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

En plein rajeunissement de son image, Jaguar continue sur sa lancée d'élargissement de sa gamme. Après le renouvellement de la XF et le lancement de la plus petite XE essayée l'année dernière par Wheels And You, la marque au jaguar propose depuis peu un magnifique SUV à l'allure sportive, le F-Pace.

- V6, diesel, biturbo, 2'993 cm^3
- 300 ch à 4'000 t/min
- 700 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 241 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.2 sec.
- Poids : 1'884 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'731 x 1'936 x 1'652
- Conso. mesurée : 9,7 l/100 km
- Emissions CO_2 : 159 g/km (D)
- dès CHF 69'200.-, mod. essayé: CHF 110'140.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

J'ai le plaisir de découvrir ce Jaguar F-Pace avec la motorisation V6 diesel et en

exécution S, la version mazout la plus sportive qui fait honneur au positionnement de la marque. Et, je ne vous le cache pas, j'aime ce véhicule qui marie admirablement habitabilité, confort et performances.

A l'extérieur

Le moins que l'on puisse dire est que le design ne laisse pas indifférent si j'en crois le nombre de têtes se tournant à mon passage et de personnes qui m'interpellent durant mon essai. Le F-Pace plaît à une très large majorité, ça ne fait aucun doute, en particulier dans cette finition First Edition.

Il faut dire qu'il en impose avec ses 4.73 mètres de longueur, sa largeur de 1.94 mètres sans rétroviseurs et une hauteur de 1.62 mètres. L'avant est très agressif, vertical, avec une large calandre ovale, des grilles omniprésentes et un regard acéré aux yeux de félin. Le long capot est nervuré, renforçant le dynamisme de trois quart avant.

Le profil est à la fois fluide et racé, avec un porte-à-faux avant très court, un pare-brise incliné et une longue casquette de custode. Une nervure prend naissance près du passage de roue, sur la grille décorative de l'aile avant, et s'en va mourir sur la portière. Malgré une garde au sol plutôt importante (21 cm), le F-Pace paraît sportif et bien posé sur ses gommes.

Quant à l'arrière, il est large et campé sur les immenses roues 22 pouces de mon véhicule d'essai. Le design des feux reprend la signature de la marque apparue

sur la F-Type et désormais présente sur toute la gamme.

A l'intérieur

Dès qu'on ouvre la portière, on retrouve les standards de la marque avec un magnifique intérieur moderne et sport. Aux places avant, on a l'impression d'être dans une berline sportive, avec une position de conduite comparable, une planche de bord enveloppante et un volant gainé de cuir au look sport lui aussi. Le tableau de bord est un grand écran digital à trois compteurs qui permet de sélectionner divers profils. Ainsi peut-on choisir d'avoir le compte-tours au centre ou à droite par exemple, tandis que l'espace à gauche peut être dévolu à une montre analogique, les informations du GPS ou de la radio. Il est complété par un affichage tête haute paramétrable à volonté.

En cédant à la mode actuelle, la console centrale accueille un large écran tactile qui permet de maîtriser tous les paramètres du véhicule, de la sono, du GPS et de la téléphonie. Au-dessous, une double rangée de boutons regroupe les commandes de climatisation, de sièges chauffants, etc. Enfin, la sélection des modes de la boîte automatique se fait par rotation d'un gros bouton qui s'escamote lorsque le contact est coupé, alors que le passage manuel des vitesses peut être commandé via des palettes, malheureusement une fois encore attenantes au volant.

La qualité de finition est très bonne, désormais pratiquement l'égale des meilleures allemandes. Je n'ai remarqué aucun bruit particulier durant les 3'000 km de mon essai, pourtant parfois sur des routes vraiment défoncées.

L'espace aux places arrière comme la garde au toit est très généreux, même pour un passager de plus d'un mètre quatre-vingt. Le grand toit vitré panoramique apporte une belle luminosité à l'intérieur. Le coffre est spacieux, avec 650 litres en position standard, plus de 1 m de longueur (ou 1.85 m sièges rabattus) et 1.25 m de largeur.

Jaguar propose en outre une bonne idée : une clé loisirs qui a la forme d'un bracelet en caoutchouc. Ainsi, en partant faire du sport ou de la natation, il suffit de laisser la clé classique dans le coffre, de mettre le bracelet au poignet et de fermer la voiture en plaçant cette « clé » sur l'inscription Jaguar situé sur la malle arrière. La clé classique est alors désactivée et ne risque pas d'être égarée, voir altérée.

Sous le capot

Le F-Pace est disponible avec trois motorisations : un quatre cylindres 2.0 turbo-diesel de 180 ch, un V6 3.0 diesel biturbo de 300 ch et deux versions d'un V6 3.0 essence à compresseur développant 340 et 380 ch. La transmission est automatiquement à quatre roues motrices sur les deux motorisations V6 alors que la version 2.0 peut être choisie en 2 roues motrices avec boîte manuelle à 6 rapports ou en 4 roues motrices avec boîte auto à 8 rapports, comme les deux autres motorisations.

Le 3.0 diesel dont je dispose pour mon essai développe ses 300 ch à 4'000 t/min et un couple impressionnant de 700 Nm à 2'000 t/min ! Les accélérations sont plus que correctes avec un 0 à 100 km/h abattu en 6.2 sec malgré un poids total de 1'884 kg. La vitesse maximale annoncée est de 241 km/h et pas difficile à atteindre sur autoroute allemande.

Quant à la consommation, elle est annoncée à 6.0 l/100 km en cycle mixte. Comme d'habitude, je ne peux la reproduire durant mon essai. Même sur un plein réalisée principalement sur autoroute à environ 120 km/h, la facture s'élève à 9.1 l/100 km alors que sur l'ensemble de l'essai, elle a atteint 9.7 l/100 km. Les émissions de CO_2 sont officiellement de 159 g/km, ce qui classe le F-Pace 3.0d dans la catégorie énergétique D.

Le train avant est à double triangles superposés, une architecture plus fréquente

sur des sportives que sur un SUV, alors qu'à l'arrière on retrouve un système simple bras Integral Link. Le système Adaptative Dynamic modifie les paramètres d'amortissement selon le style de conduite et les conditions d'adhérence.

Au volant

Dès les premiers mètres parcourus, on sent un véritable caractère routier qui procure un authentique plaisir de conduite. Soutenu par les envolées du 3.0 diesel dont le couple vous catapulte en avant à la moindre pression sur l'accélérateur, le F-Pace distille de véritables sensations sportives. Et pas seulement des sensations, si j'en crois certaines moyennes que j'ai réalisées sur petites routes : ce F-Pace est un vrai avaleur de bitume et ceci dans un confort étonnant ! Les reprises sont bluffantes et il semble ne jamais vouloir s'essouffler. Même à 180 km/h, il continue à vous plaquer dans le siège ! Je n'ai pas eu l'occasion de le tester sur circuit mais gageons qu'il serait capable de performances comparables à certaines berlines sportives allemandes.

On en viendrait à vouloir une boîte plus sportive encore, même si cette boîte automatique à huit rapports ne démérite pas. En position auto, les changements s'opèrent de manière fluide et sans aucun à-coup. Le mode Sport augmente le régime moteur auquel interviennent les changements et laisse la priorité au conducteur via les palettes.

En mode dynamique, la suspension Adaptative Dynamic fonctionne bien, renforçant l'amortissement au fur et à mesure que le rythme s'accélère. Pourtant,

à faible vitesse, je trouve l’accord compression-détente pas idéal, avec un arrière qui a tendance à rebondir sur les gendarmes couchés, dégradant le confort. Le phénomène est même plus sensible dans les modes de suspension standard ou Eco. Heureusement qu’il n’en est plus rien dès que la vitesse dépasse 60-70 km/h.

Le train avant est incisif et ne sous-vire que faiblement à la limite, le couple « camionesque » aidant dès la remise des gaz. La coque est assurément rigide pour « encaisser » pareilles contraintes. Plus étonnant encore, le roulis est parfaitement géré et très limité, même en francs changements d’appuis. Ne rencontrant pas de routes mouillées durant mon essai, je ne puis mettre en défaut la motricité parfaite sur route sèche, malgré le couple énorme disponible.

La garde au sol permet de sortir du bitume et emprunter les chemins de traverses, mais en l’absence de boîte de transfert, le F-Pace n’est en aucun cas un « franchisseur » et se limitera à du « tout chemin ».

Verdict

Pour son premier SUV, Jaguar fait fort et place même la barre haut ! Le F-Pace est une vraie réussite, tant sur les plans esthétiques que dynamique. Sa motorisation diesel 3.0 litres est parfaitement adaptée et offre un agrément de conduite avec lequel je doute que la version essence, ne disposant que de 60% du couple, puisse rivaliser.

Héritée des années 80 à 2000, Jaguar souffre encore d’une image de « voiture pour les vieux » et cela malgré une gamme désormais moderne, sportive et dynamique. Ce F-Pace saura assurément contribuer au changement de cette image, comme le font déjà la F-Type ou la XE. Certes, avec un prix de CHF 90’000.- pour mon véhicule de test en déclinaison “First Edition” et même CHF 110’000.- avec les options, il n’est pas à la portée de toutes les bourses. Mais avec une entrée de gamme à CHF 49’500.- en 2WD et 54’800.- en 4WD, il propose

des prix compétitifs parmi les SUV de cette taille.

Je suis bluffé par le plaisir de conduite que procure ce F-Pace, par sa capacité à aligner des moyennes de sportives dans un confort préservé tout en offrant un espace généreux à tous les occupants. J'en oublie même le centre de gravité élevé que je n'apprécie guère d'habitude, tant l'ensemble est cohérent. Il ne fait aucun doute que si je devais acheter un SUV, ce serait celui-ci !

<u>Prix et options – Jaguar F-Pace S V6 3.0d AWD "First Edition"</u>

Prix de base : CHF 90'000.-

Pack aide avancée au stationnement : CHF 2'980.-

Système audio Meridian 825 W : CHF 1'900.-

Climatisation automatique 4 zones : CHF 1'660.-

Affichage tête haute : CHF 1'640.-

Pack Confort 2 : CHF 1'640.-

Pack Memory pour sièges : CHF 1'620.-

Attelage de remorque escamotable électrique : CHF 1'280.-

Pack hiver : CHF 1'240.-

InControl Connect Pro Pack : CHF 1’120.-

Réception TV numérique : CHF 1’080.-

Système de surveillance des angles morts : CHF 700.-

Assistance de maintien de voie actif : CHF 700.-

InControl Protect : CHF 440.-

Vitres teintées : CHF 440.-

Activity Key : CHF 400.-

Soutien lombaire électrique : CHF 400.-

Réception radio DAB+ : CHF 380.-

Barres de toit Gloss Black : CHF 320.-

Adaptative Surface Response (AdSR) : CHF 200.-

Prix TOTAL : CHF 110’140.-

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

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

A lire aussi

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

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