Essai – Range Rover Evoque P300e PHEV : Il se met au vert

Le Range Rover Evoque a été revu en 2019 et après un premier essai de la déclinaison P250, nous le découvrons aujourd'hui pourvu d'une motorisation hybride. Ses grands frères sont déjà passés par là, voyons maintenant ce que le petit anglais nous propose avec un étonnant 3 cylindres essence couplé à un moteur électrique.



- 3 cylindres, turbo, essence, 1'498 cm^3
- 308 ch à 5'500 t/min
- 540 Nm de 2'000 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 213 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.4 sec.
- Poids : 2'157 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'371 x 1'996 x 1'649
- Conso. mesurée : 9.2 l/100 km
- Emissions CO_2 : 44 g/km (A)
- dès CHF 67'300.-, mod.essayé: CHF 80'540.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Voilà donc une version plus verte de l'Evoque, mais pas complètement tout vert encore. C'est-à-dire pas en tout électrique, mais en hybride rechargeable avec tout de même une autonomie "zéro émission" annoncée de 55 kilomètres.

Toujours conçu sur la même plateforme qu'il partage avec son cousin le Jaguar E-Pace, voyons si ce surcroît de puissance, 308 ch en cumulée, mais, hélas, aussi de poids, peut être bénéfique pour les ventes de ce nouvel Evoque.



A l'extérieur

Rien ne change vraiment si ce n'est que les versions Coupé trois portes et Cabriolet n'existent plus. Disponible qu'en cinq portes, il sera reconnu des fans de la marque aux poignées de porte « encastrées » comme sur le Velar. Elles s'escamotent à notre approche et se referment dès que l'on commence à rouler. Elles ne font pas l'unanimité. Belles encastrées, elles choquent un peu une fois ouvertes.

Dans l'ensemble, esthétiquement, l'Evoque est un des plus beaux SUV du marché. Sa ligne de caisse qui monte vers l'arrière et le toit qui lui au contraire plonge, lui offre un profil dynamique et équilibré. Son caractère est bien visuel. Tout est tendu vers l'arrière. Avec ces 4,37 m, il est bien proportionné. Il offre la possibilité de choisir un toit de couleur contrastée, ce qui le rend encore plus chic. C'est tendance mais je trouve cela très beau sur ce type de véhicule. L'avant tout en rondeurs en impose. Des entrées d'air laquées noires et anodisées cuivrées donnent un aspect à la fois classe et agressif. En fait, ce sont les presque 2 mètres de large qui font qu'il ne passe pas inaperçu.

Les jantes de 20 pouces remplissent bien les passages de roue. L'arrière est sublime et adieu aux fausses sorties d'échappement. Il y a reprise de ces incrustations couleur cuivré anodisée encadrant un bord de fuite nervuré style

extracteur d'air. Les deux vrais tubes de sortie d'échappement sont bien dissimulés sous la caisse. Un choix esthétique judicieux pour un hybride qui se veut plus vert qu'un full thermique.

Les portières sont lourdes mais elles descendent bas et enveloppent les bas de caisse. De ce fait, le seuil de porte est toujours propre et vous ne vous salirez pas votre imperméable ou votre robe en les frottant en entrant. Sa teinte métallisée se marie bien avec ce toit en verre Narvik Black et les arches de toit noir laqué. Ne changez plus rien Messieurs les designers, il est parfait.








