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

Jaguar suit tous les constructeurs et nous propose un modèle hybride rechargeable de son SUV F-Pace : le P400e PHEV. Après les essais de la première génération en version V6 3.0d et SVR, voici la nouvelle mouture avec une mécanique hybride qui pourra réconcilier ceux qui aiment la performance tout en respectant les normes actuelles sans pour autant allez dans le tout électrique.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1’997 cm^3
- 404 ch à 5’500 t/min
- 640 Nm de 1’500 à 4’400 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 240 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.3 sec.
- Poids : 2’114 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’747 x 2’071 x 1’664
- Conso. mesurée : 7.9 l/100km
- Emissions CO_2 : 58 g/km (B)
- Dès CHF 81’600.-, mod.essayé: CHF 103’680.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Hayatte

Ce Jaguar F-Pace P400e PHEV est donc équipé d’un puissant quatre cylindres et assisté d’un moteur électrique. L’ensemble est plus qu’attractif sur le papier et offre une solution cohérente avec nos façons actuelles de rouler.

Je me suis dit : voilà encore une gros SUV bien lourd et je ne vais pas vraiment être à la fête. Mais il faut parfois se méfier des préjugés et un essai peut tout faire basculer. En route.

A l’extérieur

Déjà âgé de six ans, le F-Pace est toujours dans l’air du temps. Il faut dire que le restylage présenté l’année passée, tout en étant discret, l’a rajeuni.

Le capot au nouveau design et des boucliers avant et arrière légèrement redessinés, mais aussi dotés d’une nouvelle signature lumineuse faite de quatre projecteurs ultra minces à LED en forme de virgule couchée, y sont pour beaucoup. Il y a possibilité d’avoir des feux matriciels en option. Payer pour du matriciel, passe encore, mais faire payer CHF 240.- pour des anti-brouillard sur cette gamme de prix, je trouve cela mesquin, mais cela fait partie du jeu du catalogue des options et tous les constructeurs le font.

Notre modèle d’essai arbore une robe blanche métallisée, « Yulong White » de son nom. Un choix de coloris étonnant pour un véhicule Premium mais qui lui va à ravir, car associé à des touches de noir laqué placé. Je tiens à signaler que la qualité de la peinture est au-dessus de ce qui se fait aujourd’hui, y compris dans le haut de gamme.

A l'intérieur

L'ensemble de l'intérieur est remarquablement bien pensé en plus d'être élégant et de bonne facture. La version R-Dynamic SE de notre modèle d'essai dispose, de série, des sièges sport en cuir perforé et chauffant avec 16 réglages électriques.

L'instrumentation 100% numérique sur écran de 12,3" de notre F-Pace jouit d'une excellente qualité d'affichage avec des graphismes très soignés. Cet écran central en verre à affichage haute définition gère le système d'infodivertissement « Pivi Pro dual-Sim » de dernière génération. Ce F-Pace propose tout un florilège de technologies embarquées allant du Wi-Fi 4G pour huit appareils au système de navigation GPS avec informations trafic en temps réel offrant la possibilité d'optimiser ses parcours en fonction de la circulation et de typologie de la route, en passant par la radio numérique DAB, l'Apple CarPlay et Android Auto, un chargeur à induction ou encore la fonction Software-Over-The-Air (SOTA) pour les mises à jour à distance.

J'apprécie le système de contrôle des alentours par caméras 3D qui offre la possibilité de visualiser sur les côtés, l'avant et l'arrière du véhicule. Par ailleurs, il propose la vision des carrefours (Junction View), la vision à la verticale (ClearSight Plan View), ou encore la vision 3D en perspective. Cela peut paraitre être un gadget mais, pour l'avoir utilisé plusieurs fois, je suis bluffé et j'avoue que cela peut être utile. Autres technologies de confort proposées : les systèmes de neutralisation des bruits de la route et celui d'ionisation de l'air avec filtrage des

particules ultra fines et des allergènes.

