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

Alors que tous les grands constructeurs européens préparent leurs modèles tout électriques, c'est Jaguar qui lance le premier un véhicule capable de concurrencer Tesla sur son propre segment, avant BMW, VW ou Audi. Voici nos premières impressions sur le nouveau I-Pace.



- Deux moteurs électriques asynchrones
- 400 ch (294 kW)
- 696 Nm
- Transmission à rapport unique
- Vitesse maxi : 200 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.8 sec.
- Poids : 2'133 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'682 x 2'011 x 1'565
- Consommation WLTP : 21.2 kWh/100km
- Emissions CO_2 : 0 g/km
- Dès CHF 82'800.-

Texte : Claude-Alain Ferrière / Photos : Claude-Alain Ferrière, DR

Grâce à une conception largement assistée par des simulations informatiques, le temps de développement entre la décision initiale et les premières livraisons client a été réduit à 4 ans, une véritable performance.

De plus, le Jaguar I-Pace s'avère être une vraie réussite qui, à mon avis, surpasse Tesla dans plusieurs domaines et je vais vous détailler tout cela maintenant.







Esthétique

Le moins que l'on puisse dire, c'est que le design de l'I-Pace est harmonieux et réussi. Malgré un style qui ne laisse planer aucun doute sur son appartenance à la marque Jaguar, le dessin du véhicule est franchement novateur de par ses proportions atypiques. L'absence de moteur encombrant a permis aux designers de déplacer la première rangée de siège vers l'avant. Le capot est donc très court alors que l'empattement de 2'990 mm est plus proche de celui d'une berline de 5.5 m que d'un SUV de 4.682 m. Les porte-à-faux sont minimaux et l'espace destiné à l'habitacle est ainsi agrandi. Alors que le I-Pace est un véritable SUV, son design fait plutôt penser à celui d'une berline premium.

Le style Jaguar est supporté par la calandre emblème de la marque et la signature lumineuse. Avec une ligne de caisse haute et chaussée de jantes 22″ (option), l'I-Pace dégage un dynamisme et une sportivité loin de faire penser au fait qu'il s'agit d'une voiture tout électrique.

94% de la plateforme/carrosserie autoporteuse est réalisée en aluminium, ce qui permet à l'I-Pace de n'afficher « que » 2'133 kg sur la balance, batteries comprises. Avec ces dernières installées sous le plancher, le centre de gravité du véhicule est placé 130 mm plus bas que celui d'un F-Pace.

L'aérodynamique a été particulièrement travaillée pour réduire la traînée et ainsi participer à la capacité kilométrique d'une charge de batterie. Par exemple, alors qu'une voiture électrique ne nécessite que peu de surface de refroidissement sur la face avant, l'I-Pace intègre un canal d'air entrant en haut de la calandre dont la grille est factice et sortant par un magnifique évent au milieu du capot. L'air ainsi canalisé réduit la dépression et les turbulences au pied du pare-brise et donc la traînée. Idem pour le spoiler à l'arrière du toit qui, plutôt que créer de l'appui, force l'air à descendre le long de la vitre du hayon et réduit ainsi les turbulences derrière la voiture.

Ma première impression en m'installant à bord est un sentiment d'espace étonnant. Grâce au poste de conduite avancé, l'habitacle propose des dimensions inhabituellement grandes et un généreux volume de coffre de 696 litres, et même 1'400 litres sièges abaissés. De plus, un petit coffre de 27 litres trouve place sous le capot avant, dénommé « froot », contraction de « front » et « root » en anglais. Les rangements de l'habitacle sont aussi très généreux, avec par exemple 10 litres pour celui entre les sièges avant.

Le tableau de bord intègre trois écrans : un devant le conducteur affichant des compteurs virtuels et deux, tactiles, centrés sur le tableau de bord, dénommés Touch Pro Duo pour la navigation, l'entertainment et la commande de climatisation. La voiture détecte le nombre d'occupants pour gérer les zones à chauffer ou à rafraîchir et ainsi préserver les batteries. Le système de navigation intègre des paramètres de calcul de trajet comme l'autonomie des batteries, les lieux où recharger ou la météo, pour proposer l'itinéraire le plus adapté. L'autonomie restante est également indiquée pour les principales étapes.

Les possibilités de connexions sont étendues, avec trois prises 12V et six USB. L'infotainment intègre le système InControl Apps déjà vu sur d'autres modèles Jaguar. Ce dernier propose désormais 35 applications, dont une qui permet une connexion à la domotique de son domicile pour interagir avec elle, par exemple en ouvrant le garage, allumant ou éteignant les lumières, réglant la température, etc. Chaque clé du véhicule stocke les réglages propres au conducteur et «

apprend » ses préférences jusqu'aux stations de radio préférées.













Sous le capot

La propulsion est assurée par deux moteurs asynchrones très compacts situés sur chaque essieu et en prise directe avec les arbres de roue. Chacun développe 200 ch et 348 Nm. La voiture propose donc 400 ch (294 kW) et un couple impressionnant de 696 Nm ! L'électronique intègre évidement un système de freinage par régénération d'énergie à deux niveaux, qui permet à lui seul une décélération de 0.2 G et cela jusqu'à l'arrêt complet. Selon Jaguar, un conducteur standard peut ainsi utiliser ce frein « électrique » pour 98% de ses freinages et

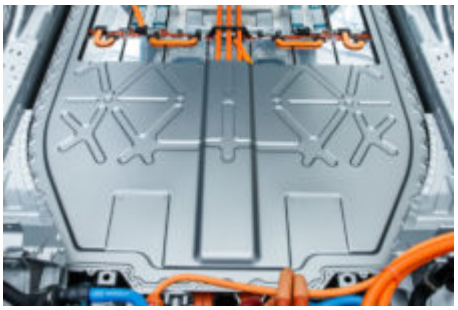
cela sans toucher la pédale de frein.

La suspension avant est de conception similaire à celle d'une F-Type, avec deux triangles superposés et l'arrière reprend le système "Intégral Link" du F-Pace. Avec l'option ressorts pneumatiques, on peut abaisser la hauteur de 40 mm pour faciliter l'accès et l'élever de 50 mm en mode off-road. Au-dessus de 100 km/h environ, la hauteur normale s'abaisse de 10 mm pour améliorer l'aérodynamique.

Le pack de batteries de 90 kW est composé de 432 cellules lithium-ion au nickel-manganèse-cobalt NMC, répartis en 36 modules. Cette technologie, la plus efficiente actuellement, offre une autonomie de 480 km selon cycle WLTP, soit environ 400 km en conditions normales. Toutefois, en "préparant" l'auto pour un trajet lorsqu'elle est branchée au secteur, par exemple en préchauffant l'habitacle par un matin froid, Jaguar annonce que l'autonomie peut être accrue jusqu'à 100 km supplémentaires. Une pompe à chaleur embarquée permet également d'allonger l'autonomie jusqu'à 50 km supplémentaires en transformant chaque kW d'énergie thermique en 2.5 kWh pour la batterie. En outre, les horaires de charge sont programmables, ce qui permet de profiter des heures où les tarifs électriques sont les plus avantageux.

Quant au réapprovisionnement en électricité, un supercharger de 100 kW permet une recharge de 80% de la capacité batterie en moins de 45 min, alors qu'avec un branchement 50 kW, il faut environ 85 min. Sur une prise domestique standard de 7 kW, recharger 80% de la capacité demande 10 heures.







Au volant

Malgré sa fiche technique éloquente, c'est en prenant son volant que je découvre le réel potentiel de l'I-Pace. Dès les premiers tours de roue, aucun doute, je suis bien au volant d'une Jaguar ! La précision de la direction est bluffante, l'auto est bien suspendue et équilibrée grâce à la répartition des masses parfaite 50-50% sur chaque essieu.

Sur le très sélectif circuit de Portimao, et après avoir découvert le tracé avec quelques tours au volant d'une F-Type, je pensais que la comparaison directe avec l'I-Pace ne serait pas à son avantage. Et pourtant, son comportement est impressionnant. Inscription en virage, vitesse de passage en courbe, équilibre, je n'ai rien à critiquer. Certes, après quatre tours, les freins commencent à montrer leurs limites mais ce véhicule de plus de 2 tonnes n'est vraiment pas conçu pour l'exercice. Les Tesla Model S ou Model X sont enterrées sur le comportement dynamique ! Je peux aussi vérifier l'équilibre de l'auto en roulant fort sur une route en terre à l'adhérence limitée où une légère glisse de l'arrière est parfaitement contrôlée par l'électronique.

Et les surprises ne s'arrêtent pas là. L'I-Pace est équipé d'un véritable mode off-road qui gère la vitesse et la motricité en montée et le freinage en descente de manière entièrement autonome. Ainsi, et malgré des pneus été taille basse, il gravit sans problème un chemin de terre à 30º, soit pas moins de 50% de pente ! De plus, il permet le franchissement de gués jusqu'à 50 cm de profondeur. Jaguar a certainement bénéficié de l'expertise de Land Rover, marque du même groupe.

Sur le plan du confort, les réglages châssis adoptés par les ingénieurs Jaguar ne sont pas loin de l'optimal dans leur compromis confort-efficacité, tout au moins avec l'option des suspensions pneumatiques essayée ici.

Côté assistances de conduite proposées de série, mes tests me permettent de me rendre compte que le maintien de ligne propose un agrément vraiment proche de celui de la conduite autonome Tesla. Seul le bip bip insistant suivi du déclenchement de l'assistance lorsqu'on lâche le volant plus d'une minute vous oblige à ne pas laisser la voiture suivre la route seule.

Enfin, l'agrément moteur propose ce qui se fait de mieux actuellement en propulsion électrique. L'énorme couple, disponible sur toute la plage de vitesse, catapulte le véhicule à chaque pression sur l'accélérateur, lui faisant franchir le 0

à 100 km/h en 4.8 sec. La vitesse montant, la poussée se maintient et le véhicule atteint sa vitesse maximum de 200 km/h bien avant le kilomètre ! Quel agrément de conduite, vraiment.



















Verdict

Je ne vous le cache pas, les deux jours passés au volant de ce splendide I-Pace m'ont fait tomber amoureux et j'ai vraiment de la peine à en rendre la clé.

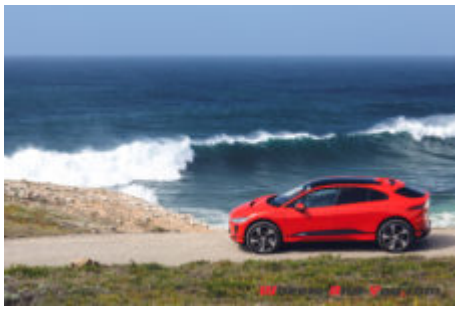
Les premières livraisons interviendront dès le 5 juillet en Suisse avec des prix qui débutent à CHF 82'800.- pour l'entrée de gamme S pour atteindre CHF 107'700.- pour le haut de gamme First Edition.

Je n'aurai qu'un mot pour terminer : Bravo !
Bravo à Jaguar pour cet I-Pace. Bravo d'être parvenu à précéder toute l'industrie automobile européenne pour cette première réelle réponse à Tesla.
Bravo de nous offrir un tout électrique qui intègre véritablement ses gènes Jaguar et qui parvient à distiller de vraies sensations de conduite.
Bravo aussi pour la polyvalence d'utilisation et l'habitabilité surprenante pour son segment. Et plein succès à l'I-Pace dont je voudrais bien voir le sigle chaque matin dans mon garage…













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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Jaguar I-Pace.







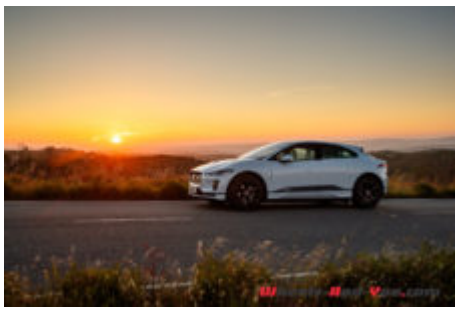


















A lire aussi

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 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


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

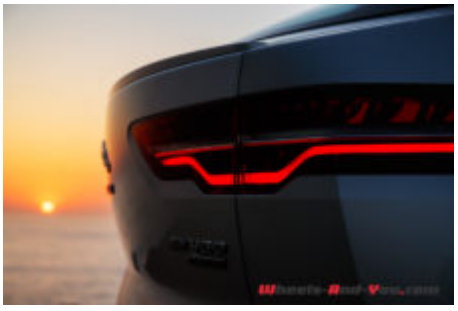

Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com

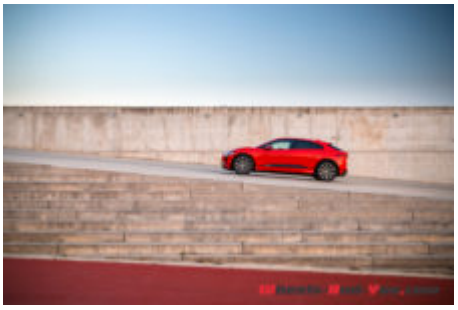

Wheels-And-You.com


Wheels-And-You.com






Wheels-And-You.com




Wheels-And-You.com