A l'intérieur

Il y a du Velar dans ce magnifique intérieur sobre et épuré. Nous sommes bien dans du premium, qualité des matériaux et des assemblages associés à une multitude de dalles numériques. Dans notre version nous avons droit à trois écrans. Un qui sort de son logement dès le contact enclenché et qui gère l'infodivertissement, le combiné d'instrument sous les yeux avec les cadrans habituels, tachymètre et compte tours, et un troisième tactile au centre qui va gérer les différents modes de conduite : Hybride, EV et Économie, ainsi qu'au "Terrain Response". Il gère également le chauffage des sièges, la climatisation…

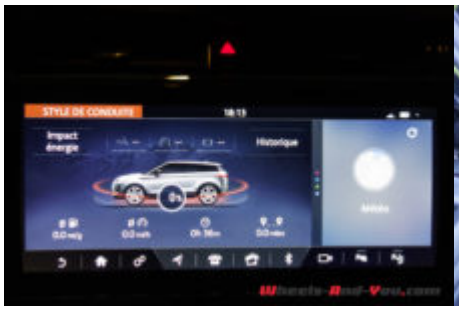
A noter que notre modèle d'essai possède l'ancien système d'infotainment qui a été revu depuis. Celui-ci est déjà performant, mais le nouveau le surpasse largement.

Chaque combiné nous apporte son lot d'information et de gestion. Cela peut paraître très chargé et compliqué mais à l'usage c'est très ergonomique et facile. Reste que, pour qu'il reste propre, un petit chiffon à portée de main sera indispensable.

Le volume du coffre de cet Evoque offre 591 litres. Avec une banquette modulable 40/20/40, il peut aller jusqu'à 1'383 litres, soit identique à celui de la version thermique. Hélas ici, il est encombré par le sac de rangement prévu pour les câbles de recharge. Sac que l'on peut néanmoins déposer chez soi.

Le système audio "Meridian" en option (CHF 960.-) avec ces onze hauts parleurs offre une qualité d'écoute exceptionnelle et de ce fait, c'est une option que je cocherais. Les sièges sont confortables à souhait et ce quel que soit le gabarit de la personne. Certes, ils ne maintiennent pas comme pourraient le faire des baquets, mais ce n'est pas ce que l'on recherche avec cet Evoque.





Sous le capot

On a ici un moteur thermique de la famille Ingenium, développée en collaboration par Jaguar et Land Rover. Il s'agit d'un 3 cylindres essence de 1,5 litre (en fait c'est le 2.0 Ingenium auquel on a retiré un cylindre). Il développe 200 ch avec un couple de 280 Nm. Il est associé à un moteur électrique de 108 ch et 260 Nm judicieusement, placé au niveau du train arrière et alimenté par une batterie Lithium Ion de 15 kWh (12.2 kWh net – réellement utilisable -). Cette dernière est

logée sous la banquette, protégée par une tôle de 6 mm, sans que cela nuise à l'habitabilité. L'autonomie électrique est annoncée pour parcourir 55 km en cycle mixte WLTP. La puissance totale cumulée se situe aux alentours des 300 ch avec, surtout, un énorme couple de 540 Nm. Une belle puissance permettant de réaliser un 0 à 100 en 6,4 secondes.

En hybride, on ne sent pas les passages électrique/thermique. La boite automatique à huit rapports a été élaboré chez Aisin alors que la boite montée sur les modèles thermiques qui possèdent neuf rapports, provient de chez ZF. Un alterno-démarreur permet d'assurer la transmission intégrale, en envoyant du courant sur le train arrière, même lorsque la batterie est vide. Je mets pratiquement 8 heures sur une prise domestique pour la recharger à 100% et 2h30 sur une borne en courant alternatif avec une puissance maximum de 7 kW. Mais cet Evoque P300e possède un port CCS Combo et accepte aussi les recharges rapides en courant continu jusqu'à 32 kW de puissance. Cela permet une recharge de la batterie de 0 à 80 % en seulement 30 min. Cette option est suffisamment rare sur les hybrides actuels pour être mentionnée.

Parallèlement, le petit 3 cylindres se montre à la hauteur de ses performances et du poids à tracter avec une consommation que je qualifierais de raisonnable avec un 9,2 l/100km sur la totalité de mon essai. Associée à un réservoir de 57 litres, l'autonomie se situe aux alentours de 650 kilomètres grâce à l'hybridation.






Au volant

Cet Evoque peut fonctionner selon plusieurs modes. On les sélectionne via l'écran central situé derrière le levier de vitesse. Le premier, le tout électrique. Avec ce mode, nous sommes en pure propulsion. La voiture est super maniable malgré un gabarit conséquent. Elle braque court. C'est un plaisir pour faire un créneau. En ville, ce mode est idéal. On évolue en douceur avec une puissance suffisante. Sur route, les accélérations sont franches jusqu'à 60 km/h, puis c'est plus progressif

sans s’essouffler et cela monte jusqu’aux 135 km/h de la vitesse maximum électriquement programmée.

Le second mode est hybride. Il se charge de tout. Il va gérer et répartir les tâches entre les deux systèmes en fonction de l’usage demandé. Il existe aussi un mode « Save » permettant de préserver l’énergie restant dans la batterie. L’avantage de sauvegarder de l’énergie : permettre d’accéder dans les zones « zéro-émission ». Zones qui se généralisent dans nos grandes villes. Néanmoins, chaque freinage redonnera de l’autonomie et, selon le parcours, vous permettra d’augmenter la distance parcourue dans ce mode. Je teste le mode hybride sur 400 kilomètres en rechargeant chaque jour à 100% soit avec les 57 kilomètres d’autonomie annoncée en tout électrique. Je roule sur autoroute, ville, route et montagne, le tout, sans trop économiser. Je fais cela sur cinq jours, soit cinq recharges. Bilan plus que positif car, dans ce mode, je relève une consommation en essence de seulement 2,9 l/100km.

A un moment, lorsque je roule en tout électrique sur autoroute, calé à 120km/h, en fin d’autonomie, le moteur thermique se met en route. Il tourne d’emblée dans les tours. Heureusement, avec la boite bien démultipliée, à 120 km/h, le moteur ne tourne qu’à 2100 t/min. Cela préserve ainsi correctement la mécanique qui est froide. Lors de cette transition, je ressens une légère résistance dans le volant liée au fait que le véhicule passe en simple traction et que la direction retransmet davantage les mouvements du train avant. C’est très léger, car le passage dans les deux modes est bien géré.

En mode thermique le petit trois cylindres s’en sort très bien. J’étais vraiment dubitatif sur ce point vu le poids de ce modèle. Mais les ingénieurs ont aussi réussi à supprimer l’impression de lourde masse dans la conduite avec un train avant très incisif pour un SUV. Il vire à plat et les mises en appui sont franches. Cette architecture hybride profite d’ailleurs à l’équilibre de la voiture et abaisse le centre de gravité de l’ordre de 6%. J’aurais néanmoins aimé une direction plus ferme et plus informative. Au début je corrige souvent mes trajectoires et cela engendre des mouvements de caisse désagréables, surtout pour les passagers. J’apprends, au fil des kilomètres, à laisser aller le volant sans le « contrarier » et ça passe tout seul.

Côté freinage, c’est très progressif, avec une pédale très franche. La réponse de cette dernière est très « naturelle », c’est à dire que l’on n’a pas de transition

entre freinage régénératif et mécanique. C'est assez rare sur les hybrides et je tiens à le faire remarquer. En tout cas cela freine suffisamment fort pour arrêter les plus de 2 tonnes de notre Evoque.

Le son du radar de recul est assez surprenant, il n'est pas très aigu et presque caverneux. En me stationnant dans un sous-sol sombre, mon imaginaire m'emmène dans les profondeurs d'une mer, comme si j'étais à bord d'un sous-marin… Le mur me sort vite de ma torpeur ! Puisque nous sommes dans les sons, celui qu'émet le clignotant n'est pas celui que l'on a l'habitude d'entendre. Il est puissant et fort. Celui qui l'oubliera sera vraiment sourd… Puisque l'on est dans les sens, je voudrais un instant revenir sur le confort et la qualité des cuirs des sièges. On se croirait presque dans un canapé. Sur les dos d'âne, l'absorption et filtration des amortisseurs sont remarquables. Du grand confort à l'anglaise.

