Essai – Range Rover Evoque P250 : Il monte en gamme !

Alors que Land Rover a entrepris une révision complète de ses gammes Range Rover en y appliquant le style introduit par le Velar, la seconde version du Range Rover Evoque était très attendue puisque, dès son lancement, la première version a été un franc succès commercial.

- 4 cylindres, essence, 1’997 cm^3
- 249 ch à 5’500 t/min
- 365 Nm dès 1’300 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.5 sec.
- Poids : 1’893 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’371 x 1’996 x 1’649
- Conso. mesurée : 10.04 l/100 km
- Emissions CO_2 : 182 g/km
- dès CHF 56’100.-, mod.essayé: CHF 72’500.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

S’il partage sa plateforme, plusieurs motorisations et de nombreux éléments avec

son cousin au sein du groupe Jaguar – Land-Rover, le Jaguar E-Pace essayé il y a quelques temps, l'Evoque n'en conserve pas moins un caractère assez différent de son homologue félin. Voyons ce que propose cette deuxième version du best-seller de la marque.

A l'extérieur

Pas de doute, ce nouvel Evoque demeure un Evoque ! Sa silhouette immédiatement reconnaissable conserve des proportions quasiment identiques à celle de son prédécesseur même s'il intègre le design du Velar. Ainsi, vu de l'avant, on pourrait presque le confondre avec son grand frère. Même signature LED dans des optiques effilées qui intègrent désormais la technologie LED Matrix, même large bouclier arrondi, même calandre allongée… L'objectif des designers était simple : supprimer le superflu, les fioritures, pour ne conserver que l'essentiel et obtenir une ligne harmonieuse, tranquille, équilibrée, sans fausse note. A mes yeux, l'exercice est réussi, à l'exception peut-être des insères couleur titane de cette version First Edition qui me semblent détonner avec le gris de mon véhicule de presse.

Latéralement, les proportions n'évoluent pour ainsi dire pas. Seule la casquette de lunette arrière s'allonge alors que le profil du bouclier avant s'arrondit quelque peu. Quant à l'arrière, les feux s'affinent alors que les sorties d'échappement sont désormais factices. Franchement, je le trouve très réussi et particulièrement classe pour un SUV de seulement 4.37 m. Les poignées de portes escamotables et totalement affleurantes une fois rétractées y participent

certainement.

Un point retient toutefois mon attention : le poids de l’Evoque qui augmente de 150 kg à près de 1’900 kg, soit plus que celui du Jaguar E-Pace, déjà considéré lourd, et que bon nombre de ses concurrents du segment.

A l’intérieur

L’évolution à l’intérieur est nettement plus visible et immédiatement identifiable puisqu’elle reprend les principaux éléments déjà vus sur le Velar et la dernière version du Range Sport : le bloc compteurs, entièrement digital, est emprunté à

Jaguar, comme l'écran supérieur de la planche de bord, l'infotainment ou le levier de boîte automatique qui remplace le bouton rotatif de la précédente version. Le second écran, situé sous le premier, est celui du Velar. Je ne m'étends donc pas sur ces aspects déjà largement commentés lors de nos précédents essais.

Quelques nouveautés viennent toutefois étoffer un équipement complet, notamment une caméra avant qui fait « disparaître » le capot et vous montre uniquement les deux roues avant et le sol entre elles ; il s'agit là d'une option véritablement utile pour qui prévoit d'utiliser son Evoque en Offroad, dont mon véhicule d'essai n'est malheureusement pas équipé. Mais vous pouvez retrouver quelques clichés dans le Premier Contact réalisé récemment par un collègue.

Côté assistances de conduite, le nouvel Evoque propose tout le courant du moment : suivi de ligne actif, régulateur de vitesse avec gestion de la distance au véhicule qui précède, assistance au freinage d'urgence, détection de piéton, contrôle d'angles morts, contrôle latéral pour sortie de parking en marche arrière, radar de parking avant et arrière. De plus, nombres d'entre elles sont fournies de séries et paramétrables aux préférences du conducteur.

Par rapport à la première version de l'Evoque, l'habitabilité n'évolue guère. L'espace aux places arrière est suffisant pour autant qu'on ne mesure pas plus de 1.80 m. Quant au coffre, il gagne une cinquantaine de litres (472 l) par rapport à la première version. Sièges rabattus, cette valeur monte à 1'310 litres.

Sous le capot

Les motorisations disponibles sont les mêmes que pour le E-Pace : trois groupes diesel de 150, 180 et 240 ch et trois essence de 200, 250 et 300 ch. Seule la première version citée est proposée avec une boîte à vitesse manuelle et une transmission deux roues avant motrices.

Mon véhicule de presse est une version essence P250. Il s'agit d'un moteur tout aluminium 2.0 l turbocompressé développant précisément 249 ch (184 kW) à 5'500 t/min et un couple de 365 Nm dès 1'300 t/min.

Ce dernier est associé à la transmission automatique à 9 rapports déjà proposée sur bon nombre de modèles de la marque. Le freinage est confié à 4 disques ventilés. A noter que la version First Edition est équipée de jantes 20 pouces type 5079 distinctives et proposé dans trois teintes spécifiques dont le très seyant « Nolita Grey » présenté ici.

