

RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV

Autobiography 550 ch!

écrit par Luc Vandersleyen



LAND ROVER n'est pas encore passer à un SUV 100% ELECTRIQUE, mais depuis 2008, le constructeur britannique s'intéresse aux véhicules hybrides. Il nous avait présenté, à l'époque, un **Freelander** Erad Hybrid équipé d'un moteur diesel de 2.2 l de 152 ch et d'un moteur électrique de 34 ch sur l'essieu arrière. Ce véhicule était resté à l'état de concept tout comme le **Range Rover Sport hybride** présenté en 2011. Ensuite, un **Defender Classic** 100% électrique a été présenté en 2013 au Salon de Genève. C'est, en fait, en 2013, aussi, que le constructeur nous a présenté des **Range Rover** et des **Range Rover Sport hybrides** dont 3 prototypes ont parcouru la Route de la Soie – 13 pays en 53 jours-. C'est à la suite de ce voyage en Asie que le constructeur a commencé à proposer à la clientèle un **Range Rover Sport V6 diesel hybride de 354 ch**. En 2019, il a été remplacé par des **Range Rover** et **Range Rover Sport Hybride P400e** avec le 4 cylindres Ingenium qui équipe encore les petites Land Rover -Discovery Sport et Evoque-. Il a aussi équipé le Defender actuel en 2019 et les Range hybrides jusqu'en 2022. Il avait, en principe, une autonomie de 51 km en électricité, mais la réalité était bien inférieure.







Bien sûr, l'Union Européenne veut nous faire passer à la propulsion 100% électrique, mais la mise au point de ces moteurs pour des SUV comme les Range n'est pas vraiment évident. Land Rover y travaille depuis plusieurs années et si nous avons vu des images et reçu ses caractéristiques techniques, la version finale du **RANGE ROVER 100% électrique** qui sera proposée à la clientèle, a été reportée plusieurs fois et **devrait arriver vers la fin de 2026 si le marché arrive à maturité**. Cependant, **depuis le début de 2023**, le constructeur propose des **versions hybrides rechargeables des Range Rover et Range Rover Sport** qui peuvent parcourir, en principe, plus de 100 km en électricité. Et ce en 2 niveaux de puissance : 460 ch et 550 ch. **Nous essayons ici, pour vous, le RANGE ROVER SPORT 3.0 l, 6 cylindres essence PHEV de 550 ch boîte Auto 8 en finition Autobiography.**





PRESENTATION DE NOTRE RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV Autobiography 550ch AUTO 8 :

Bien sûr, si nous pouvons rouler avec des versions PHEV performantes, le constructeur britannique continuera à produire des versions équipés de moteurs thermiques de 3.0 litres -6 cylindres ou V8 de 4,4 litres- avec une micro-hybridation. Et ce jusqu'en 2035. Puisque **l'Union Européenne a revu sa réglementation**, le constructeur continuera à produire des **véhicules PHEV**. Notre **RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV AUTOBIOGRAPHY de 550 ch** est construit sur la plateforme **MLA-Flex** du constructeur, faite pour accueillir la **batterie** qui est **logées dans le plancher**, des sièges avant à l'essieu arrière. La batterie de **350 kg d'une capacité utile de 38,2 kWh** permet de faire fonctionner un **moteur électrique de 160 ch (105 kW)**, avec une **autonomie d'environ 100 km** et bien sûr, ce dernier vient seconder le **moteur thermique Ingenium 6 cylindres de 3.0 litres**

turbocompressés de 400 ch (294 kW) accouplé à une boîte automatique ZF à 8 rapports dans laquelle est intégré le moteur électrique. Les 2 moteurs, ensemble, génèrent une puissance totale de 543 ch de 5500 à 6500 tr/min avec un couple de 700 Nm. Le chargeur embarqué est de 7,4 kW. La suspension Dynamic Air with Dynamic Response Pro est pneumatique à hauteur variable et dans ce cas les ressorts pneumatiques sont à volume variable dotés de 2 chambres à air adaptables pour pouvoir disposer de nombreux réglages, non seulement pour des performances routières, mais aussi pour de meilleures capacités en tout terrain.







Bien sûr, nous retrouvons **l'habitacle très luxueux** de ces versions haut de gamme. Les **très confortables sièges** sont **recouverts de cuir Semi-Aniline perforé** et sont réglables,

chauffants, ventilés et disposent d'une fonction massage à l'avant. Le **design de la carrosserie** est **plus massif et plus arrondi** que par le passé. Sa **face avant** est **bien profilée** avec une calandre de faible hauteur prolongé par de grands phares bien profilés qui affirment son élégance. Le bouclier en dessous est important sans être trop massif. Sur les **flancs** les **lignes** sont **tendues avec plus de relief autour des passages de roue**. Les poignées, rétractables ajoutent un aspect lisse qui allège le dessin des flancs. **A l'arrière**, les **feux** sont **minces** et l'ensemble reste **harmonieux**. Ce design extérieur influence le style de la **planche de bord** qui multiplie les références rectangulaires. Les **matériaux** sont **nobles, de qualité et parfaitement assemblés**. Le **combiné d'instruments** est **numérique** et bien lisible tandis que le **grand écran central tactile de 13,1 pouces** **semble flotter** devant le tableau de bord qui est rectiligne et très sobre. Les **touches physiques** ont, malheureusement **disparu et sont incorporées au système d'infodivertissement**. Cependant, cet **habitacle** est particulièrement **spacieux**. Le volume du **coffre** va de **650 litres à 1491 litres** en rabattant la banquette arrière.











