Essai – Range Rover Evoque Convertible : Un nouveau segment prometteur ?

Un SUV décapotable ? Quelle idée saugrenue est passée par la tête des ingénieurs Land Rover ? Difficile de le savoir mais, quoi qu'il en soit, il est bien là, l'Evoque Convertible. Wheels And You se devait d'en prendre le volant pour vous livrer ses impressions.

- 4 cylindres, turbo, essence, 1'999 cm^3
- 240 ch à 5'500 t/min
- 340 Nm à 1'750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 209 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.6 sec.
- Poids : 1'936 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'360 x 1'980 x 1'609
- Conso. mesurée : 11.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 201 g/km (G)
- dès CHF 62'100.-, mod. essayé: CHF 79'960.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Claude-Alain Ferrière

Un crossover cabriolet, une première mondiale ? En fait non. Il y a quelques années, Nissan avait proposé une version découvrable de son Murano. Toutefois la production était restée très confidentielle et il n’a jamais été importé officiellement en Europe. Sans compter que ça n’a pas été une réussite commerciale, son esthétique peu gracieuse n’ayant pas aidé.

Un crossover cabriolet, une première mondiale ? En fait non. Il y a quelques années, Nissan avait proposé une version découvrable de son Murano. Toutefois la production était restée très confidentielle et il n’a jamais été importé officiellement en Europe. Sans compter que ça n’a pas été une réussite commerciale, son esthétique peu gracieuse n’ayant pas aidé.

De ce fait, le Range Rover Evoque Convertible est le premier SUV compact premium à être décliné en version cabriolet. Ce nouveau segment automobile à-t-il un avenir prometteur ? Voyons déjà si ce qu’il propose peut me faire craquer.

A l’extérieur

L’arrivée de cet Evoque Convertible coïncide avec le restylage du modèle normal. Après cinq de production, il fallait donner un coup de boost à ce produit qui fit exploser les ventes du constructeur en 2011. Même si la première version était une belle réussite, il faut admettre que ce léger face lift affirme encore le style de l’Evoque.

Le bouclier avant se veut encore plus imposant avec notamment de fausses ouvertures placées sous les optiques. Ces derniers ont également été redessinés avec une nouvelle signature LED du plus bel effet. Quelques autres petits détails,

notamment les phares arrière, finalisent cette nouvelle mouture, mais rien de drastiquement différent. Il aurait été dommage de changer un design plaisant à une large clientèle.

Une fois ces bases posées, il est temps de revenir au modèle qui nous intéresse aujourd'hui. Cette déclinaison Convertible hérite d'une capote en tissu. De potentiels clients auraient aimé un toit dur rétractable, moi je trouve que cette capote traditionnelle est une bonne chose. C'est un gain de poids et de place, mais il aurait surtout été difficile, voir impossible, d'obtenir une ligne homogène autrement.

En tant qu'ancien propriétaire d'Evoque, je suis très attaché à son dessin original. Néanmoins, pour le coup, ouvert ou fermé, je trouve le résultat réussi, malgré une première impression teintée de scepticisme. Au final, seul le petit béquet au dessus du coffre me dérange un peu. Il a sûrement son utilité, mais visuellement je trouve cet ajout disgracieux.

J'apprécie particulièrement la teinte de ma voiture d'essai, « Phoenix Orange », la couleur de lancement. Je reconnais que c'est plutôt voyant. Ce n'est déjà pas facile de passer inaperçu avec un 4×4 décapotable, là ça finit le tableau. En combinaison avec le pack « Black Design », qui comprend, entre autres, les jantes 20 pouces noires, le look devient carrément bestial.

A l'intérieur

L'habitacle de ce nouvel Evoque n'évolue pas vraiment. Un effort a été fait sur la qualité mais je me retrouve en terrain connu. Seul le système d'infodivertissement a été entièrement revu mais, identique à celui qui équipe les derniers modèles du groupe Jaguar Land Rover, lui aussi m'est déjà connu.

