

Préparation] Le Range Rover Evoque Si4 « Extrême »
d'Antoine et Benoît Reul



UN SUV DE CHOC



Pour Monsieur Toulemonde, l'Évoque a plutôt une réputation de 4x4 « monte-trottoir ». Cette prépa réalisée en Belgique par les frères Reul, deux spécialistes indépendants Land Rover, démontre pourtant qu'il suffit de peu pour le transfigurer en franchisseur.

Préparation] Le Range Rover Evoque Si4 « Extrême » d'Antoine et Benoît Reul



Depuis sa sortie en 2011, le Range Rover Evoque connaît un succès commercial sans précédent. Mais ce SUV souvent destiné à parcourir les rues des beaux quartiers n'a pas eu les faveurs de beaucoup de préparateurs. Même s'il ne joue pas dans la cour des grands côté franchissement, l'Evoque bénéficie pourtant de la même base technique que le Freelander 2. Dans sa version 4x4, c'est l'un des plus efficaces de son segment. Mais aucun accessoire d'origine ne permet de l'équiper pour le « vrai » tout terrain. Quand un de leurs bons clients leur a demandé de

préparer un Evoque « extrême », les Belges Antoine et Benoît Reul ont donc dû partir d'une feuille blanche pour concevoir les accessoires indispensables. Le premier travail a porté sur la suspension. Le Range Rover Evoque dispose en effet d'amortisseurs plutôt fermes, calibrés pour la route, avec de faibles débattements. Il y a donc de la marge de progression. Sa garde au sol est par ailleurs de seulement 21,5 cm. C'est plus que la grande majorité des SUV, mais cette valeur pouvait être, là aussi, améliorée. « Nous avons choisi un kit de combinés amortisseurs/ressorts de la marque allemande KW », explique Benoît Reul. « Ce spécialiste propose des amortisseurs



ANTOINE ET BENOÎT REUL

Une prépa moderne

Rompus à la préparation des Defender depuis de nombreuses années, que ce soit pour le franchissement ou le raid, Antoine et Benoît Reul s'intéressent de plus en plus aux Land "modernes". Il faut dire que leurs excellentes capacités de franchissement sont souvent sous-estimées, mais méritent aussi un petit "coup de pouce" de la part des spécialistes. Protections inférieures sur mesure, intégration de treuils et de barres de LED à la fois pratique et esthétique, rehausse, jantes et pneus adaptés... Il y a beaucoup d'accessoires à concevoir pour la gamme Range Rover. Antoine et Benoît Reul ont par ailleurs investi dans du matériel de reprogrammation électronique et dans un banc de puissance afin de concevoir des reprogrammations réellement adaptées aux Land.

de très belle qualité, réalisés en acier inoxydable, à double tube et dotés de cales en élastomère intégrées. Mais nous les avons en plus modifiés pour obtenir une rehausse de 4 cm pour ainsi améliorer les angles de l'Evoque ». Ces quelques centimètres permettent en outre de donner au petit SUV de Solihull un air beaucoup plus agressif, renforcé par une grande barre de LED Vision X fixée au-dessus du pare-brise. Un montage qui le fait furieusement ressembler aux Range Sport du dernier film de James Bond ! Les jantes noir mat venues du catalogue de la marque Braid, bien connue des amateurs de rallyes et chaussées pour l'occasion de BF Goodrich All-Terrain

T/A, donnent également un look plus musclé à cet Evoque. Le reste de la préparation se concentre sur l'avant du Land, avec un treuil impeccablement intégré et un ski là aussi conçu sur mesure. « Nous l'avons réalisé en aluminium de 10 mm d'épaisseur, précise Benoît Reul. Il s'agit d'une seule pièce qui protège l'avant jusqu'à la boîte de vitesses et qui est fixé sur la platine de treuil ». Une ouverture dans le ski permet de laisser la place pour un anneau de remorquage sur lequel se fixe également le crochet du treuil. Toujours à l'avant, mais sous le capot cette fois, le bloc essence 2,0 l S14 turbocompressé a reçu une reprogrammation maison, réalisée sur le banc de puis-

■ Les jantes Braid venues du rallye et les pneus All-Terrain remplissent bien les passages de roues !

■ La barre de LED Vision X permet des escapades nocturnes en tout terrain.

■ Aucune modification à l'intérieur : les baquets d'origine maintiennent bien en tout terrain.

Préparation] RR Evoque Si4 « Extrême » d'Antoine et Benoît Reul



LA MODIFICATION ULTIME

Un treuil bien adapté

Ni l'Evoque, ni le Range Sport, ni le Range L405 ne peuvent être officiellement équipés d'un treuil par Land Rover. C'est une régression par rapport aux Range L322 et Sport de première génération qui disposaient de cette option. L'installation d'un treuil sur cet Evoque Si4 a donc été conçue entièrement par l'équipe de Reul Sport. La base de travail a été la platine pour treuils en acier imaginée par Antoine et Benoît, qui a été légèrement modifiée notamment au niveau de ses points de fixation sur l'avant du châssis. Une fois le pare-chocs avant déposé, la platine

solidement fixée a été équipée d'un treuil Reul Sport 9500. Ce modèle électrique possède une capacité de 4,3 tonnes et est muni d'une corde plasma de 30 m de long. Le branchement du treuil a été ensuite fait de façon « classique » avec un relais Albright et un relais de puissance sur la batterie. Un écubier en aluminium a ensuite été intégré au pare-chocs. Une intégration parfaite et discrète !

FICHE TECHNIQUE

Range Rover Evoque Si4 Coupé

MOTOPROPULSION

► Reprogrammation électronique 280 ch

TRANSMISSION

► Origine

CHÂSSIS

► Origine

ÉQUIPEMENTS

► Sid Reul Sport

► Platine de treuil Reul Sport

SUSPENSION

► Combinés amortisseurs

+ ressorts KW Variant 1

ROUES

► Jantes alliage Braid Full Race T

Dakar en 7x16 pouces

► Pneus BF Goodrich

All-Terrain T/A en 245/70R16

ÉCLAIRAGE

► Treuil 9500 Reul Sport

► Barre de LED FX90 450W Vision X

► Phares additionnels Canon 29W Vision X

sance de Reul Sport, qui lui a permis de gagner 40 ch en puissance et surtout 60 Nm de couple.

UN EVOQUE MÉTAMORPHOSÉ

Une fois calé dans les beaux haquets d'origine, rien sur la planche de bord ne permet de différencier cet Evoque des milliers d'autres qui sillonnent les routes. Au volant, on perçoit en revanche assez vite l'augmentation de puissance et le travail de la suspension, moins sèche qu'à l'origine. C'est dès que l'on quitte l'asphalte que la différence saute aux yeux. Les pneus mixtes BF Goodrich All-Terrain dotent déjà l'Evoque d'une adhérence bien supérieure à la moyenne, dont profite avec joie l'électronique du Terrain Response pour aller chercher la moindre adhérence. Il est bien aidé dans cette tâche par la suspension KW qui encaisse bien mieux les compressions que les amortisseurs d'origine, tout en donnant un peu plus de débattement et de confort. La hausse de 4 cm permet à l'Evoque de gagner un peu d'agilité, mais il est clair que ses angles d'approche et de sortie peu favorables, du fait de ses pare-chocs pro-

éminents, constituent sa principale limite en franchissement. Heureusement, en cas de plantage, le puissant treuil permet de se remettre rapidement en piste ! Comme avec tous les SUV privés de boîte courte, il faut savoir adapter sa conduite en « engageant » le véhicule un peu plus fortement sur les difficultés. Heureusement, la boîte automatique en mode séquentiel permet de gérer facilement la puissance nécessaire. Préparé pour des sorties nocturnes, cet Evoque permet en outre d'évoluer de nuit comme en plein jour grâce à l'impressionnante barre de LED Vision X de 450 W fixée à l'extrémité du toit. Quatre petits phares d'appoints de la même marque installés sur le pare-chocs avant permettent d'effacer l'ombre produite par le capot. Bien sûr, un Range Rover Evoque reste un Evoque, et il ne s'agit pas d'aller s'engager au Breslau avec ce SUV. Mais la préparation réalisée par l'équipe de Reul Sport permet de lui donner une toute autre envergure et retrouver ses gênes Land Rover. Utilisable au quotidien en ville ou sur route, il permet de suivre les « vrais » 4x4 de la marque sur la plupart des chemins. ▲

Les amortisseurs KW améliorent bien le comportement de l'Evoque en tout terrain.