EN ROUTE AVEC NOTRE RANGE ROVER SPORT 3.0 PHEV AWD Autobiography de 550 ch AUT08 :

Comme avec de nombreux véhicules hybrides PHEV, **nous démarrons avec le moteur électrique**. Ce qui nous convient parfaitement car nous sommes en ville. **Avec ce seul moteur** nous disposons d'une **puissance de 160 kW** ce qui est amplement suffisant pour nous déplacer en ville où les vitesses sont limitées à 30 ou 50 km/h. Bien sûr, **notre Range Rover Sport pèse 2810 kg et en charge maximale, nous arrivons à 3.450 kg!** Cela n'empêche que nous jouissons d'un **confort de haut niveau** et, avec notre position plus élevée, nous avons une **excellente visibilité**. De plus, les **suspensions** font un **très bon travail** et **gomment** les petites **inégalités du revêtement routier**. En plus, malgré ses belles dimensions, il reste **facile à utiliser en ville et à manœuvrer**. Dans les rues étroites, nous devons, évidemment tenir compte de sa largeur...(de plus de 2,04 m !). **Sur petites**

route, nous choisissons le **mode « Hybride »** afin d'économiser la batterie et de conserver une consommation raisonnable. Ici, ce lourd 4x4 est **étonnant d'agilité et de dynamisme** et nous pouvons passer de **0 à 100 km/h en 6 secondes**. **En virage**, il se montre **très sûr grâce à sa suspension** pneumatique à amortisseurs adaptatif et à ses barres antirollis actives. **Sur routes et autoroutes**, nous sélectionnons le **mode « SAVE »**, qui nous permet d'avoir une consommation très raisonnable. Bien sûr, il **conserve ses qualités de franchiseur** avec une **boîte courte** et un **Terrain Response très performant**. Ce dernier est doté de 5 profils selon le type de terrain. En plus, il y a un mode automatisé. Et un régulateur de vitesse hors route contrôle le rythme et maintient le véhicule sur le sentier en évaluant constamment les mouvements de la caisse.







LA CONSOMMATION ET LE PRIX DE NOTRE RANGE ROVER SPORT 3.0 P6 PHEV AWD Autobiography de 550 ch AUTO8 :

Notre RANGE ROVER SPORT PHEV s'est révélé assez économique à l'usage avec une bonne autonomie électrique de 92 km avec une consommation d'essence moyenne en mode « Hybride » de 4,5 l/100 km et une consommation électrique de 17,8 kWh/100 km. Sur autoroutes en mode « SAVE » nous avons consommé 7,1 l/100 km

Du côté du prix, notre RANGE ROVER SPORT 3.0 P6 PHEV AWD Autobiography de 550 ch Auto8 valait 144.890,00 E

Bien sûr, pour ce prix, il est très bien équipé :

- 3D Surround Camera avec Wade Sensing
- 22-way heated and ventilated, massage elec memory front seats with winged heatrests and heated

- 13,1 Touchscreen
- Traffic Sign Recognition et Adaptive Speed Limit.
- Toit ouvrant panoramique
- Système Audio Meridian 3D Surround
- Sièges en cuir Semi-Aniline perforé
- Rétroviseur intérieur ClearSight
- Rétro ext. Électrochrome du conducteur
- Rear Traffic Monitor
- Rear Collision Monitor
- Pivi Pro Connected
- Park Assist
- Keyless Entry
- Head Up Display
- Dynamic Air Suspension with Dynamic Response Pro
- Digital LED headlights with signature DRL and Image Projection
- Connected Navigation Pro
- Climatisation automatique à zones
- Chargement sans fil
- Capteur de qualité de l'air
- Câble de recharge publique
- Blind Spot Assist
- Adaptative Dynamics

Bien sûr, il y avait aussi quelques options:

- SV Bespoke 23 pouces forger Style 5128 Dark Grey
- Comfort Pack
- Black Exterior Pack
- Secure Tracker Pro
- Pack Towing
- Privacy glass
- Pack Cold Climate
- Configurable Programs
- Loadspace Floor Partition
- WiFi Enabled avec Data Plan 20 GB

- Phares antibrouillard à l'avant
- Etriers de freins rouges
- Kit EHBO
- Duo Tone Ebony/ Caraway Headlining

Pour un montant de 23.551,00 E.

NOTRE RANGE ROVER SPORT PHEV Autobiography de 550 ch Auto8 valait au total : 168.936,00 E.





LES TAXES :

	Bruxelles	Wallonie	Flandre
Taxe de mise en circulation	6108,51€	6 108,51€	475,32€
Taxe de circulation annuelle	1033,43€	1033,43€	55,88€

[illegible]

Luc VANDERSLEYEN

Mise en page : Nicolas Vandersleyen