Essai – Range Rover Evoque Si4 : Une “Evoquation” de la voiture polyvalente

Après une longue attente depuis les premières esquisses apparues en tant que concept car en 2008, les Evoque arrivent sur le marché dans une version très proche du concept. Disponible en trois et cinq portes et trois niveaux de finition, nous avons pris le volant du modèle Si4 en exécution Dynamic. Installez-vous confortablement dans cette anglaise et suivez le guide, c’est par là !

- 4 cylindres turbo, 1’999 cm^3
- 240 CV à 5’500 t/min
- 340 Nm à 1’750 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 217 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.6 sec.
- Poids : 1’640 kg
- Conso. mesurée : 12.6 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 199 g/km (F)
- dès CHF 52’800.-
  modèle essayé : CHF 85’660.-

Texte : Julien Monnay / Photos : Jérôme Marchon

Au Salon de Détroit 2008, Land Rover présentait le concept car LRX, un SUV deux portes au look plutôt agressif et réussi, détonnant avec la continuité aux travers des décennies dont la marque nous a habitué. Après une période d'hésitation sur la production de ce modèle ou non, Land Rover prenait la décision de le commercialiser. Et fait rarissime pour un concept car, il verra bel et bien le jour sous les traits quasiment identiques à sa présentation. Seule petite différence, il est disponible également en version cinq portes, modèle qui devrait certainement être le plus vendu sur notre continent. Avec l'Evoque, Range Rover ajoute un nouveau modèle à sa gamme tout en la rajeunissant. Le "petit" SUV trône fièrement aux côtés du Range Rover et du Range Rover Sport.

A l'extérieur

Nous avons affaire à une voiture racée, imposante, qui dégage une forte présence et ne laisse personne indifférent. Ses lignes tendues et sa faible surface vitrée lui donnent une allure pour le moins agressive. Lors de mon essai, on peut dire que cette auto attire les regards et les commentaires, que ce soit les enfants, les jeunes ou les moins jeunes. Elle provoque à chaque coin de rue une réaction. Cela va du "belle", "classe", "racée", "imposant", jamais de commentaire négatif, uniquement des éloges sur son style. Et dire que les SUV sont de moins en moins appréciés… L'Evoque est sans aucun doute une toute autre évocation de ce que doit être un SUV. Il faut dire que la couleur de notre voiture d'essai ne faisait pas vraiment dans la discrétion. Le "Colima Lime", un vert clair citronné qui apporte une touche de fun et de sportivité dans un monde automobile où la discrétion des couleurs ternes est de rigueur. Au premier coup d'œil, cette couleur m'a parue un peu trop flashy mais il faut avouer que cette Evoque a des lignes tellement uniques qu'une teinte comme celle-ci ne peut que faire ressortir son design futuriste, d'ailleurs déjà apprécié avec des teintes plus conventionnelles. La face avant est pour le moins imposante avec sa grande calandre située très haut en-dessus du pare-choc et sa protection grise en son bas, propre au modèle Dynamic. Les feux avant sont de petite taille, fuyants et perçants, ce qui nous donne l'impression d'être constamment épiés… Pratique pour faire de la place sur la fil

de gauche des autoroutes ! La ligne de cet Evoque est pour le moins particulière : entre sa garde au sol typiquement « 4×4 » et l'agressivité de ses lignes dignes d'un break sportif, le tout se loge dans une longueur de 4,35 mètres. Ça c'est du compact, mais une compacte imposante avec ses 2 mètres de large ! De nos jours, la ceinture de caisse étant de plus en plus haute, celle de l'Evoque ne déroge pas à la tendance actuelle, accentuant encore le côté dynamique de sa ligne. Un joli aileron arrière intégré au sommet du hayon fini de souligner cette touche sportive. Le toit de couleur noir se combine pour le mieux avec ce vert citronné et les vitres teintées, tout en noyant à merveille une option sympathique : le toit panoramique. A noter que le toit peut être de couleur carrosserie, blanc ou noir, à choisir à la commande. La face arrière est très carrée mais bien entourée par des feux blanc et rouge au design futuriste et par de jolis échappements intégrés au pare-chocs. Quand nous regardons les feux de cette auto, on se rend bien compte que cette Evoque était à la base un concept-car dont les détails sont d'une finesse rare.