Côté gestion électronique, l'Evoque intègre le système « Terrain Response 2 » qui optimise l'adhérence et la motricité en fonction du terrain. Ainsi, en plus des modes Normal et Eco qui n'utilisent que deux roues motrices lorsque les conditions ne nécessitent pas un surplus de motricité, le système propose trois modes qui forcent la transmission en 4×4 : faible adhérence (neige/glace), boue/ornières et sable. Ces modes influent autant sur la gestion de la transmission que sur des paramètres tels que le patinage ou les régimes de changement de rapport. Un mode Automatique vient compléter ces modes

spécifiques. Et comme tout Land Rover, l'Evoque offre des fonctions offroad caractéristiques, notamment une très efficace gestion de descente. La capacité de gué est de 60 cm, valeur rare dans ce segment.

Au volant

Dès les premiers kilomètres, une évidence s'impose : cette nouvelle version n'a plus rien à voir avec la précédente en termes de confort. Tout est feutré, doux, silencieux, à commencer par une insonorisation impressionnante des bruits aérodynamiques et de roulement. Certes, on entend le moteur sur les reprises entre 2'500 et 3'500 t/min, mais c'est plus une tonalité assez aiguë qu'un volume élevé qui retient l'attention. Quel progrès ! Ils conviennent parfaitement au positionnement « premium » de ce SUV chic. Malgré les nombreux véhicules que j'ai pu essayer, je n'ai que rarement éprouvé un tel confort dans un véhicule de ce segment. Bravo à Land Rover !

Côté comportement dynamique, l'Evoque est moins démonstratif, moins sportif que le Jaguar E-Pace et cela malgré une direction plus incisive que sur la précédente version. Sans doute le poids élevé et le compromis de suspensions orienté confort n'y est-il pas étranger.

L'agrément moteur est positif malgré la masse importante. Les montées en régime ne sont guère rageuses car très linéaires mais les performances routières sont de bon niveau. Le 0 à 100 km/h est annoncé en 7.5 sec pour une vitesse max. de 230 km/h. La boîte 9 rapports demeure toutefois très lente. Si ce n'est guère

perceptible en mode automatique, c’est flagrant en mode séquentiel. Le frein moteur est étonnant pour un moteur turbocompressé et donc au taux de compression peu élevé.

Mais c’est en quittant le bitume que ce nouvel Evoque me bluffe réellement. Il a beau ne pas être équipé d’une boîte de transfert, l’électronique et le convertisseur de couple de la transmission automatique font merveille pour gérer l’adhérence de chaque roue indépendamment. Je m’aventure sur un chemin de débardage forestier bien gras et à vraisemblablement 30% de pente. M’attendant à être rapidement stoppé, je suis surpris de voir la transmission travailler et maintenir la traction de chaque roue, le véhicule montant sans soucis. Je m’arrête pour

prendre une image et parvient même à repartir facilement. Même avec deux roues en l'air, la progression continue ! Quant à la gestion automatique de descente, elle maintient la vitesse imposée au véhicule tout en gérant le freinage de chaque roue pour maintenir l'adhérence. Aucun doute, le savoir faire Land Rover en tout-terrain fait bien partie des gènes de l'Evoque.

Un point préoccupant toutefois : la consommation qui ne s'améliore pas par rapport à celle de son devancier : donnée pour 8 l/100 km, je la mesure à 10.04 l/100 km sur les 1'860 km de mon essai. Heureusement qu'une version Plugin Hybrid sera bientôt proposée, à l'instar du Range Rover Sport P400e essayé dernièrement.

Verdict

Dès sa sortie en 2011, l'Evoque a remporté un franc succès largement mérité. A la fois classe, trendy, fashion, il a fait mal à la concurrence en ratissant auprès d'une clientèle large, autant féminine que masculine. Land Rover ne pouvait donc pas se rater un proposant la seconde version de son bestseller.

Après avoir parcouru autoroutes et petites routes pendant deux semaines à son volant, je suis comblé par les progrès réalisés et le niveau d'agrément proposé par l'Evoque 2019 malgré le petit bémol de la transmission automatique paresseuse qui, si elle comblera une majorité d'utilisateurs, me frustre quelque peu. Je mets toutefois ma main à couper que ce nouvel Evoque poursuivra sur la lancée de son prédécesseur et rencontrera le même succès, tout au moins auprès

de qui pourra se l’offrir. Les prix démarrent à CHF 43’900.- pour la motorisation diesel 150 ch deux roues motrices alors que la version P250 First Edition de cet essaie atteint CHF 72’500.-.

<u>Prix et options – Range Rover Evoque P250 AWD aut. First Edition</u>

Prix de base : CHF 72’500.-

<u>Prix TOTAL : CHF 72’500.-</u>

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Range Rover Evoque P250 First Edition, ainsi qu’au garage Emil Frey SA à Crissier pour leur soutien logistique.

A lire aussi

Essai – Range Rover Sport P400e : L’aboutissement raisonnable ?

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

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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-

Wheels-And-You.com