Premier contact – Jaguar F-Pace : Mieux vaut tard que jamais

Jaguar continue à développer sa gamme en proposant maintenant un SUV. Le F-Pace est arrivé sur nos routes fin avril, il était temps pour Wheels And You d'y goûter avant un essai complet prévu pour cet été.

- 4 cylindres, diesel, 1'999 cm^3
- 180 ch à 4'000 t/min
- 430 Nm de 1'750 à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 209 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.9 sec.
- Poids : 1'665 kg
- Conso. mixte : 4.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 129 g/km
- dès CHF 49'500.-

Texte et photos : Sébastien Morand

Il serait prétentieux de dire que Jaguar met en place une offre à la hauteur de notre pays et pourtant le parallèle est facile.

D’une part, la totalité des modèles au catalogue existe maintenant dans une version quatre roues motrices, on l’a vu lors de cette découverte du F-Pace puisque nous avons aussi eu la possibilité d’essayer les berlines XE et XF AWD et d’autre part, le constructeur britannique rajoute donc une corde à son arc en lançant son premier SUV, le F-Pace justement.

Toutes les marques premium se sont aventurées sur ce terrain, il n’y avait pas de raison pour Jaguar de ne pas succomber à ce marché à très fort potentiel.

Esthétique

Sous le charme depuis la présentation du concept car C-X17, il me tardait de découvrir en situation réelle ce F-Pace. D’ailleurs les lignes sont très proches du concept présenté au Salon de Francfort 2013. Encore une fois, les designers maison ont su conservé énormément de similitudes en finalisant le modèle de série, on ne peut qu’apprécier.

De face, l’immense calandre rectangulaire et les feux de félin reflètent parfaitement l’identité stylistique de la marque. Relativement imposant, cet avant affirme sa prestance sans pour autant amener de la lourdeur. La ligne de caisse plutôt haute et le toit fuyant offrent beaucoup de dynamisme à l’ensemble.

Si ce F-Pace peut paraître volumineux en photo, je trouve qu’en fait il est plutôt compact avec un gabarit proche d’un Volvo XC60. En comparaison avec son cousin le Range Rover Sport, il est plus court de presque 12 cm. Du coup, avec un dessin bien moins carré, il est aussi moins massif sur la route.

Après avoir essayé les derniers modèles Jaguar, je me sens immédiatement en terrain connu au moment de m’installer aux commandes de ce F-Pace. Encore une

fois, quelques éléments mériteraient une finition plus aboutie, mais rien de dramatique. L'équipement est plutôt complet, j'ai particulièrement aimé le grand écran central disponible en option.

Aux places avant l'espace est généreux, je me sens à l'aise avec une position pas trop haute et très confortable. En fait tout l'habitacle est plutôt spacieux, avec un point fort pour le coffre. Son volume de 650 litres en configuration normale s'étend jusqu'à 1'740 litres lorsqu'on rabat les sièges arrière. Pour le coup, il devance largement la concurrence.

Innovation sur ce F-Pace, l'apparition en option de la clé loisirs (Activity Key). Cette dernière se présente sous la forme d'un bracelet, un peu comme ceux dédiés au sport. C'est d'ailleurs l'objectif, puisqu'elle est notamment étanche. Avec cette clé, vous pouvez laisser la télécommande normale dans le coffre et vous verrouillez la voiture en approchant le bracelet à moins de 3cm du « J » de Jaguar situé sur la malle arrière. En parallèle cela désactive la télécommande, donc même si quelqu'un casse la vitre, il ne pourra pas démarrer la voiture.

Sous le capot

Dès son lancement, le F-Pace est disponible avec un grand nombre de motorisations. Il y a tout d'abord le quatre cylindres 2.0 diesel de 180 ch, similaire à celui qui équipe les XE et XF AWD. Avec ce moteur, le F-Pace existe en version deux ou quatre roues motrices. Vous aurez aussi le choix entre une boîte manuelle ou automatique.

Certains marchés disposeront également d'un quatre cylindres essence. Ce 2.0 turbo développe 240 ch mais pour l'heure pas d'information sur sa venue ou non dans notre pays.

L’offre s’agrémente ensuite d’un V6 3.0 diesel et d’un V6 3.0 essence. Ce dernier existe en deux niveaux de puissance, 340 ch (modèle 35t) ou 380 ch (modèles S et First Edition). A noter que tous les V6 sont 4×4 et exclusivement couplés à une transmission ZF automatique à 8 rapports.

Selon les fiches techniques des différents modèles, la consommation en utilisation mixte varie entre 4.9 et 8.9 l/100km.

Au volant

Pour cette première prise en main, j’ai hérité du V6 diesel. Il développe 300 ch pour un couple de 700 Nm et cela correspond parfaitement aux besoins du F-Pace. La réactivité est bonne et la mécanique plutôt discrète. Le constructeur promet une consommation en utilisation mixte de seulement 6.0 l/100km, c’est très intéressant. Dans l’absolu, je pense que c’est le moteur qui sied le mieux à ce félin britannique.

Cependant n’étant pas un grand adepte du diesel, je me devais de goûter à l’essence. Du coup, à peine arrivé à l’hôtel, je saute dans un F-Pace First Edition pour avaler quelques kilomètres. Les 380 ch sont bien présents, mais ce n’est pas diabolique pour autant. Les vocalises sont logiquement plus agréables sans pour autant égaler celle d’une F-Type. Dommage me direz-vous, mais cela reste un SUV, donc plutôt logique.

Elle est loin l’image pépère de la marque, la F-Type l’affiche clairement. Mais on l’avait aussi constaté avec la XE qui dispose d’un châssis très performant. C’est aussi le cas pour ce F-Pace, son comportement est très dynamique pour un SUV. Ce n’était donc pas une surprise d’apprendre lors de la conférence de presse que les ingénieurs avaient orienté leur développement comme pour une sportive. Le F-Pace se conduit d’ailleurs plus comme une voiture normale que comme un

crossover. La prise de roulis est contenue et c’est un régal d’avaler les routes du Tyrol. Il faut d’ailleurs faire attention à ne pas trop s’emballer car les radars sont bien présents.

Nous n’avons pas expérimenté la conduite offroad, mais avec ses liens de famille avec Land Rover, j’imagine que le Jaguar F-Pace n’a pas peur de sortir des sentiers battus. D’ailleurs le communiqué de presse confirme ses potentielles aptitudes. On ne manquera pas de tester cela à l’occasion de notre essai complet.

Verdict

Bien sûr Jaguar arrive tardivement sur le marché des SUV. Néanmoins la demande est tellement importante pour le segment que le constructeur britannique devrait pouvoir tirer son épingle du jeu.

Surtout qu’encore une fois, les tarifs sont en adéquation avec le marché. L’entrée de gamme débute à moins de CHF 50’000.-, exactement CHF 49’500.- pour un F-Pace 20d Pure RWD (propulsion). Pour bénéficier d’un V6, comptez environ CHF 20’000.- de plus avec par exemple le 30d Pure à CHF 69’200.- ou le 35t Pure à CHF 70’600.-. Et pour les 380 ch du 3.0 V6 S/C « S », l’addition démarre à CHF 87’900.-.

Ces prix sont vraiment dans la lignée de la concurrence germanique, voir même inférieurs à son adversaire le plus flagrant, le Porsche Macan. Il faut donc vraiment vous enlever l’idée qu’une Jaguar c’est hors de prix !

Rendez-vous cet été sur Wheels And You pour notre essai complet de du Jaguar F-Pace.

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour l'invitation au Jaguar AWD Tour qui nous a permis de découvrir le Jaguar F-Pace.

A lire aussi

Premier contact – Jaguar XE et XF AWD : L'offensive britannique

Essai – Jaguar F-Type S AWD Convertible : Une transmission pour la Suisse !

Essai – Jaguar XE 3.0 V6 S : La plus allemande des anglaises !

Essai – Jaguar XJR : Luxe et performances, sans compromis

Essai – Jaguar XJ 3.0 V6 S/C AWD : Jaguar des neiges

Essai – Jaguar XFR-S : La belle et la bête

Essai – Jaguar F-Type V6 S et V8 S : Symphonies fantastiques

Essai – Jaguar XF Sportbrake 2.2 D : L’heure de la diversification a sonné

Essai – Jaguar XKR-S Convertible : The Very Big Cat

Essai – Jaguar XF 2.2 D : L’âge de Raison

Essai – Jaguar XJ Supersport : Révolution de A à Z

Nouveauté – Jaguar XE AWD

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar XKSS

Nouveauté – Jaguar F-Type British Design Edition

Sport Auto – Jaguar renoue avec la compétition automobile

Sport-Auto – Emil Frey Racing

Nouveauté – Jaguar XF

Avant-première : Jaguar F-Pace

Nouveauté – Jaguar F-Type AWD et F-Type manuelle

Nouveauté – Jaguar XE

Nouveauté – Jaguar F-Type Project 7

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar E-Type Lightweight

Avant-première – Jaguar XE

Nouveauté – Jaguar XFR-S Sportbrake

Nouveauté – Jaguar F-Type Coupé

Présentation – Jaguar F-Type Coupé

Nouveauté – Jaguar C-X17

Présentation – Jaguar C-X17

Présentation – Jaguar C-X75

Nouveauté – Jaguar XFR-S

Nouveauté – Jaguar F-Type

Nouveauté – Jaguar XF et XJ AWD

Nouveauté – Motorisations Jaguar de cylindrée réduite

Présentation – Jaguar F-Type

Genève 2012 – Jaguar XKR-S Convertible

Genève 2012 – Jaguar XF Sportbrake

Nouveauté – Jaguar XF Sportbrake

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Nouveauté – Jaguar C-X16

Nouveauté – Jaguar C-X75

Genève 2011 – Jaguar XKR-S

Genève 2011 – Bertone Jaguar B99