A l'intérieur

Dès l'ouverture de la porte, nous nous retrouvons nez à nez avec les superbes sièges baquet (option) recouverts de cuir noir et leurs coutures blanches, tout comme le tableau de bord. Voilà un intérieur sport-chic du plus bel effet qui demande qu'à nous accueillir. La qualité de finition est tout simplement irréprochable et on se sent vraiment à l'aise dans cet habitacle. Les sièges sont bien évidemment réglables électriquement dans toutes les positions possibles, permettant de trouver la position de conduite idéale. Le volant permet une bonne prise en mains, les compteurs sont bien lisibles et modernes, l'ordinateur de bord tactile bien placé et la console centrale accueille le bouton faisant office de sélectionneur de vitesses et les commandes du dispositif « Adaptive Dynamics » permettant de paramétrer le châssis et la transmission en fonction du terrain sur lequel vous évoluez. Le toit panoramique sur toute la longueur du véhicule offre une luminosité bienvenue mais ne pas oublier de refermer le volet électrique en cas de fort ensoleillement sous peine de transformer votre Evoque en véritable four ! Les places arrière m'ont agréablement surpris. De l'extérieur, la première impression était d'avoir une petite pensée pour les pauvres passagers tant ils vont être engoncés dans cette auto. Et surprise, la garde au toit est très élevée et les grands gabarits accepteront volontiers des trajets plus ou moins longs. Le

passager arrière est vraiment à l'aise dans cette auto et je dirai même plus, il est plus confortablement assis que le conducteur qui profite des sièges baquets qui, suivant sa morphologie ne sont pas des plus confortables. A noter que l'installation d'un siège bébé à l'arrière n'est pas des plus aisée. L'ouverture des portes arrière et l'accessibilité s'avèrent très étroites et l'entreprise tient véritablement du contorsionnisme. Le coffre n'est pas le plus spacieux de la catégorie mais il permet de transporter suffisamment de bagages ou matériel pour deux personnes avec ses 1445 litres. Maintenant, une famille avec deux enfants se trouvera quelque peu limitée avec un Evoque. Ce coffre est trop étroit, par la faute des passages de roues importants et il manque des rangements qui auraient pu être logés dans la doublure des ailes arrière. L'option ouverture et fermeture du coffre électronique est un vrai régal à utiliser que ce soit depuis le poste de conduite, depuis la télécommande ou sur le coffre directement. Une fois avoir pris l'habitude de l'utiliser, on ne peut plus s'en passer. Notre modèle d'essai était équipé de nombreuses options dont l'écran tactile 8 pouces avec le mode "Dual View" découvert sur la Jaguar XJ qui permet au passager de regarder un film pendant que le conducteur dispose des fonctions normales de l'appareil (GPS, ordinateur de bord, radio, etc.). Cet écran inclut GPS, radio CD/DVD, téléphone, et en option cinq caméras (deux devant, une par côté et une à l'arrière) offrant une vue panoramique autour de l'auto en terrain difficile. C'est un véritable plaisir d'utiliser tous ces accessoires même s'il n'est pas toujours aisé de trouver le bon menu. Et le logo stylisé Evoque en mode arrêt et vraiment sympa à regarder !

Sous le capot

Pour animer notre Evoque, nous avons eu droit au moteur quatre cylindres 2 litres turbo essence de 240 CV à 5'500 t/min pour un couple de 340 Nm à 1'750 t/min. Cette motorisation a un son sympathique grâce au souffle du turbo et déplace suffisamment vite les 1'640 kg de l'engin. Mais j'en aurais aimé un peu plus. Du côté de la consommation, la seule possibilité qui permette d'être sous les 10 litres, c'est sur l'autoroute. En conduite soutenue nous approchons des 13 litres et en circulation urbaine les 14 litres sont dépassés. La moyenne de notre essai se situe à 12.6 l./100 km. Ce moteur est rageur avec un couple disponible dès les premiers tours. C'est un vrai plaisir de l'utiliser que ce soit en ville ou sur autoroute. Malheureusement, en conduite un peu plus soutenue, le

moteur est bien présent sur les premiers rapports mais s'essouffle à partir de 80 km/h. Il faut avouer que cette mécanique est mal desservie par une boîte automatique à 6 rapports un peu trop lente qui bien qu'étant de génération moderne, n'offre tout de même pas les qualités des boîtes à vitesses à double embrayage. En conduite coulée et en ville, la boîte est agréable et douce mais lorsque nous souhaitons utiliser le potentiel de cette auto, il faut bien se rendre à l'évidence, nous sommes frustré par ces passages de vitesses à retardement qui pénalisent son utilisation. Deux motorisations 2,2 litres diesel sont également disponibles, le TD4 qui donne 150 CV et le SD4 avec 190 CV et un couple très intéressant de 420 Nm. Comme vous pouvez le constater, ce moteur essence me semble quelque peu manquer d'allonge ; serait-ce propre à notre modèle d'essai et son faible kilométrage (moins de 2'000 km) ou les 1'640 kg sont vraiment trop lourds à porter pour cette mécanique ? Certainement un peu des deux, je pense. Et si on imaginait une Evoque V8… que sa motorisation soit aussi délurée que son design…

Au volant

Une fois notre position de conduite réglée, nous sommes vraiment bien installés. Le touché du volant est vraiment très plaisant. On appuie sur le bouton de démarrage, les aiguilles font un petit aller-retour et notre Range prend vie. Le bouton servant de sélectionneur de vitesses s'élève de la console centrale, on le positionne sur "D" et c'est parti tout en douceur. Première impression qui choque, la taille des rétroviseurs : ils sont énormes et enlèvent une grande part de visibilité lors des virages serrés. Par contre, ils contiennent les indicateurs d'alerte d'angle mort (option), vraiment très pratiques et bien visibles. La direction est très agréable et précise, le châssis confortable et on se sent à l'aise dans cette voiture dès les premiers kilomètres parcourus. Comme déjà indiqué précédemment, le moteur est rageur bas dans les tours et nous permet des démarrages nerveux pratiques pour la ville. La ville où l'on se rend compte qu'un Evoque prend de la place, beaucoup de place. Je parle de ses deux mètres de large ! Une question d'habitude mais merci aux différentes caméras pour se parquer contre le trottoir sans dépasser de la ligne ou frotter les jantes contre la bordure. Notre voiture d'essai étant équipée de la technologie « Adaptive Dynamics », nous allons nous balader sur les modes « Normal » et « Dynamique » sur la route. Il y a également à disposition les modes Neige, Boue et Sable. En

mode Normal, notre Evoque se comporte très bien, confortable, bon retour dans le volant, prise de roulis maîtrisée, les routes en lacets sont avalées avec une facilité déconcertante. Une fois le mode « Dynamique » enclenché, nous avons à faire à une tout autre voiture. Les suspensions se raffermissent, voire trop sur les mauvais revêtements et en ville, prise de roulis minime et une direction très réactive et communicante. Quel plaisir de conduite, dans les lacets, le train avant s'inscrit franchement, l'arrière suit instantanément pour passer les courbes avec une assurance que je n'avais encore jamais rencontré dans un SUV auparavant. C'est bluffant, amusant, voire grisant. Le freinage n'est pas en reste avec une accroche franche mais qu'en sera-t-il de l'endurance ? Il faut dire que la taille des freins me semble tout de même un peu légère vu le poids de cette auto. La boîte automatique offre un mode Sport avec lequel nous pouvons changer manuellement les vitesses à l'aide des palettes derrière le volant. Les passages sont plus rapides et plus secs, mais malheureusement cela restera toujours le point faible de cette voiture. Autre bémol propre à notre modèle d'essai, il était équipé de pneus toutes saisons en 19 pouces. Des pneus totalement dépassés par les qualités dynamiques de ce châssis mais, il faut le reconnaître, plus confortables que les roues de 20 pouces qui sont proposées en option.

Verdict

Ce Range Rover Evoque est pour moi un engin à part dans la production automobile actuelle. Son design de concept-car attire les regards, il ne ressemble à aucune autre automobile. Son look oscille entre le 4×4, le mini-break et je dirai même le break sportif. Il a un côté bestial à l'extérieur et un intérieur mêlant confort, luxe et sportivité avec ses sièges baquets. Rouler en Evoque, c'est rouler différent avec un objet plus polyvalent qu'on ne le pense. On peut tout faire avec lui et même ressentir un certain plaisir de pilotage. Et combien faudra-t-il débourser pour s'offrir ce petit délire, me direz-vous ? Le prix de départ est de CHF 44'700.- pour le modèle Pure à deux roues motrices (eD4). Pour le modèle Dynamic comme celui de notre essai avec le moteur 2 litres turbo essence, le prix de base est fixé à CHF 62'500.-. Bien sûr, il est raisonnable de prévoir une petite enveloppe oscillant entre 10'000.- et 15'000.- pour retrouver un équipement en rapport avec le standing de cette auto. A noter que pour obtenir le Range Rover Evoque Coupé, comprenez la charmante version trois portes, il faut compter un surcoût de CHF 1'200.-. Pour la version Cabriolet dont le concept était présenté

au Salon de Genève en début d'année, seront-ils assez fou pour le commercialiser ? Ces quelques jours passés au volant de cet Evoque m'ont procuré beaucoup de plaisir et malgré un prix qui n'est pas des plus abordables, force est de constater que cet engin plaît et il commence a être très présent dans nos villes, ce qui n'est pas du tout surprenant.

<u>Prix et options – Range Rover Evoque Si4 Dynamic 5 portes</u>

Prix de base : CHF 62'500.-

Peinture métallisée « Colima Lime » : CHF 880.-

Toit panoramique de ton contrastant – Santorini Black : CHF 1'840.-

Garniture de pavillon Ebony : CHF 260.-

Système audio Meridian 825W avec son surround : CHF 1'820.-

Pack Dynamic Plus : CHF 5'100.-
(Intérieur en cuir Oxford Ebony, sièges avant "Sport" exclusifs réglables électriquement en 8 positions, avec réglage du support lombaire et fonction mémoire)

Dynamique de conduite adaptative avec mode "Dynamique" : CHF 1'500.-

Climatisation avec minutage : CHF 1'980.-

Rails de rangement pour l'espace de chargement : CHF 260.-

Aide au stationnement à l'avant : CHF 480.-

Système de caméras panoramiques avec assistance au remorquage : CHF 1'720.-

Hayon à ouverture électrique : CHF 800.-

Vitres teintées : CHF 520.-

Système de surveillance anti-angle mort : CHF 500.-

Phare adaptatifs au xénon HID : CHF 500.-

Système audio – radio numérique DAB : CHF 400.-

Système de navigation avec disque dur : CHF 2’620.-

Écran tactile 8 pouces haute résolution avec technologie “Dual View” : CHF 980.-

Pack Hiver : CHF 1’000.-
(Pare-brise chauffant, sièges avant et volant chauffants, gicleurs de lave-glace chauffants)

Prix TOTAL : CHF 85’660.-

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 Si4.

A lire aussi

Essai – Land Rover Freelander 2 SD4 : Détails ou révolution ?

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
AG·405 770
RANGE ROVER EVOQUE
W.A.V.

RANGE ROVER
AG·405 770
RANGE ROVER EVOQUE
W.A.V.

RANGE ROVER EVOQUE
the power of presence

RANGE ROVER EVOQUE
RANGE ROVER
AG·405770

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

EVOQUE
Si4
W.A.Y.

RANGE ROVER
W.A.Y.

RANGE ROVER
20:43
18 °C
FM1
95.4 MHz
RTS-1ERE
02/06/2012
002702 km
P
0km/h
km/h
r/min x 1000
Mode dynamique
Programme sélectionné
P R N D S
AUTO
A/C
START
ENGINE
STOP
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405 770
W.A.Y.

RANGE ROVER EVOQUE
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405 770
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405 770
W.A.Y.

RANGE ROVER EVOQUE
RANGE ROVER
AG 405770

RANGE ROVER EVOQUE
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405 770
RANGE ROVER EVOQUE
W.A.Y.

AG·405770
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG 405770
W.A.Y.

RANGE ROVER EVOQUE
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405770
W.A.Y.

RANGE ROVER
AG·405 770
RANGE ROVER EVOQUE