

ESSAI DU NOUVEAU RANGE ROVER SPORT P530 FIRST EDITION

écrit par Luc Vandersleyen



En juin, nous vous avons fait découvrir le nouveau [RANGE ROVER SPORT](#), dont la version 3.0 i6 Hybride de 510 ch, nous avait été présenté en statique. Cette version, d'un rouge Firenze Red with Liquid Vermillon Red Wrap était une **FIRST EDITION** comme celle de notre véhicule d'essai aujourd'hui. De même teinte, également, mais équipé du moteur le plus puissant disponible : le **V8 4,4 bi-turbo de 530 ch et 750 Nm**. Cependant, ne nous trompons pas, ce moteur n'est plus le 5.0 L d'origine Jaguar du P575 qui, lui, disposait d'un compresseur et avait 45 ch de plus, mais 50 Nm de moins, mais, surtout, émettait 50 g/km de CO₂ de plus. **Le V8 d'aujourd'hui est un moteur d'origine BMW.**









PRESENTATION DE CE RANGE ROVER SPORT P530 FIRST EDITION :

Dans notre article du mois de juin, nous vous avons signalé que le **Range Rover Sport** était construit suivant l'architecture **MLA flex** comme son grand frère le **Range Rover** et nous vous avons détaillé les nouvelles solutions techniques dont il était équipé avec notamment les **4 roues directrices** et bien sûr, la suspension pneumatique, comme toutes les Range Rover depuis le LSE de 1992 et le P38 de 1995. L'habitacle est luxueux, confortable et très bien équipé comme la version découverte au printemps.









EN ROUTE AVEC NOTRE RANGE ROVER SPORT P530 :

Avec les sièges avant réglables suivant 22 directions, nous trouvons facilement une **excellente position de conduite** et avec la position haute, la visibilité est excellente. **Les 2 écrans se lisent facilement et sont faciles d'emploi** tandis que chauffage et climatisation se règlent facilement avec les commandes regroupées sous l'écran central. Bien sûr, nous disposons aussi des **infos sur le pare-brise**. Cependant, il faut, aussi, se plonger dans les différents menus de l'écran central pour contrôler de nombreuses fonctions. Notamment, la hauteur de la suspension pneumatique.













Notre P530 démarre en douceur et en silence et nous nous déplaçons avec facilité malgré le gabarit – 4,95 m de long et 2,21 m de large- et son poids à vide est de 2,5 tonnes. Bien

sûr, **les 4 roues directrices** offrent une grande maniabilité et une sécurité supplémentaire sur route. Ainsi, les roues arrière peuvent pivoter dans le même sens que celles de devant jusqu'à 7,3° et dans le sens contraire pour les manoeuvres. D'autre part, **les 530 ch se répartissent de la façon la plus harmonieuse qui soit entre les 4 roues**. Cependant, à vitesse constante en ligne droite, **le système électronique peut désaccoupler le train avant** afin de faire baisser la consommation. De plus, **le passage des vitesses de la boîte auto ZF se fait en douceur** sans que nous nous en rendions compte, et maintien toujours le véhicule dans le bon rapport.







Avec le puissant V8, on peut passer de **0 à 100 km/h en 4,5 sec**, mais lors d'une très franche accélération, il y a une légère attente, le temps que les turbos arrivent à leurs bons

régimes. La vitesse maximale est de 250 km/h ! **Le confort est digne des meilleures limousines**, non seulement au niveau des sièges, mais aussi au niveau de la suspension pneumatique. **L'amortissement adaptatif parvient à faire disparaître toutes les inégalités de nos routes belges.** Et, avec le **Stormer Handling**, nous disposons de tout un arsenal technologique comme le Dynamic Response Pro, le [différentiel arrière actif](#) avec commande vectorielle de couple et les barres antiroulis actives. Mais à tout moment, il faudra se rappeler que le centre de gravité est plus haut que celui d'une voiture et qu'à l'avant, nous avons un lourd V8.









Malgré tout cela, nous le trouvons, cependant, moins réactif que l'ancienne version SVR, à laquelle le mot « Sport » convenait parfaitement. De plus, le V8 a été trop étouffé et ne demande qu'à gronder d'avantage ! Pourquoi ne pas avoir mis un échappement à clapets comme sur les anciens SVR ? Eh bien, avec cette nouvelle génération, l'accent a été mis **avant tout sur le confort donc pas de bruit en excès, dommage**. Avec les 4 pneus quatre saisons – de 23 pouces!- nous pouvons aisément quitter l'asphalte. Là aussi, ce **Range Rover Sport V8 P530** reste un **vrai 4X4** capable de s'aventurer sur des chemins de campagne classiques. Sa suspension lui permet d'avoir une **garde au sol de 274 mm** et **il peut passer des gués d'une profondeur de 900 mm**. Le Terrain Response s'adapte à tous les terrains, avec en plus un régulateur de vitesse actif en tout terrain. Ainsi ce gros véhicule parvient à concilier dynamisme et aptitudes tout terrain. Bien sûr, nous ne le verrons certainement pas beaucoup (voir jamais ?) sur terrain accidenté.











CONSOMMATION ET PRIX DE CE RANGE ROVER SPORT P530 FIRST EDITION :

On le sait, **ce moteur V8 du P530 n'est certainement pas le moteur le plus économique** pour ce **Range Rover Sport**. Le constructeur propose des 6 cylindres en ligne, essence ou diesel MHEV et des hybrides : P440e et P510e. Et en 2024, nous devrions voir arriver une version 100% électrique. Il n'empêche, au cours de notre essai de quelques 500 km, **nous avons consommé en moyenne 12,9 l/100 km** avec un minimum de 12 l et un maximum de 15 l/100 km. Ce qui, finalement, reste quasi similaire à l'ancien V8 5.0l. Du côté, du prix, cette version P530 est proposée à **145.500 Euros**.

Il faut encore ajouter quelques options comme :

- 23 pouces Style 5135 Gloss Black wheels
- Shadow exterior pack

- Cold Climate Pack
- Multimédia à l'arrière avec écrans
- Air purification Pro

Le prix total est donc de **154.800 Euros.**

LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	4.957 €	4.957 €	11.709,45 €
Taxe de circulation annuelle	2.633,91€	2.633,91€	3.123,52€
Eco malus	/	2.500 €	/

LUC VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen