Présentation – essais : La gamme Jaguar – Land Rover 2021

écrit par Nicolas Vandersleyen



Jaguar – Land Rover média drive du 15 juin 2021

Après cette tumultueuse année menée au rythme des confinements et autres restrictions dûs au Covid 19, on commence enfin à voir les beaux jours pointer le bout de leur nez. Cette occasion, Jaguar Land Rover ne l'a pas ratée pour organiser un événement en Belgique, plus précisément au fort de Suarlée, dans la région namuroise, pour présenter leur gamme 2021 et ainsi pouvoir exposer les nouveautés.

Land Rover Experience

Le Land rover Expérience Belux, basé à Tournai, possède également un terrain privé et aménagé à côté de ce fort sur lequel il est possible d'essayer les capacités off road des Land Rover encadré par les instructeurs du LR Expérience. Associé à cela, Land Rover accueille les participants dans un magnifique endroit nommé : « Domaine de la Noiseraie » qui fait également office de gite en temps normal tout en permettant d'accueillir des séminaires tels que celui – ci. C'est donc dans ce cadre idyllique, entouré de verdure et au bord d'une piscine que les participants furent accueillis après avoir traversé une allée remplie de véhicule d'exposition Jaguar Land

Rover. Toute la gamme était ainsi représentée en statique.









La journée fut divisée en 2 (pour cause de Covid) étant donné le nombre limité d’invités possibles. De ce fait, 2 groupes de +- 10 personnes furent accueilli le matin et 2 autres groupes

de +- 10 personnes furent accueillis l’après – midi. Ainsi, l’après – midi commença par un mot de bienvenue de la PR manager : Annick Van Cauwenberge présentant la gamme JLR, et surtout les perspectives et innovations pour les années futures. Ainsi JLR souhaite arriver à la neutralité carbone complète d’ici 2039. D’autres part les modèles futurs électriques et hybrides furent aussi présentés sans oublier les véhicules du département SVO (Special Vehicule Operation), bodybuildés et surpuissants pour les amateurs de sensations fortes.






RANGE ROVER
RANGE ROVER

Land Rover

Après cette introduction, il était temps de monter dans les différents véhicules et de partir en essai. Nous avons commencé par les Land Rover et donc la conduite sur le terrain offroad du Land Rover Expérience encadré par leurs moniteurs munis de talkie-walkie. Ainsi 5 modèles étaient disponibles (2 véhicules par modèle) et nous tournions d'un véhicule à l'autre toutes les 15 minutes environs. De ce fait nous avons pu tester :

- Defender 90 D300 : 6 cylindres diesel 3.0l
- Discovery 5 P360 : 6 cylindres essence 3.0l
- Discovery sport plug in hybride P300e : 3 cylindres 1,5l essence + hybridation
- Range Rover Evoque plug in hybride P300e : 3 cylindres 1,5l essence + hybridation
- Range Rover Velar plug in hybride P400e : 4 cylindres 2.0l essence + hybridation

Le gros avantage d'une journée comme celle – ci, durant laquelle il est possible de passer d'une véhicule à l'autre, est qu'il est facile de se rendre compte des différences de capacités, d'ergonomie et de sensations de conduite d'un modèle à l'autre.


DEFENDER
DISCOVERY
2-AHC-516




9
DEFENDER
1-TGX-226


DISCOVERY
01-DISCO


DISCOVERY
B 1-VLT-521

De ce fait, en tout terrain, **le Defender 90** reste au sommet du podium (heureusement) et la piste LR Experience est même trop facile pour lui, il n’y a pas de quoi le mettre en mauvaise posture. De plus avec ses aides à la conduite, il n’y a qu’à suivre les instructions des instructeurs pour ne pas toucher les bas de caisse et l’électronique fait le reste. Il reste néanmoins celui qui procure le plus de sensations en off road.