Notre voiture d’essai dispose de l’option cuir étendu renforçant le côté premium du véhicule. A l’exception de quelques pièces en aluminium, tout est de couleur noire. J’aurais bien vu quelques surpiqûres accordées avec la teinte de la carrosserie.

Comme le Coupé, cet Evoque Convertible est un quatre places. Si l’espace avant est généreux, les places arrière sont relativement limitées. Néanmoins des adultes pourront s’y installer si le trajet n’est pas trop long.

La grande différence vient du coffre. Avec seulement 251 litres et un accès restreint, il est peu pratique. Mais on n’a rien sans rien, tout est une question de compromis, c’est souvent ainsi sur un cabriolet. Il lui reste l’avantage de conserver le même volume, capote ouverte ou fermée. Le constructeur annonce que l’on peut y placer un sac de golf, un minimum pour une voiture anglaise. C’est bien le cas, mais sans les bois. Heureusement pour ces derniers, mon véhicule d’essai dispose de la trappe à skis (en option), ainsi je peux tout caser. Finalement, pour un week-end à deux, la place est suffisante.

Sous le capot

Le nouvel Evoque débarque sur nos routes avec de nouvelles motorisations diesel appelées Ingenium. Développé par Land Rover, ce nouveau moteur 2.0 est disponible en deux niveaux de puissance, 150 et 180 chevaux.

Mais bon, un cabriolet diesel, ce n’est pas vraiment sexy. Heureusement, Land Rover équipe aussi sa gamme d’un quatre cylindres essence. Il s’agit du 2.0 turbo qui équipait déjà l’Evoque lors de son lancement initial. C’est justement celui-ci que j’ai choisi pour notre test. Pour rappel, ce moteur Si4 développe 240 ch à 5’500 t/min pour un couple de 340 Nm à 1’750 t/min. Mon collègue relevait, lors de notre essai d’alors, qu’un peu plus sous le capot ne serait pas de trop. Pour ma part, après plus de 50’000 km avec mon Evoque Si4, je trouve que c’est suffisant. Mais comme cette version cabriolet est plus lourde, (1’936 kg contre 1’655 kg, poids minimums annoncés par le constructeur), ça pourrait ici s’avérer un peu juste.

La transmission de l’Evoque a évolué, passant il y a trois ans d’une automatique à 6 rapports à une boite, toujours automatique, à 9 vitesses. L’intérêt réel est surtout de baisser la consommation et les émissions de CO2 car, à l’utilisation, je n’y vois pas une grande différence. A noter que, indépendamment de la motorisation choisie, cette version Convertible est disponible exclusivement en 4 roues motrices avec boîte automatique. Ça tombe bien, car voilà qui compose la majeure partie des ventes dans notre pays.

La fiche technique annonce une consommation en utilisation mixte de 8.6 l/100km. La mesure de mon essai chiffre une moyenne de 11.5 l/100km sur 1’800 km parcourus. L’ordinateur de bord annonce environ 1 litre de moins. Comme d’habitude, on est au-dessus des valeurs annoncées, rien de surprenant. Ayant roulé souvent décapoté avec la climatisation enclenchée, je conçois que ce n’est pas vraiment optimum en terme de bilan énergétique, mais tellement agréable.

Au volant

Dix huit secondes suffisent pour décapoter cet Evoque et cela peut se faire jusqu’à 48 km/h. Réalisant cet essai en plein été, je profite pleinement de ce

cabriolet. C’est un plaisir de rouler cheveux au vent, quand on y a goûté une première fois, difficile de s’en passer. Si elle avait été disponible au premier lancement de l’Evoque, j’aurais peut-être craqué pour cette déclinaison Convertible.

Fort de mon expérience d’ancien propriétaire d’Evoque pleinement satisfait, je suis très impatient de découvrir cette version. Après quelques kilomètres, mes bons souvenirs reviennent. Le comportement routier est toujours aussi plaisant, et même davantage, puisqu’on peut décapoter. Le moteur réagit bien, néanmoins le surplus de poids se fait légèrement ressentir. Les 240 chevaux sont suffisants mais, pour le coup, moi aussi j’en aimerai un peu plus. Rien de dramatique, il faut remettre un tel véhicule dans son contexte. C’est avant tout une voiture plaisir et non une sportive. Il y en a donc suffisamment sous le capot.

