

ESSAI HYBRIDE : LE RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV DYNAMIC SE 440PS :

écrit par Luc Vandersleyen



UN RANGE QUI MELANGE ELECTRICITE ET CARBURANT FOSSILE !

Land Rover travaille déjà depuis très longtemps sur des versions électriques ou hybrides de ses 4x4. Ainsi, en 2008, le constructeur nous a présenté un Freelander Erad Hybrid avec un moteur diesel de 2,2 l de 152 ch et un moteur électrique pour l'essieu arrière de 34 ch. En 2011, il nous fut présenté un Range Rover Sport diesel hybride, qui a débouché en 2013 sur des Range Rover et Range Rover Sport diesel hybride dont 3 prototypes ont parcouru la Route de la Soie -13 pays en 53 jours- à la fin de l'été 2013. A partir de là, Land Rover a commercialisé ses Range Rover et Range Rover Sport V6 diesel Hybride (354 ch) jusqu'à l'arrivée en 2019 des [Hybrides P400e avec le 4 cylindres Ingénium](#), qui équipent encore le nouveau Defender, le Velar et qui équipait encore les Range jusqu'en 2022. Mais en mars 2013, au Salon de Genève, Land Rover avait, aussi, présenté son Defender (Classic) 100% électrique avec une batterie de 27 kWh pour une autonomie de 85 km et un poids (de la batterie) de 410 kg. Cependant, la production en série n'était pas prévue.

On le sait, l'Union Européenne veut que tous nos véhicules puissent fonctionner grâce à la fée électrique. S'il faudra

encore attendre jusqu'en 2024 pour que les Range Rover et Range Rover Sport soient 100% électriques, **le constructeur britannique nous propose déjà une nouvelle version hybride rechargeable pour ses 2 Range en 2 niveaux de puissance : 440 ch ou 510 ch.** C'est la moins puissante que nous essayons ici avec le Range Rover sport.







PRESENTATION DE CE RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV DYNAMIC SE 440 PS :

Bien sûr, si ces nouvelles versions PHEV arrivent sur le marché, il y aura encore jusqu'en 2035 des versions équipées de moteurs thermiques de 3.0 litres avec une micro-hybridation. Les versions PHEV P440e et P510e équipent dorénavant les Range Rover et Range Rover Sport. Construits sur la nouvelle plateforme MLA-Flex, développée pour accueillir des batteries qui sont logées dans le plancher, des sièges avant à l'essieu arrière, ils sont équipés d'une **batterie de 38,2 kWh** de 350 kg. Celle-ci permet de faire fonctionner un **moteur électrique de 140 ch (105 kW)**. **L'ensemble hybride comprend un moteur thermique Ingenium 6 cylindres en ligne de 3 litres turbocompressé accouplé à une boîte automatique ZF à 8 rapports** dans laquelle est intégré le moteur électrique. **L'autonomie annoncée** par le constructeur peut aller **jusqu'à 113 km**.

Notre version PHEV essayée dispose de 440 ch avec un couple de 620 Nm. La version la plus puissante, elle, dispose de 510 ch avec un couple de 700 Nm. Pour les 2 versions, **le chargeur embarqué est de 7,2 kW**. La différence de puissance ne vient pas des moteurs, mais de la façon dont est gérée leur association. **La suspension est pneumatique à hauteur variable, mais dans cette version « Dynamic », les ressorts pneumatiques sont à volume variable** dotés de 2 chambres à air adaptables pour pouvoir disposer de nombreux réglages et ce pour les performances sur route, mais aussi pour avoir de meilleures capacités en tout terrain. Cependant, cette version PHEV ne disposait pas des 4 roues directrices. C'est, en effet, une option. Pour le reste, **On retrouve l'habitacle luxueux et confortable du [Range Rover Sport V8 P530](#)** essayé début janvier, à la différence que **la sellerie n'est plus recouverte de cuir, mais d'un textile de type tissu Ultrafabrics avec perforations**.







