Essai – Jaguar F-Pace R-Dynamic SE P400 : Loin d'être un compromis mou

A l'occasion des premiers frimas qui touchaient la Suisse, Wheels And You a testé la déclinaison R-Dynamic P400 du F-Pace, l'un des best-sellers de Jaguar. Tandis que les conditions climatiques se gâtent, nous passons au crible ce « gros chat », pour espérer en tirer toute sa quintessence.



- 6 cylindres, essence, turbo, 2'995 cm^3
- 400 ch de 5'500 à 6'500 t/min
- 550 Nm de 2'000 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.4 sec.
- Poids : 2'028 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'747 x 2'071 x 1'664
- Conso. mesurée : 14.05 l/100km
- Emissions CO_2 : 238 g/km (G)
- Dès CHF 92'400.-, mod.essayé: CHF 104'140.-

Texte et photos : Matthieu Giraudier

La gamme des F-Pace se divise en trois finitions distinctes : le F-Pace standard ; les moutures siglées R-Dynamic ; la déclinaison SVR, la plus survitaminée, proposant à l'équipement uniquement le V8 5 litres.

Pour cet essai, nous nous concentrerons exclusivement sur le segment médian, équipé du plus gros moteur, le 6 cylindres 3 litres. S'agit-il d'un bon dosage entre accessibilité et dynamisme ou une version sport un peu trop light ? Réponses dans la suite.



A l'extérieur

En 2020, le F-Pace s'est offert un petit restylage, assez timide, mais suffisant pour rafraichir les courbes et les fonctionnalités embarquées.

Les principaux changements se sont opérés au niveau des phares avant, qui arborent un dessin affiné et une nouvelle signature lumineuse. La grille de radiateur s'est un peu agrandit tandis que le capot moteur, redesigné lui aussi, vient recouvrir la calandre.

Entre les trois versions de finition, les différences se concentrent surtout sur le bouclier avant, chacune ayant un pare-chocs distinctif.

Notre modèle d'essai est tout de noir vêtu. Il arbore la couleur de carrosserie « Santorini Black », qui est complété avec le pack extérieur « Black » qui transforme de multiples éléments chromés en pièces noires. Parmi elles, on peut citer le contour de grille, les baguettes de jupes, les appliques « Jaguar » ou les encadrements d'ouïes latérales.

Sur notre véhicule d'essai, il y a aussi des jantes 22 pouces « Style 1020 », disponibles en option, mais qui n'étaient pas montées à l'occasion de notre test du fait de la pneumatique hivernale. Elles sont aussi intégralement noires, ornées en

leur centre par le logo rouge du jaguar rugissant. Le motif à 15 branches est subtil, tandis que le contraste de couleurs est du plus bel effet.

Dans cette configuration, le F-Pace est tout simplement à mes yeux une vraie Batmobile. Très « dark », le rendu est sport, très racé. Le caractère volontaire du SUV n'en est que renforcé. Je le trouve tout simplement parfait comme tel.








A l'intérieur

L'habitacle est dans la continuité de l'extérieur. Etant configuré avec la finition « Ebony » appliquée sur les sièges comme sur la planche de bord, il est à forte dominance noire, avec des éléments chromés venant rompre la monotonie chromatique. Pour les clients désireux de choisir autre chose qu'une teinte sombre, il est possible d'opter pour l'assemblage « Ebony/Light Oyster », « Ebony/Mars Red » ou « Ebony/Siena Tan », qui permet de varier les coloris de sièges en blanc, rouge ou brun caramel.

Dans l'ensemble, les matériaux sont de bonne facture et l'assemblage ne souffre pas de défaut. Même sur les parties inférieures, un effort a été faMY21it pour au niveau des plastiques qui sont loin d'être « cheap » et dur. On a au contraire le droit à des pièces de qualité. Il y aurait bien la plaque qui orne la console inférieure, que j'aurais souhaité en aluminium pour parfaire le tout.

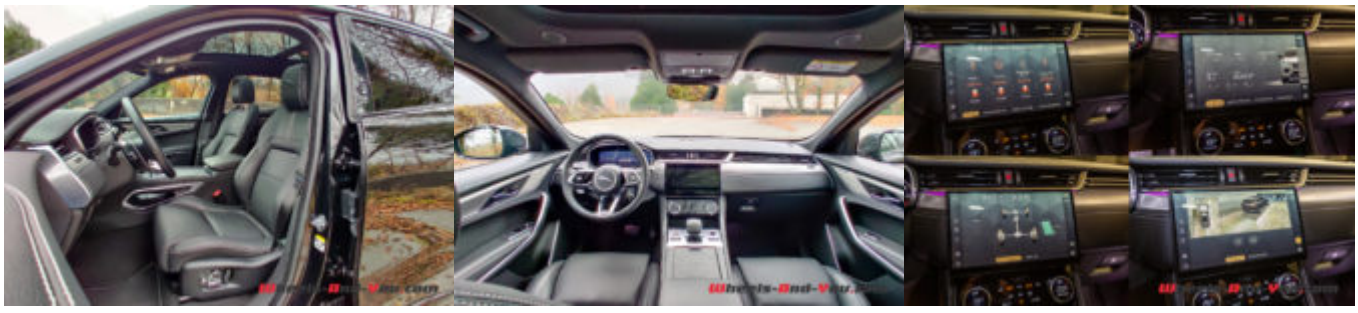
En matière de commande, la distribution des dispositions analogiques et tactiles est exemplaire. Chaque bouton s'actionne avec souplesse, dans une utilisation

simple et intuitive. J'apprécie particulièrement la molette de sélection de mode moteur, rétractable. Le toucher qu'elle offre dénote d'un souci du détail poussé, ce qui améliore nettement le sentiment global de qualité.

L'écran de cockpit comme le moniteur central tactile de 11,4 pouces sont d'une excellente résolution et sont accompagnés d'un environnement très lisible et raffiné. Si l'écran principal jouit d'un système d'exploitation très pratique, je déplore un manque d'ergonomie pour le tableau de bord, où il faut beaucoup d'interactions pour modifier l'affichage entre les cadrans.

La place offerte dans l'habitable est convenable, légèrement décevante pour un véhicule de ce gabarit. Si à l'avant on ne manque pas de place, l'imposante console centrale, doublée de contre-portes proéminents, limite le volume. Certains y verront un effet « cocooning », à titre personnel, j'aurais souhaité un environnement plus ouvert. A l'arrière, le pavillon de toit offre un excellent espace à niveau de la tête. Le volume inférieur réservé aux jambes est correct, sans plus.

Le coffre profite d'un volume très intéressant de 650 litres, l'un des plus généreux du segment. Il souffre d'un léger défaut : le seuil de chargement, qui est vraiment haut.





Sous le capot

La gamme de motorisation de la finition R-Dynamic propose six choix, qui ont

l’avantage d’être tous pourvus de la transmission intégrale et de la boîte de vitesse automatique à 8 rapports.

Parmi les propositions de diesel, on retrouve les D165, D200 et D300. Les deux premiers reposent sur le bloc 2 litres qui déploie respectivement 163 et 204 chevaux. Le D300 quant à lui emporte un 3 litres de cylindrée qui propose 300 chevaux. En matière de couple, les chiffres s’étalent entre 380 et 650 Nm.

Pour les variantes essence, le choix peut se porter sur le P250, le P400e essayé l’été dernier, ou le P400. Pour les deux premières déclinaisons, on a affaire à l’Ingenium quatre cylindres 2 litres turbocompressé, qui sort 250 et 404 chevaux respectivement, le P400e se voyant adjoindre une motorisation électrique et des batteries rechargeables sur prise.

Concernant la version qui nous intéresse, le P400, notre SUV embarque le 6 cylindres en ligne Ingenium de 3 litres. Ce dernier développe 400 chevaux et quelques 550 Nm de couple, mis à disposition assez tôt, à 2’000 tt/min.

Hormis la formule P250 et P400e, toutes les propositions sont équipées d’une hybridation douce MHEV 48 volts.

Sur le plan de la consommation, le gros bloc Ingenium, certes de 3 litres, se montre un peu gourmand : en moyenne, j’observe un appétit de 14,05 l/100km, avec une valeur qui se stabilise autour des 10,5 litres en cycle autoroutier. Dans les phases dynamiques, la consommation frôle les 17 litres.





Au volant

Les premières neiges s’abattent sur les monts du Jura. Pas de quoi me décourager pour sortir le « dark » Jaguar, bien au contraire. Avec son allure de gros chat rageur, j’ai n’ai qu’une envie, c’est de dégourdir les 6 pattes du moteur.

Néanmoins, avant de faire joujou avec la bête, je m’offre un moment pour

l’appréhender. De prime abord, il fait gros, imposant. Après quelques kilomètres cependant, je me fais à son gabarit. Bien qu’un peu large, il se faufile partout sans peine, d’autant plus qu’il est très maniable. Le rayon de braquage est étonnamment court, la direction est d’une fermeté bien dosée. En plus de quoi, elle se montre précise et réactive, avec une démultiplication idéale. Une vraie merveille.

Je me montre tout même prudent sur l’accélérateur. La mécanique a du répondant, et bien que l’algorithme de boîte lisse les sollicitations, la réponse aux accélérations est quasiment en mode 0/1, c’est du tout ou rien.

Pour satisfaire l’envie de lâcher les watts, je me lance dans l’un de mes exercices favoris : l’ascension de cols. A la première demande appuyée, les chevaux sont lâchés. C’est net, coupleux, linéaire. Le vrombissement reste contenu, bien que caverneux. Je dois bien avouer être déçu. Davantage de notes et plus de corps dans la symphonie de l’échappement m’auraient rempli de joie.

Après une première enfilade de légers virages, le début du véritable exercice arrive. Les premières courbes entrelacées se présentent à moi. Sur le premier freinage, je perçois immédiatement que le bébé est plutôt lourd. Bien que la pédale soit ferme comme j’aime, permettant un dosage fin, il faut sauvagement appuyer pour ralentir le F-Pace. Pis encore, en entrée de courbe, je me retrouve embarqué par un fort roulis. Fatalement, le transfert de masse se fait avec un certain délai, ce qui altère les ressentis et décale d’autant les corrections nécessaires pour ajuster la trajectoire. Je reste tout même surpris en bien, le sol étant humide et les chausses pourvues de pneus hiver, l’accroche reste très bonne.

Voyant que j’ai de la marge, et que le mode standard se montre vraiment trop souple, je passe sans délai en mode « Dynamic ». Je sens furtivement que divers organes se raidissent. Je monte le ton, avec un peu plus d’attaque dans les virages. Malgré le paramétrage plus sport, le F-Pace reste trop souple. L’amortissement a du mal à encaisser les mouvements latéraux du centre de masse. C’est particulièrement perceptible en entrée de virage, où le SUV sous-vire méchamment. C’est d’autant plus marquant quand on garde le pied sur le frein. Le train avant ne répond plus de rien, bien décidé à aller débroussailler les bas-côtés d’en face. Une fois dans le virage, le F-Face paraît très bien, avec un châssis bien rigide et une transmission intégrale qui tracte vaillamment

l’ensemble. En sortie, le moteur offre de solides relances, mais je sens que tout le potentiel n’est pas là.

Ayant encore en tête l’essai de la XE P300, laquelle cachait bien son jeu, je me décide à retirer le « traction control », alors que la voie devant moi s’assèche. Bingo. Exit les gentillesses, bonjour la férocité. C’est un tout autre visage du bloc Ingenium que je découvre. Il devient rageur, sans compromis, envoyant tout son couple sans prévenance. C’est tout simplement jouissif.

J’enchaîne les tournants, toujours bluffé par la direction qui répond au doigt et à l’œil, impressionné par les Pirelli Scorpion qui ne bronchent pas et acceptent mes sollicitations soutenues. Ce qui m’appuie encore plus mes déceptions sur la partie suspensive, laquelle castre vraiment les performances.

Pour clore ma journée de balade, je laisse souffler la mécanique et j’emprunte l’autoroute. Retour à un aspect civilisé, je passe le Jaguar en mode confort. Il devient alors un salon roulant, calme et feutré. Sans m’en rendre compte, je boucle une centaine de kilomètre dans un confort absolu.







Verdict

Le F-Pace R-Dynamic P400 est définitivement une voiture bien placée dans sa gamme et délivre une prestation à la hauteur de ses prétentions. Si vous cherchez un SUV avec un excellent châssis, un moteur qui a du corps et de l'allonge, le tout couplé à un style racé mais sans être outrancier, ce Jaguar est un sérieux choix à considérer.

On peut, il est vrai, lui reprocher d'être trop timide en termes de sonorités, mais aussi trop – vraiment trop – souple sur la partie suspensive. Il demeure que ces éléments font aussi de lui un véhicule très vivable dans la vie de tous les jours. C'est un entre-deux logique et amusant entre le F-Pace d'entrée de gamme, très grand public, et le turbulent SVR.





<u>Prix et options – Jaguar F-Pace R-Dynamic SE P400</u>

Prix de base : CHF 92'400.-

Peinture Metallic/Mica « Santorini Black » : CHF 1’020.-

Toit panoramique coulissant : CHF 1’700.-

Système audio Meridian 380W et 10 haut-parleurs : CHF 720.-

Black Exterior Pack : CHF 520.-

Vitres arrière fumées : 460.-

Phare antibrouillard avant : CHF : 240.-

Jantes 22 pouces à 15 branches style 1020 : CHF 5’140.-

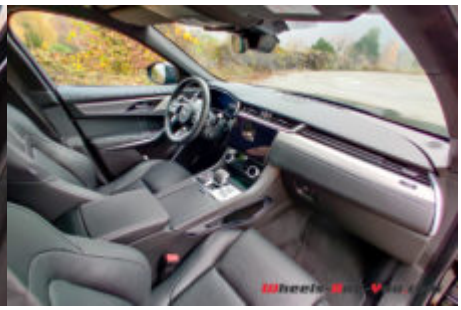
Pack d’aide à la conduite 2 : CHF 1’380.-

Barres de toit en Gloss Black : CHF 340.-

Système « Adaptive Surface Response » : CHF 220.-

Prix TOTAL : CHF 104’140.-





Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Jaguar F-Pace R-Dynamic SE P400, ainsi qu’au garage Autobritt SA à Genève pour leur soutien logistique.












A lire aussi

Essai – Jaguar F-Pace P400e PHEV : Rugir en hybride

Essai – Jaguar F-Type Coupé P450 AWD : Le félin domestiqué

Essai – Jaguar XE P300 AWD : Berline à double faces

Essai – Jaguar F-Pace SVR : Un véritable félin en liberté

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

Essai – Jaguar XF Sportbrake 300 Sport : Le nom ne fait pas tout

Essai – Jaguar I-Pace HSE : La concurrence arrive !

Essai – Jaguar F-Type P300 : Rencontre avec le quatre de la F-Type

Premier contact – Jaguar I-Pace EV400 : Le premier véritable concurrent aux Tesla

Essai – Jaguar E-Pace P250 AWD : Le petit SUV sportif

Essai – Jaguar F-Type 400 Sport : De la fureur et du style !

Essai – Jaguar F-Type SVR Coupé : Le dragster accessible !

Essai – Jaguar F-Type Project 7 : Attention chat sauvage !

Essai – Jaguar F-Type SVR : Une anglaise sans aucune vergogne

Essai – Jaguar F-Pace S 3.0d AWD : Le SUV qui dépasse les berlines !

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

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 E-Pace MY21

Nouveauté – Jaguar XF

Nouveauté – Jaguar F-Pace MY21

Nouveauté – Jaguar F-Type MY21

Nouveauté – Jaguar XE MY20

Nouveauté – Jaguar F-Pace SVR

Nouveauté – Jaguar I-Pace

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar Type D

Nouveauté – Jaguar XJ MY18 et XJR575

Nouveauté – Jaguar E-Pace

Nouveauté – Jaguar XE SV Project 8

Sport Auto – Jaguar Racing au GP Formule E de Berlin

Avant-première – Jaguar E-Pace

Nouveauté – Jaguar XF Sportbrake

Avant-première – Jaguar XE SV Project 8

Avant-première – Jaguar XF Sportbrake

Nouveauté – Jaguar F-Type “4 cylindres”

Nouveauté – Jaguar F-Type MY2018

Présentation – Jaguar Concept I-Pace

Evènement – The Art Of Performance Tour by Jaguar, 30 juin au 2 juillet 2016, Château de Coppet

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















