

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

Après avoir lancé le premier SUV de son histoire - le F-Pace - il y a deux ans, la marque de Coventry se devait de compléter son offre sur le segment porteur par excellence. Elle présente le E-Pace dont le design reprend les gènes de son grand frère, mais dans une version plus compacte.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'997 cm³
- 249 ch à 5'500 t/min
- 365 Nm de 1'300 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 9 rap.
- Vitesse maxi : 230 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.0 sec.
- Poids : 1'832 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'395 x 1'984 x 1'649
- Conso. mesurée : 10.66 l/100 km
- Emissions CO₂ : 174 g/km (G)
- Dès CHF 50'700.-, mod. essayé CHF 73'700.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

C'est la version P250 AWD "First Edition" à boîte automatique que je découvre.

Ce n'est pas la plus puissante des motorisations actuellement disponibles, puisque le P300 propose 51 chevaux de plus. Cette "First Edition" est limitée pour le lancement du modèle et elle est basée sur la version R-Dynamic, la plus sportive de la gamme. Elle reçoit de série un équipement particulièrement complet.



A l'extérieur

La ligne du E-Pace est dynamique, quel que soit l'angle duquel on le regarde. La ligne de caisse est très élevée, avec des vitres dont la hauteur ne fait guère plus de la moitié de la portière elle-même. Cela lui confère des épaules musclées et sportives.

Cette sportivité du style est soutenue par la large calandre noire, des aérations sur les ailes avant, une double sortie d'échappement de part et d'autre de l'extracteur. Les optiques s'intègrent parfaitement à la ligne, comme les feux arrière larges et fins. D'où qu'on le regarde, je trouve cet E-Pace vraiment réussi !

Avec ses 4.395 mètres de longueur, sa largeur de 1.984 mètres sans rétroviseur et une hauteur de 1.649 mètres, le E-Pace est plus large et pratiquement aussi haut que son grand frère le F-Pace ! Il est même 6 cm plus haut que le Land Rover Evoque dont il partage la plateforme. C'est d'ailleurs cette hauteur qui frappe de prime abord, amplifiée par l'espace entre le haut des pneus et les passages de roues. Sur le plan esthétique, j'aurais personnellement préféré une élévation de caisse un peu moins importante, d'autant que la garde au sol aurait encore été largement suffisante. Les roues de 19 pouces chaussées de pneus

235/55 R 19 peuvent être, en option, upgradées en 21 pouces.



A l'intérieur

L'intérieur reprend le style des modèles Jaguar récents, toujours d'excellente facture, avec des plastiques moussés sur le tableau de bord et les contre-portes. La version "First Edition" propose un magnifique intérieur cuir avec surpiqûres contrastées. L'ergonomie générale est aboutie et plaisante, excepté peut-être une assise un peu trop haute à mon goût. Les sièges sont beaux et confortables avec toutefois un maintien latéral limité, mais qui conviendra au plus grand nombre.

Entre les deux compteurs analogiques sur cette version, un écran largement paramétrable permet d'afficher diverses informations et de configurer le véhicule. Sur la console centrale, l'écran tactile 16/9 de 12 pouces est très réactif. Il regroupe les commandes du GPS, de l'infotainment et certains réglages de la voiture ou de la climatisation.

Le coffre atteint 577 litres, soit l'équivalent de son cousin le Land Rover Evoque. Mon véhicule dispose également de l'option toit vitré panoramique.

Côté infotainment, l'E-Pace intègre les dernières évolutions du moment dont, en particulier, un Hotspot Wifi 4G permettant la connexion de 6 appareils distincts. De quoi permettre à toute la famille de se brancher simultanément, d'autant qu'il n'y a pas moins de 5 prises USB, dont trois pour la banquette arrière.



Sous le capot

Le E-Pace est disponible en cinq motorisations : trois 4 cylindres 2.0 l turbo-diesel de respectivement 150, 180 et 240 ch, et deux 4 cylindres 2.0 l turbo essence développant 249 et 300 ch. Les trois motorisations les plus puissantes ne sont disponibles qu'avec une boîte automatique et une transmission à quatre roues alors que les deux petites versions diesel sont également disponibles en boîte manuelle à 6 rapports et même deux roues motrices pour le 150 ch.

Le moteur de ma voiture d'essai, dont la cylindrée exacte s'élève à 1'997 cm³, développe donc 249 ch (183 kW) à 5'500 t/min et un couple de 365 Nm sur une très large plage allant de 1'300 à 4'500 t/min ! Les accélérations revendiquées sont de bon niveau, avec un 0 à 100 km/h effectué en 7 secondes malgré un poids annoncé à 1'832 kg. La vitesse maximale officielle est de 230 km/h, que je ne peux vérifier.

La boîte automatique propose 9 rapports plutôt rapprochés. A 120 km/h, elle permet de cruiser en toute tranquillité à 1'800 t/min. Le freinage est assuré par des disques ventilés de 349 mm à l'avant et des disques pleins de 300 mm à l'arrière.

En cycle mixte, la consommation annoncée est 7.7 l/100 km. Durant mon essai, elle s'élève à 10.66 l/100 km. Les émissions de CO₂ sont officiellement de 174 g/km, avec une catégorie de rendement G.



Au volant

Au démarrage, je suis un peu surpris par le bruit du 4 cylindres qui m'évoque plus un moteur diesel qu'un 2.0 litres essence. Le son est très grave, un peu rugueux, et l'inertie non négligeable. Je parle ici uniquement de la tonalité, car l'isolation phonique est excellente, autant pour le moteur que les bruits de roulement. Le confort du E-Pace ne fait pas dans une onctuosité particulière. Les suspensions sont assez dures, mais personnellement je préfère un confort un peu ferme plutôt que trop souple.