Autre détail perturbant par rapport à mon ancien Evoque et celui que mon collègue avait testé en 2012, ce modèle d’essai ne dispose pas du châssis « Adaptive Dynamics ». De ce fait, la prise de roulis est moins contenue et les passages en courbes un peu moins incisifs. Etonnamment, Land Rover ne propose pas cette technologie sur le Convertible. Il y a peut-être une raison que je ne connais pas. Mais puisqu’on n’est pas au volant d’une GTI, il faut relativiser : pour un cabrio, il offre un très bon comportement dynamique. Après quelques jours d’utilisation, voilà ce point presque oublié, le simple fait de rouler « ouvert » procure tant de plaisir qu’on en vient à conduire différemment, de manière finalement beaucoup plus cool.

Décapoté sur autoroute, à 120 km/h, l’agrément de conduite est bon, même fenêtres baissées. Il faut juste les remonter si l’on a un coup de fil à passer. Testé et approuvé : mes différents interlocuteurs m’entendent parfaitement bien. Petit détail très pratique, cet Evoque Convertible dispose d’un bouton permettant d’actionner les quatre fenêtres en même temps.

J’effectue tout de même quelques trajets capote en place, c’est vraiment très confortable et l’isolation est en tout point convenable. Je n’ai pas vérifié les capacités offroad du véhicule, mais je fais confiance au savoir faire de la marque, d’autant plus que les spécificités sont similaires à celles d’un Evoque normal.

Verdict

Je ne peux prédire si cette nouvelle catégorie de véhicule aura du succès, mais pour ma part j'ai eu un énorme plaisir à rouler ce Range Rover Evoque Convertible. Il offre un agrément de conduite très intéressant susceptible de plaire à beaucoup de monde. Il semble d'ailleurs que d'autres constructeurs vont s'aventurer prochainement sur le segment, signe qu'il doit exister un marché pour ce type de voiture. Reste que l'Evoque est le premier, bravo au groupe Jaguar Land Rover d'avoir osé le pari.

Le produit étant orienté premium, les tarifs débutent à CHF 57'900.- pour le TD4 de 150 ch. Pour ce prix, on bénéficie déjà de la finition SE Dynamic, l'entrée de gamme pour l'Evoque Convertible. Pour un modèle Si4, l'offre démarre à CHF 62'100.- en SE Dynamic et CHF 68'600.- en HSE Dynamic. Notre voiture d'essai plutôt bien optionnée avoisine les CHF 80'000.-. Quand on aime, on ne compte pas.

En comparaison, un Evoque Coupé ou 5 portes est approximativement 5'000 francs moins cher, finalement pas grand-chose en rapport au plaisir supplémentaire que procure ce cabriolet. Certes, c'est au détriment du volume de chargement mais, là encore, il existe des solutions, et cet Evoque Convertible n'a pas vraiment une vocation de familiale.

<u>Prix et options – Range Rover Evoque Convertible 2.0 Si4 HSE Dynamic</u>

Prix de base : CHF 68’600.-

Peinture Metallic/Mica « Phoenix Orange » : CHF 1’720.-

Pack Black Design : CHF 3’700.-

Intérieur en cuir Oxford étendue : CHF 1’580.-

Phares adaptatifs à LED intégral avec signature : CHF 1’380.-

Système d’accès sans clé Keyless Entry : CHF 720.-

Contrôle des angles morts avec détection des véhicules en approche : CHF 720.-

Pack hiver : CHF 540.-

Sièges avant chauffants : 420.-

Coupe-vent : CHF 320.-

Trappe à skis : CHF 260.-

<u>Prix TOTAL : CHF 79’960.-</u>

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Range Rover Evoque Convertible, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.

<u>A lire aussi</u>

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 ?

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