EN ROUTE AVEC CE RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV DYNAMIC P440e SE

Comme de nombreux PHEV, nous démarrons avec le moteur électrique. Si la batterie est complètement chargée on peut parcourir **environs 90 km avec l'électricité**. Cela convient bien pour les déplacements en ville car sur route, avec ce seul moteur, nous ne disposons que de 143 ch et notre véhicule pèse, à vide, 2.735 kg. **Il ne mérite, donc plus vraiment, les appellations « sport » et « Dynamic »**. Il est vraiment trop lourd, même s'il reste très confortable malgré ses roues de 22 pouces. Sur routes et autoroutes, il convient de choisir le mode hybride qui limitera la consommation du moteur thermique et préservera l'autonomie de la batterie. Le mieux pour profiter des performances de ce lourd 4x4 est de recharger la batterie le plus souvent possible. Alors, les performances sont au rendez-vous et on peut passer du 0 à 100 km/h en 6 secondes. En virage, **les barres antiroulis actives font un bon travail et**

la suspension pneumatique à amortisseurs adaptatif permet de garder le contrôle de ce très lourd 4x4. Cette version PHEV se révèle, cependant, plus pataude qu'une version thermique. Encore le poids. On regrette, cependant, que les inégalités de la route se sentent dans l'habitacle et qu'il y a des bruits de roulement qui gênent une conversation des passagers avant avec ceux qui sont sur la banquette arrière. Pour une voiture de ce standing c'est un peu dommage...











AUTO
EN ROUES LIBRES
<https://auto4.rooueslibres.fr/>

The logo features a stylized illustration of a blue and red motorcycle and a green and black car. The text 'AUTO' is in a bold, black font above the illustration. Below the illustration, 'EN ROUES LIBRES' is written in a bold, orange font. At the bottom, the website URL 'https://auto4.rooueslibres.fr/' is provided in a smaller, black font.





Hors des sentiers battus, les capacités 4x4 sont préservées, mais on aura toujours avantage à partir avec une batterie bien chargée. A noter aussi que le poids remorquable de ces versions PHEV est aussi limitée à 2,5 tonnes au lieu des 3,5 tonnes habituelles. D'autre part, si on met le « Terrain Response » sur « AUTO », le véhicule passera automatiquement du mode « Hybrid » au mode « EV » lorsqu'on arrive en ville. Il existe aussi un mode « SAVE » pour conserver la charge de la batterie pour la ville.





CONSOMMATION ET PRIX DE CE RANGE ROVER SPORT R-DYNAMIC SE P440e :

Ce Range PEHV s'est révélé être un excellent véhicule hybride avec une autonomie réelle de l'ordre 80-90 km et une consommation moyenne d'essence d'environ 7,5 l/100 km sur quelque 980 km. Bien sûr, sans l'électricité on peut arriver à 12-14 l/100 km et certainement plus sur longs parcours. Les émissions de CO₂ (WLTP) sont de 19g/km. Ce qui permet une déductibilité fiscale de 100% ! On le voit, il faut le recharger le plus souvent possible et pour une charge complète sur une borne de 7,4 kW, il faut 4h50. Bien sûr, sur une borne rapide DC 50 kW on peut récupérer 80% de la charge en 1 h (d'après le constructeur). Du côté du prix notre **Range Rover Sport R-Dynamic SE P440e** valait **112.200 Euros (TVA incl)**. Bien sûr, il y a quelques options :

- Toit ouvrant panoramique
- Full Non-Leather Upgrade
- Préchauffage de stationnement électrique
- Crochet d'attelage escamotable électrique
- Jantes de 22 pouces Style 5127 Satin Dark Grey
- Rétroviseur intérieur ClearSight
- Steering Wheel
- Pack Cold Climate
- Privacy glass
- Cabin Air Purification Pro
- Natural Black Veneer
- Loadspace Floor Partition
- Roue de secours galette
- Wi-Fi Enabled avec Data Plan 20GB
- Câble de recharge à domicile
- Phares antibrouillards à l'avant
- Kit EHBO
- Etriers de freins rouges.

Toutes ces options pour : 14.707 Euros. Notre RANGE ROVER SPORT R-Dynamic SE P440e valait donc : 127.402 Euros (TVA incl).





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4957,00€	4957,00€	50,38€
Taxe de circulation annuelle	931,66€	931,56€	442,46€
Eco malus	/	0€	/

[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]
[REDACTED]	[REDACTED]

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen