Premier contact – Range Rover Evoque : Le même, ou presque, en mieux !

Début mars, Land Rover a lancé la deuxième génération du Range Rover Evoque et on peut déjà le croiser sur nos routes. En attendant de vous proposer très prochainement un essai complet, Wheels And You s'est rendu au nord de l'Allemagne pour une première prise en main plutôt prometteuse.



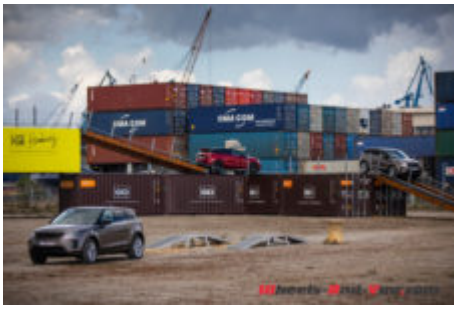
- 4 cylindres, essence, turbo, 1'997 cm^3
- 200 ch à 5'500 t/min
- 320 Nm de 1'300 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 216 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.5 sec.
- Poids : 1'845 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'371 x 1'996 x 1'649
- Conso. mixte : 7.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 178 g/km
- dès CHF 51'500.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Rightlight Media

Difficile de remplacer une auto dont le succès a été très important depuis son lancement en 2011. Rendez vous compte, plus de 800’000 véhicules vendus à travers 116 pays et pas moins de 217 récompenses ! Si, au premier coup d’œil, cette nouvelle mouture ne semble pas vraiment différente, il y a bien une grande évolution, voir même une révolution dès qu’on s’installe à bord.

Premier port d’Allemagne et deuxième plus grande ville du pays, Hambourg sera notre terre d’accueil pour découvrir ce nouveau Range Rover Evoque. Au programme un parcours routier bien évidemment, mais surtout un terrain de jeu offroad spécialement aménagé pour l’occasion.







Esthétique

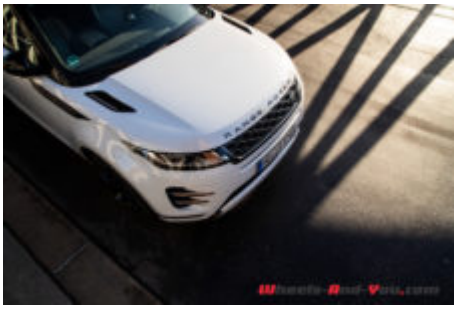
En présence de ce nouvel Evoque, la première chose qui saute aux yeux c’est sa face avant beaucoup plus dynamique, et surtout clairement inspirée du Velar. Les codes stylistiques des nouveaux modèles de la marque premium du groupe Jaguar Land Rover sont affichés avec certitude. Différents attributs lui confèrent un regard affirmé, pas de doute, il en jette et il assume sa prestance.

A l’arrière, c’est plutôt auprès du Range Rover Sport qu’il a puisé son dessin. Selon mes goûts très personnels, c’est une bonne chose car je ne suis pas vraiment convaincu par la poupe du Velar.

Si de côté c’est moins évident de le démarquer de celui qu’il remplace, l’ensemble

dispose d'une multitude de petits détails pour faire évoluer en finesse et avec élégance ce désirable crossover. Globalement cela renforce une véritable identité Range Rover et le charme opère. Des mots de Robert Battams, le responsable du design extérieur pour ce nouvel Evoque, la marque travaille spécifiquement sur des lignes les plus pures possibles en évitant le superflu. Je pense que l'objectif est atteint, mais libre à chacun de se faire son avis… les photos aideront, mais surtout je vous invite à aller le voir en vrai, ça change la donne.













Jusque-là, si vous êtes un habitué du premier, comme moi qui avait craqué en 2011, vos repères ne seront pas chamboulés. Par contre, au moment de vous installer à bord, préparez-vous à un choc ! En fait, une fois la porte ouverte, on

découvre l'habitacle de ses grands frères et, vis-à-vis de la génération précédente, c'est un sacré changement.

Immédiatement on constate que la présentation se veut plus raffinée, la qualité est en hausse et les matériaux plus séduisants. Le badge Range Rover affirme son segment haut de gamme et maintenant c'est aussi clairement affiché à bord du cadet.

En toute logique, le cockpit reprend ce que nous avions découvert avec le Velar, à savoir les deux écrans centraux regroupant les commandes d'infotainment, de climatisation, etc. Autre amélioration pour cet Evoque, les sièges gagnent en confort. Là encore, c'est dans l'esprit Range Rover, avant ce n'était pas autant prononcé sur ce modèle « entrée de gamme ». Plus confortable, plus cossu, le tout avec un équipement ultra complet, les jalons sont posés. L'habitabilité reste relativement confinée mais grâce à la nouvelle architecture, l'espace à bord est légèrement plus généreux.







Pour confirmer le renouveau du modèle, l'Evoque dispose de toutes les dernières technologies. Je note tout d'abord le rétroviseur central lié à une caméra. Visibilité réduite ou coffre rempli jusqu'au toit ne seront plus un souci, la vision arrière est ainsi assurée. Certes, ça demande un petit temps d'adaptation, un peu perturbant au début, mais j'en suis sûr, après quelques jours on s'y fait très bien.

Autre nouveauté, et là c'est même une sacrée innovation, le système Clear Sight Ground View vient compléter le Terrain Response 2. Grâce aux caméras avant,

vous avez la possibilité d'afficher sur l'écran central une vue où le capot est devenu invisible. Ainsi vous voyez uniquement vos roues et le terrain qui s'offre à vous. Évidemment cela est surtout utile pour la conduite tout-terrain, notamment pour éviter les éventuels gros cailloux. Dans l'absolu, je ne pense pas qu'un nombre important d'Evoque sortiront des sentiers battus, mais la prouesse technologique est bluffante d'efficacité.







Sous le capot

En termes de motorisation, le label maison Ingenium est de mise, mais uniquement en quatre cylindres 2.0. Le diesel est proposé en trois niveaux de puissance, 150, 180 et 240 chevaux, et c'est pareil pour l'essence avec à choix 200, 250 et 300 chevaux. A l'exception d'un modèle D150 (diesel, 150ch, boite manuelle, 2 roues motrices), tous sont couplés à une transmission automatique ZF à 9 rapports et disposent des quatre roues motrices.

J'aurai bien aimé un voluptueux 6 cylindres en porte-drapeau. Allez Messieurs les ingénieurs, vous ne voulez pas nous sortir une déclinaison SVR ou SVAutobiography ? Vous aussi ça vous plairait, non ? Promis, j'ai fait passer le message lors cet événement, mais ce n'est à priori pas au programme.

A l'occasion de ce lancement, nous avons roulé principalement avec la version P200. C'est d'ailleurs celui-ci qui est présenté dans notre fiche technique. Avec plus de 1.8 tonnes sur la balance, vous imaginez bien que ce n'est pas un foudre de guerre. Toutefois, pour celui ou celle qui mise avant tout sur la robe de

l'Evoque, ça sera amplement suffisant. Sur les autoroutes allemandes on a pu régater confortablement à plus de 200 km/h, et même aller taper la vitesse maximum, 216 km/h alors que le compteur en affiche 225. Tout cela sans peine avec toujours un confort exemplaire. La consommation mixte pour cette déclinaison est annoncée à 7.8 l/100km, mais on ne manquera pas de détailler ce point, en fonction de la motorisation que nous aurons lors de notre essai complet.

Point intéressant, ce nouvel Evoque dispose de la technologie semi-hybride MHEV. Ce système récupère l'énergie des décélérations et la réutilise pour assister le moteur thermique afin d'optimiser son efficacité. A noter encore qu'une version Plug-In Hybrid sera prochainement proposée, comme ce qui existe déjà pour le Range Rover et le Range Rover Sport, d'ailleurs on vous proposera un essai tout bientôt.







Au volant

Parfaitement installé aux commandes, je me sens rapidement à l'aise. Certes, je suis habitué aux véhicules du groupe, mais la quiétude et la volupté étant de mise, je pense que n'importe qui trouvera rapidement ses marques. Il faut juste assimiler les presque 2 mètres de large, mais de nos jours ça devient fréquent, surtout sur le segment des SUV.

Immédiatement je constate que le confort est vraiment en hausse. Comme relevé précédemment, la qualité des assises entre en jeu, mais c'est surtout l'agrément de conduite qui me bluffe. L'Evoque n'a plus rien à envier au reste de la gamme,

il s’aligne en proposant une douceur et un confort dignes d’un grand Range Rover. La première génération n’était pas en reste, mais là, le niveau a véritablement augmenté.

Après quelques dizaines de kilomètres, j’en viens même à oublier que je conduis un Evoque. On verra ce qu’en pense mon collègue en charge de réaliser les essais complets du nouveau Sport et de cet Evoque, je suis impatient d’entendre son verdict. Un bémol toutefois, je n’arrive toujours pas à me faire à cette transmission ZF 9 rapports. Autant la huit vitesses disponible sur les plus gros modèles de la marque est exceptionnelle, autant celle qui équipe cet Evoque me déplait. Constatation déjà notée lors de notre essai du Jaguar E-Pace au bénéfice de cette même boite. J’ai l’impression qu’elle est toujours en train de chercher le bon rapport. En fait, pour palier à cela, il faut gérer soi-même les changements via les palettes et du coup c’est un peu mieux.













Deuxième partie de cet événement, plusieurs obstacles permettant de démontrer les capacités offroad de l'Evoque sont disposés dans un grand espace situé au milieu du port d'Hambourg. L'environnement est époustouflant. C'est un super parc d'attraction pour les grands enfants que nous sommes. Après un tour de présentation par notre instructeur, c'est à nous d'attaquer les choses sérieuses. Grâce aux caméras situées sous les rétroviseurs et sur la calandre, on bénéficie d'une vision parfaite pour positionner idéalement nos roues. Le plus dur c'est de ne pas regarder devant, en même temps, on ne voit rien en abordant une rampe ayant une très forte inclinaison. Je fixe donc mes yeux sur l'écran et je fais confiance à la technologie Terrain Response 2… rien n'arrête l'Evoque ou presque. Enfin pour le coup, tout a été installé pour que ça passe partout, mais les gènes de la marque Land Rover sont bien là et c'est une bonne chose. Les photos sont plus parlantes, je vous laisse vous faire une idée et encore, en vrai c'est bien plus impressionnant, surtout quand on est derrière le volant.







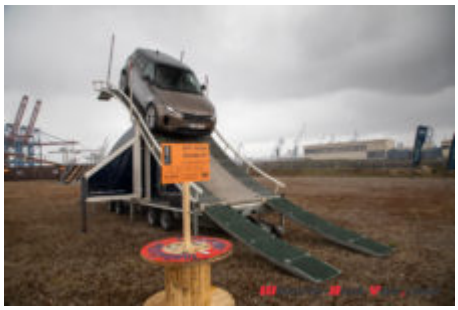












Verdict

Land Rover a réussi une belle performance en faisant évoluer son Range Rover Evoque de manière discrète mais en même temps flagrante pour autant qu'on y regarde de plus près. C'est encore plus évident lorsqu'on en prend les commandes, on se réjouit de vous détailler tout cela dans notre essai complet prévu très prochainement.

Pour les tarifs, en se basant sur la motorisation essayée, à savoir le P200, cela débute à CHF 51'500.-. Toutefois, la gamme est proposée dès CHF 43'900.- pour le D150 (boite manuelle, 2 roues motrices), mais il faut admettre que cette

déclinaison ne devrait pas représenter une part importante des ventes dans notre pays. Si vous visez un P300, avec la finition R-Dynamic HSE, l'addition démarre à CHF 79'400.-. On voit ainsi que le petit Range Rover s'adresse à une très large clientèle, il y en a pour (presque) toutes les bourses.









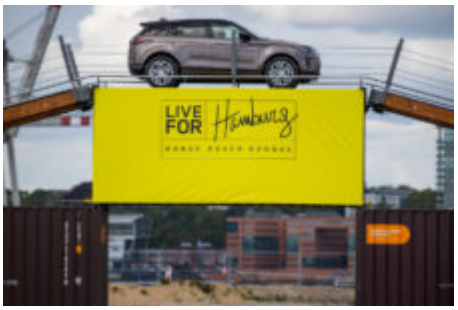




Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour l'invitation à ce European Media Drive qui nous a permis de réaliser ce premier contact avec le nouveau Range Rover Evoque.




LIVE
FOR















A lire aussi

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 ?

Loisirs – Stage de conduite d'hiver avec Jaguar Land Rover, édition 2019

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

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Genève 2011 – Range Rover Evoque