Dès les premiers mètres, je découvre avec plaisir un volant très direct : 2.3 tours de butée à butée ! C'est rare dans la production automobile actuelle et encore plus sur un SUV, malgré l'agrément évident que cela procure en minimisant les mouvements du volant. Les premiers virages démontrent immédiatement les excellentes qualités dynamiques et sportives du châssis. Le E-Pace vire à plat et enroule les courbes sans sourciller, même à vitesse soutenue. De toute évidence, l'amortissement est encore plus abouti que celui du F-Pace, et cela même dans le mode confort. En forçant le rythme, la voiture devient joueuse, l'arrière enroulant volontiers au lever de pied, tout en demeurant extrêmement sûre. Même un gros freinage en appui ne la déstabilise pas. J'ai l'occasion de rouler le E-Pace sur la neige et je constate que son équilibre demeure neutre et sécurisant. Une vraie réussite, qui plus est pour un SUV !

La courbe de couple du moteur annonce une poussée maximum dès 1'300 t/min et constante jusqu'à 4'500 t/min. Derrière le volant, pas de doute, le couple est bien

là. Mais pour qu'il s'exprime franchement, il faut maintenir le régime au-dessus de 2'000 t/min, car au-dessous, la poussée n'est que limitée. La montée en régime est vive mais très linéaire jusque vers 5'000 t/min où elle s'essouffle progressivement, malgré le régime de puissance annoncé à 5'500 t/min. Ces caractéristiques renforcent mon impression d'un agrément proche d'un moteur diesel moderne, qu'il faut rouler dans sa plage médiane plutôt que trop haut dans les tours. Ce qui convient parfaitement pour un SUV, même sportif. Même si la ligne de caisse haute et le son grave limitent un peu la sensation de vitesse, ce E-Pace se retrouve vite au-dessus des allures prescrites car les accélérations sont bien là !

S'il y a tout de même un point qu'à mon sens Jaguar pourrait améliorer, c'est la transmission automatique. La boîte s'avère assez lente, en décalage avec le dynamisme général du véhicule. Certains changements de vitesses provoquent de petits à-coups dont la plupart des boîtes automatiques modernes sont désormais exemptes. Même en mode dynamique et passage séquentiel activé, le changement de rapport par palette au volant n'est guère rapide. Sans ce point, un peu décevant mais pas catastrophique, on n'est pas loin du compromis idéal à mes yeux !

Le mode ECO modifie la cartographie moteur pour optimiser la consommation. La voiture demeure tout de même agréable à rouler si l'on n'a pas besoin de grosses reprises. Il est idéal pour la ville notamment.

Quant au mode Dynamic, il rend l'accélérateur plus réactif et le ronronnement de l'échappement plus présent, qui invite à augmenter le rythme. J'avoue me faire très plaisir sur quelques départementales jurassiennes où les sensations distillées par cet E-Pace sont vraiment plaisantes.





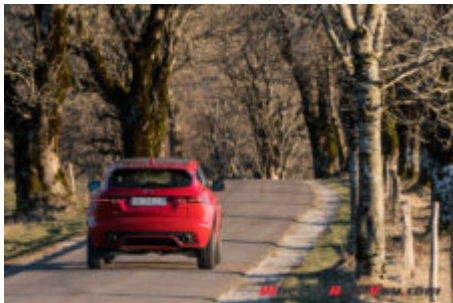
Verdict

Après le premier SUV produit par Jaguar, le très abouti F-Pace, son petit frère E-Pace est lui aussi déjà une réussite par ce qu'il propose objectivement : un look jeune et sportif, un dynamisme surprenant pour le segment, une gamme de motorisations qui permettent de couvrir les besoins de chacun et des équipements modernes et complets, le tout servi dans une finition de qualité. J'ai envie de dire bravo à Jaguar qui ose nous proposer des véhicules renouvelant véritablement son offre et rajeunissant significativement son image.

De plus, les tarifs sont attrayants, avec une première offre dès CHF 39'500.- pour la version D150, traction avant et boîte manuelle. Mon modèle P250 AWD "First Edition" est lui proposé dès CHF 73'700.-. Si ça représente, certes, un certain montant, compte tenu de son équipement très complet de série et en comparaison avec la concurrence directe, cela reste très compétitif.

Bien entendu, vous serez plusieurs qui, en lisant ces lignes, penseront qu'une Jaguar demeure un véhicule « pour les vieux », une image qui colle encore à la

marque malgré le renouveau de son offre. Je ne peux que vous engager à aller découvrir ces nouveaux véhicules par vous-même, gageant que vous serez vraiment et positivement surpris. Moi, j'applaudis Jaguar qui n'a pas baissé les bras et nous propose toute une gamme de véhicules réussis qui remettent à l'honneur son emblème félin.





Prix et options - Jaguar E-Pace P250 AWD "First Edition"

Prix de base : CHF 73'700.-

Black Pack extérieur : CHF 0.-

Toit panoramique fixe : CHF 0.-

Phares à LED avec feux de circulation diurnes (DRL) et signature LED : CHF 0.-

Sièges avant chauffants à réglages électriques 18 directions avec mémorisation : CHF 0.-

Garniture de pavillon suédoise Ebony : CHF 0.-

Système audio Meridian : CHF 0.-
(11 haut-parleurs 380 W)

Prix TOTAL : CHF 73'700.-



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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Jaguar E-Pace P250 AWD "First Edition", ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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