EXPERIENCE
CROCODILE PIT
MELO-CAKES
DEFENDER
1-TGX-226


DEFENDER
1-TGX-226





En 2e position vient se placer le **Discovery 5**, muni de son nouveau tableau de bord, très bien dessiné au passage. Il reste au sommet au niveau habitabilité et confort avec de réelles

capacités off road et le terrain fut aussi trop facile pour lui. De plus, le 6 cylindres dedans lui va comme un gant et se veut vraiment agréable en alliant souplesse et réactivité pour mouvoir ce Disco.





En 3e position viennent se placer les **Discovery Sport et Range Rover Evoque**. Ils ont une conduite très similaire à part que le Range est légèrement plus luxueux et mieux finit et que le Discovery sport se veut plus familial. Sur la piste d'essai, les comportements furent équivalents. Ils sont moins efficaces et moins souples que les ténors du segment cités avant mais avec leurs aides à la conduite et leur Terrain Response permettant d'optimiser la répartition du couple sur les roues qui ont de l'adhérence, leur aptitude est tout à fait bluffant pour des SUV. Ainsi, il est quand même possible de franchir divers obstacles tels que : des pentes avec escaliers, des bacs à eau ou des devers / croisements de pont tel que le « Toblerone ».


LAND ROVER
EXPERIENCE
DISCOVERY
01-DISCO


LAND ROVER
EXPERIENCE
RANGE ROVER
1-SLC-677


EXPERIENCE
DISCOVERY
VX21 XFG
DISCOVERY
1-VLT-521





En 4e position, vient se placer le **Range Rover Velar**. En effet, selon nous, il est celui qui se débrouillait le moins bien sur cette piste d'essai, même si il a su franchir tous les

obstacles bien évidemment. Néanmoins, le ressenti ne fut pas le même. La caisse très rigide et les angles peut adaptés au tout terrain l'ont un peu handicapé pour franchir certains obstacles et il fut plus brutal que les autres. Dommage car sa ligne reste splendide. D'autres part, il fut le seul des 5 modèles à glisser des 4 roues dans une descente malgré toutes les aides électroniques. Peut-être avait – il des pneus moins performants que les autres pour ce type de sol ? (Les Def et Disco 5 avaient des pneus tout terrain mais les RR Evoque et Discovery sport avaient des pneus routes).







Pour terminer sur les Land Rover, le fait de pouvoir passer d’une véhicule à l’autre comme cela permet également de se donner un rapide aperçu de comportement du véhicule, de son

moteur et de son agrément. A cela, les nouveaux blocs 6 cylindres essence et diesel se révèlent très semblables au niveau comportement et apportent réellement un confort et un agrément de conduite supérieur. Les hybrides quant à eux ont principalement l'avantage d'avoir des taxes réduites mais n'apportent tout de même pas le même plaisir au conducteur. En effet, l'hybridation les rends plus brusques, plus lents à la réaction et moins précis en tout terrain et il est ainsi difficile d'être constant, ce qui est primordial en tout terrain si on veut garder l'adhérence… Néanmoins, sur route, ils développent tout de même 300 et 400 chevaux à condition que la batterie soit chargée, ce qui n'est pas négligeable.




DISCOVERY
B 1-VLT-521


LAND ROVER
9
DEFENDER
B 1-TGX-226


9
DEFENDER
B 1-TGX-226



Jaguar

La deuxième partie de l'après-midi fut consacrée à l'essai des modèles Jaguar. Ici, plus de piste tout terrain et plus d'instructeurs LR Experience, uniquement un road book en convoi durant lequel nous changions de véhicule en cours de route. De ce fait, nous avons été parcourir tout un tracé mêlant autoroute, petites routes et nationales dans la région de Mozet / Faulx les Tombes. Le parcours fut bien tracé et rentrait pile poil dans le timing prévu. Seul petit bémol, les stops de changements de véhicules n'étaient pas très bien réparti. De ce fait nous avions certains modèles entre les mains moins de 10 minutes tandis que nous en avions d'autres durant 20 – 25 minutes. Bref, pas bien grave. Nous avons ainsi pu tester 5 modèles :

- I – Pace : 400 ch 100% électrique
- E – Pace plug in hybride P300e : 3 cylindres 1,5l essence + hybridation
- F – Pace plug in hybride P400e : 4 cylindres 2.0l essence

+ hybridation

- F – Pace SVR 5.0l V8 Supercharged
- XF P300 : 4 cylindres 2.0l essence





Pour nous ce fut une première prise en main avec la Jaguar I – Pace électrique. Bien que sur un test comme celui – ci il n'est évidemment pas possible de tester l'autonomie, les recharges, etc… nous avons quand même apprécié les accélérations pour le moins bluffantes, surtout quand on démarre à l'arrêt. Il est par contre dommage de ne pas avoir muni cette voiture d'un frein moteur permettant de recharger la batterie dans les descentes. Dans une région vallonnée comme celle – ci, cela aurait été utile. Malgré tout, elle s'insère parfaitement dans les courbes, le roulis est maitrisé et elle est agréable à conduire. Bien sûr, comme c'est une voiture électrique, il faut cependant adapter une conduite cool si on veut parcourir suffisamment de kilomètres.


JAG-551



Ensuite, les modèles F – Pace et E – Pace hybrides ont un comportement similaires. Ils alternent sans arrêt entre électricité et essence (pour autant qu'il reste de l'énergie dans la batterie), sont confortables et bien finies. L' E – Pace est un peu plus petit et plus agile que son grand frère tandis que ce – dernier se veut plus familial et bon père de famille. Quoi qu'il en soit, les motorisations hybrides demandent également plutôt une conduite en bon père de famille même si elles peuvent donner de bonnes accélérations, elles apportent moins de plaisir à opter pour une conduite sportive avec parfois des petits temps de réaction.


VX21XBF


VX 21 XBF







Quant au F – Pace SVR, il s'agit là du strict opposé des modèles hybrides dont nous venons de parler. En effet, ici, plus question d'opter pour une conduite cool (même si il en est tout à fait capable), rien qu'en démarrant le V8, ce dernier ne demande qu'une chose : monter dans les tours et faire frémir son conducteur. Ainsi les 550 chevaux et le doux ronronnement du V8 avec l'échappement à clapet appellent son conducteur à pousser le Jaguar dans ses retranchements ! Il offre le plaisir de conduire à l'état pure et ravit son conducteur tout en restant confortable, mais plus dur que les autres modèles.


VX21 XBU





Enfin, la XF déclinée ici en version essence de 300 chevaux s’inscrit comme une voiture confortable, bien finie et agréable à conduire. Elle est principalement à l’aise sur les routes rapides mais peut également opter pour du sinueux même si elle se conduit en bon père de famille.


JAG·351


JAG-351

Après tous ces essais, la journée s’est achevée avec un petit apéro et un petit repas au domaine de la Noiseraie, de quoi discuter un peu avec tous les participants mais aussi avec le staff LR Experience et les quelques membres de Jaguar Land Rover Belux présents. Nous remercions d’ailleurs encore JLR Belux pour leur invitation et leur accueil !





Certains des modèles cités plus haut ont pu être essayés précédemment durant un essai normal d'une semaine. Les articles en question comportent donc plus de détails concernant le véhicule en lui-même, son habitabilité, ses motorisations, son hybridation et sa conduite :

- **LR Discovery Sport**

Essai Discovery sport P300 PHEV

Essai Discovery sport P200 s

- **LR Defender**

Essai Defender 90 P400 X-Dynamic-s

Essai Defender 110 P400 First Edition

Essai Defender 110 D200 S

- **LR Range Rover Evoque**

Essai Range Rover Evoque P300 PHEV R-Dynamic-se

Essai Range Rover Evoque D240

- **Jaguar E – Pace**

Essai Jaguar E-Pace D240

- **Jaguar F – Pace**

Essai Jaguar F-Pace V8 5.0l SVR

Essai Jaguar F-Pace V6 D300 sport

- **Jaguar F – Type**

Essai Jaguar F-Type P300 R-Dynamic cabriolet

Essai Jaguar F-Type V8 5.0l R-Dynamic

Essai Jaguar F-Type P300 R-Dynamic

Nicolas Vandersleyen

Page Youtube