminée : CHF 340.-

Rails de toit noirs : CHF 340.-

All Terrain Progress Control : CHF 320.-

Réglage individuel éclairage d'ambiance : CHF 280.-

Terrain Response 2 : CHF 240.-

Ionisation de l'aération : CHF 160.-

Prix TOTAL : CHF 137'500.-



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





A lire aussi

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 Autobrill Grand-Pré

Genève 2011 - Range Rover Evoque