De par sa configuration cet Evoque P300e est un quatre roues motrices, mais sans arbre de transmission, comme un Peugeot 3008 Hybrid4. En tout chemin, l'association motorisation thermique à l'avant et électrique sur l'arrière fait merveille. C'est même un avantage. En effet, la combinaison des deux motorisations développe plus de couple. La motricité de l'essieu arrière étant assurée par un moteur électrique et non un arbre de transmission, cela permet de séparer les deux essieux et de contrôler le couple indépendamment et, qui plus est, sur chaque roue.

Mais l'Evoque ainsi motorisé est lourd. Attention à l'effet luge sur de fortes déclivités, surtout sur route gelée. Néanmoins, cela ne l'empêche pas de passer partout et ce quelque soit l'état du chemin. Il faudra toutefois se méfier des pierres car nous sommes en pneus route. N'étant pas spécialiste de tout-terrain, je ne m'aventure pas dans le franchissement et je me pose la question de l'étanchéité des batteries en cas de traversée de gué de plus de 40 cm, car elles sont placées assez bas. Normalement c'est étudié pour être très étanche. A l'usage, cet Evoque reste un SUV des villes et des routes de montagne. Il n'a pas pour vocation d'être un baroudeur pur et dur. Et pourtant il en a les capacités.



Verdict

Cette motorisation hybride rechargeable (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) est un réel atout. Certes, il faudra le recharger souvent, mais l'économie en terme de consommation est substantielle. Associé à une boite automatique qui gère l'ensemble à merveille et fort de 308 ch, cet Evoque P300e est dans ce qui se fait de mieux dans la catégorie des SUV PHEV compacts premiums. Au-delà même de l'aspect financier, il offre un réel agrément de conduite. Le confort est royal. Puissant mais pas véritablement sportif, il préfère évoluer dans la douceur.

Le Range Rover Evoque a toutefois en face de lui principalement les BMW X1 XDrive, le Mercedes-Benz GLA qui, lui, est en traction et le DS 7 Crossback E-Tense. Nul doute que sa finition, son allure et sa classe feront la différence au moment de choisir.








<u>Prix et options – Range Rover Evoque P300e PHEV R-Dynamic SE</u>

Prix de base : CHF 72’300.-

Peinture métallisée : CHF 1’060.-

Toit panoramique fixe : CHF 1’620.-

Système audio Meridan 380W : CHF 960.-

Sièges avant chauffants à réglage électrique 14 directions : CHF 660.-

Pack Hiver : CHF 580.-

Ionisation de l’air dans l’habitacle : CHF 160.-

Tapis de sol : CHF 120.-

Steering Wheel – Leather-Chrome : CHF 100.-

Head Up Display : CHF 1’000.-

Toit en couleur contrastée – Narvik Black : CHF 700.-

Système d’accès sans clé Keyless Entry : CHF 580.-

Vitres arrière fumées : CHF 480.-

Ouverture électrique du hayon mains libres CHF 120.-

Climatisation autom avec détection de la qualité de l’air : CHF 100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 80’540.-</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 P300e PHEV, ainsi qu’au garage Autobritt SA aux Acacias/Genève pour leur soutien logistique.















A lire aussi

Essai – Land Rover Defender 110 P400 : Le fils n’a rien à envier au père

Essai – Range Rover Sport HST : La force subtile

Essai – Range Rover Velar SVAutobiography : Le Mr. Hide du Dr. F-Pace SVR

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

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

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

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

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 ?

Nouveauté – Land Rover Defender V8

Nouveauté – Land Rover Discovery MY21

Nouveauté – Range Rover Velar MY21

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport P300e PHEV & Range Rover Evoque P300e PHEV

Lancement – Land Rover Defender

Nouveauté – Land Rover Discovery Sport

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









RANGE ROVER




RANGE ROVER
AG 196088