Pour finir sur l’aspect technologique, ce F-Pace est connecté et dispose d’une application mobile dédiée « Jaguar Remote ». Elle permet de localiser le véhicule, de visualiser le niveau de charge et de carburant, d’activer la climatisation, d’accéder à l’historique de ses derniers parcours, de verrouiller ou déverrouiller le véhicule à distance, d’activer les feux de croisement, ou encore de réinitialiser l’alarme si celle-ci se déclenche.

Petit reproche dans ce monde de luxe : la clé. Elle est lourde et grosse. Il serait peut-être temps que les constructeurs allègent son design. L’intérieur est tout cuir « Ebony ». Je retrouve, comme dans l’Evoque P300e PHEV essayé il y a peu, l’excellent système hifi Meridian. Etonnamment, l’option est CHF 200.- moins chère que chez son petit cousin. Ici, le toit en verre est coulissant est offre un peu d’air frais et la vision du ciel. Pour ceux qui travaillent toute la journée devant leur ordinateur, il parait que c’est salvateur.

Très spacieux à l’avant comme à l’arrière, notre voiture dispose d’une banquette arrière rabattable en trois parties, selon un découpage 40/20/40, offrant ainsi beaucoup de possibilités. Le coffre, légèrement amputé par la batterie, propose tout de même un volume allant de 619 à 1’662 litres.

J’adore les placages en alu brossé de haute qualité que l’on retrouve ici ou là sur le haut des portières et en continu tout au long du tableau de bord. Le volant à trois branches ajourées multi-fonction permet de piloter les assistances de conduite, l’affichage tête haute, le téléphone, l’ACC, etc. Mais il faut un certain temps pour bien gérer toutes ces commandes. Son habillage de cuir avec surpiqûres est de toute beauté et il propose une forme ergonomique au niveau des pouces.

Sous le capot

Sur le plan mécanique, nous avons un 4 cylindres turbo essence de 300 ch auquel on a adjoint un moteur électrique de 105 kW (143 ch). Ce dernier est alimenté par une batterie de 17,1 kWh (ou 13,6 kWh utiles) logée sous le plancher. L'ensemble est couplé à une boite automatique à huit rapports ZF, dont il n'est plus nécessaire de rappeler les qualités.

En ne sélectionnant que le mode EV (100% électrique), selon le constructeur, il y a moyen de parcourir une cinquantaine de kilomètres. Dans ce mode zéro émission, j'ai pour ma part pu réaliser 46 km, dont 10 km sur un parcourt montagneux. Cumulée, la puissance maximum arrive à 404 ch avec un couple conséquent de 640 Nm. Le 0 à 100 km/h est avalé en seulement 5,3 secondes et l'auto peut atteindre les 240 km/h. Je ne teste pas cette limite, mais nul doute qu'elle peut être atteindre.

Pour la recharge, en ayant accès à une borne charge rapide Combo (port CCS) en courant continu délivrant 32 kW de puissance, 45 minutes me suffisent pour faire le « plein ». Sur une plus petite borne de 7,4 kW, il faudra compter deux heures. Côté pollution et consommation, ce F-Pace P400e PHEV revendique des émissions de CO_2 de 58 g/km, ce qui n'est rien à côté des 221 g/km du 3.0 litres essence. Avec 7.9 l/100km mesurés en mode combiné, il est super sobre, même si la consommation grimpe à 9.5 l/100km une fois que la batterie est totalement vide.

Au volant

Ce SUV de belle dimension et s'approchant des 2.2 tonnes est bluffant. On ne ressent le poids que lorsqu'il faut s'arrêter. Avec son amortissement tout en douceur sans être trop mollasson, il bénéficie d'un train avant très précis bien relayé par une direction à la consistance très agréable. Pas trop souple en mode normal, cette dernière se durcit en mode Dynamic. Sans ressentir réellement la route, car ce F-Pace gomme et absorbe toutes les bosses et irrégularités, il reste précis et agréable à mener dans les virages.

En mode Hybrid Dynamic, les accélérations sont franches bien épaulées par la boite ZF à 8 rapports remarquablement bien étagée. En mode « Confort », celle-ci sera un peu moins réactive, mais si peu. La différence se ressent davantage dans le volant qui est un peu plus souple, ainsi que sur une pédale d'accélérateur un peu moins réactive. Le couple camionnesque de 640 Nm permet des relances vives et ce quel que soit le mode choisi. En mode « Dynamic », le tableau de bord passe au rouge en termes d'éclairage et le moteur émet un son très artificiel mais pour une fois plaisant. Il ressemble d'ailleurs plus au son d'un bon V6 que d'un quatre cylindres.

Sans être facile à mener en ville de par sa largeur, le F-Pace s'en sort très bien grâce à un bon rayon de braquage, une surface vitrée importante et des aides à la conduite. Par ailleurs, la possibilité d'évoluer en tout électrique est reposant et apporte une certaine sérénité. De plus, ce qui caractérise l'ensemble de ces commandes, c'est leur douceur de fonctionnement. Bien entendu en mode Dynamic les montées des régimes jusqu'au rupteur situé à 6'500 t/min sont vives et, dans ce cas, le petit 4 cylindres à tendance à mouliner, voire presque s'emballer. La puissance maximum est située à 6'000 t/min mais celle du couple fait un plateau entre 1'500 et 4'400 t/min, alors rien ne sert d'aller vraiment au-dessus de 4'500 t/min. En évoluant dans cette zone de couple maximum, l'ambiance est douce et « ouatée ».

Pour couronner l'ensemble, ce F-Pace dispose de série d'aides sécuritaires passives et actives de haute technicité pour une conduite plus sûre et plus sereine. On trouvera ainsi l'anti-patinage électronique, l'aide au démarrage en côte, un contrôle dynamique de stabilité, le freinage d'urgence, un indicateur de changement de voies, un détecteur d'obstacles avant et même arrière avec une surveillance du trafic en marche arrière qui m'est parfois très utile.

En option, notre modèle dispose du Pack d'aide à la conduite 2. Je le recommande. Pour la somme de CHF 1'380.-, il propose un régulateur de vitesse adaptatif (ACC). Ce système très pratique et reposant, qui tend à se généraliser, est ici semi-autonome. Il permet de garder une distance de sécurité avec le véhicule qui le précède, de ralentir ou de freiner s'il s'arrête brusquement, tout cela même à basse vitesse dans les embouteillages. Il inclut également le contrôle de vigilance du conducteur et le système de surveillance des angles morts avec assistance active, un régulateur de vitesse intelligent avec lecture des panneaux de signalisation, la surveillance des angles morts un système de freinage d'urgence à haute vitesse et un de maintien dans la voie. En cas d'extrême urgence et en cas de risque de collision à une vitesse comprise entre 10 et 160 km/h, si le conducteur ne réagit pas aux alertes sonores et visuelles, le véhicule freinera seul.

Le confort à la conduite est aussi lié au système de suspensions adaptatives qui gère et absorbe les aspérités de la route à la perfection. Bien qu'avec ses batteries, ce F-Pace P400e PHEV est plus lourd, il est pourtant incroyablement agile. La répartition des masses avec ces batteries placées bas n'y est pas pour rien. En matière de tout-terrain, ce SUV hérite du savoir-faire des systèmes de 4 roues motrices (AWD) des Land Rover tels que « l'Adaptative Surface Response », une technologie qui analyse en permanence l'environnement du véhicule et adapte les paramètres du moteur et des freins en fonction des différents types de terrains. Je vous avoue ne pas avoir osé tester le F-Pace dans ce type de terrain, n'en ayant pas eu l'occasion ni la tentation. Sachez cependant que l'on dispose de la possibilité d'opter pour quatre différents modes : Confort, Eco, Pluie-Glace-Neige et Dynamic. Il est capable de s'aventurer en dehors des sentiers battus et ce par tous types de météo.

Evaluant chaque mode de conduite, je détermine que le confort est adapté pour tous les jours et tous types de route, l'Eco pour la ville. Le Dynamic sera pour le week-end ou pour ceux qui souhaitent une conduite plus « sportive ». A noter

qu’en cas de besoin, la F-Pace dispose d’un mode Save qui permet de recharger la batterie en roulant via le moteur thermique.

Verdict

Ce Jaguar F-Pace P400e PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) est plaisant à conduire et à vivre, surtout dans cette finition R-Dynamic SE très typée sport. Pour rouler chaque jour « vert », il faudra le recharger tous les soirs, mais cela en vaut la peine car pour environ CHF 3.- vous faite la journée du lendemain (autonomie de 50 kilomètres environ) ce qui est dans la moyenne de ce que nous

effectuons au quotidien.

Admirablement bien agencé avec de belles finitions « so British », ce Jaguar peut rugir sa puissance et son couple dans un confort et raffinement que la Reine mère saurait apprécier à sa juste valeur. Il se situe au milieu d'une vive concurrence où l'on peut citer les BMW X5 xDrive 40e, Cayenne S E-Hybrid ou autre Mercedes-Benz GLE 350 EQ Power. Mais ces derniers sont du segement supérieur. En effet, en matière de rivaux directs, il faudra regarder dans la gamme en dessous et là notre F-Pace dispose d'atouts indéniables du fait des volumes à disposition.

Avec sa technologie embarquée et son élégance naturelle, ce Jaguar F-Pace saura ravir le père de famille qui souhaite rouler différent avant de passer totalement au vert. Au final, l'hybridation de ce modèle est le compromis idéal et apparaît comme être un choix judicieux parmi la gamme actuelle.

<u>Prix et options – Jaguar F-Pace R-Dynamic SE P400e PHEV</u>

Prix de base : CHF 91'900.-

Peinture Metallic/Mica « Yulong White » : CHF 1’020.-

Toit panoramique coulissant : CHF 1’700.-

Pack Technologie : CHF 1’320.-

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 21 pouces : CHF 2’200.-

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

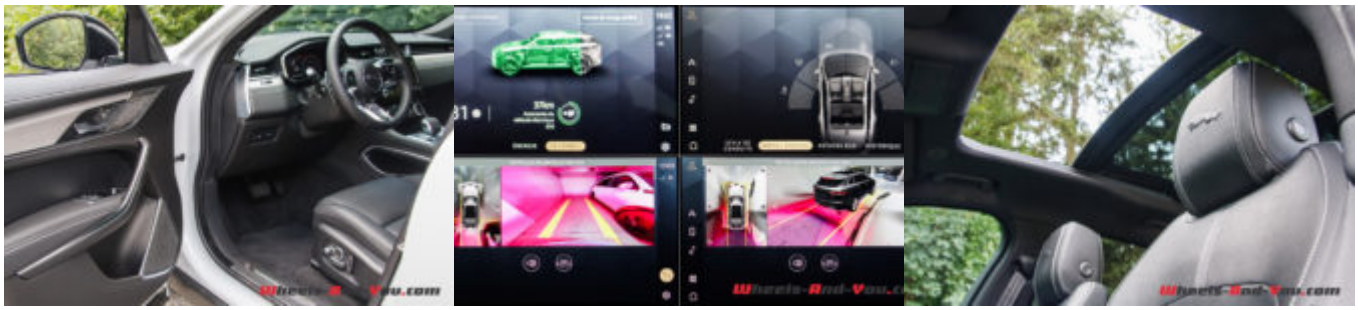
Pack Hiver : CHF 780.-

Charging Cables – Mode 2 Basic : CHF 620.-

Sièges à mémoire 18 positions : CHF 480.-

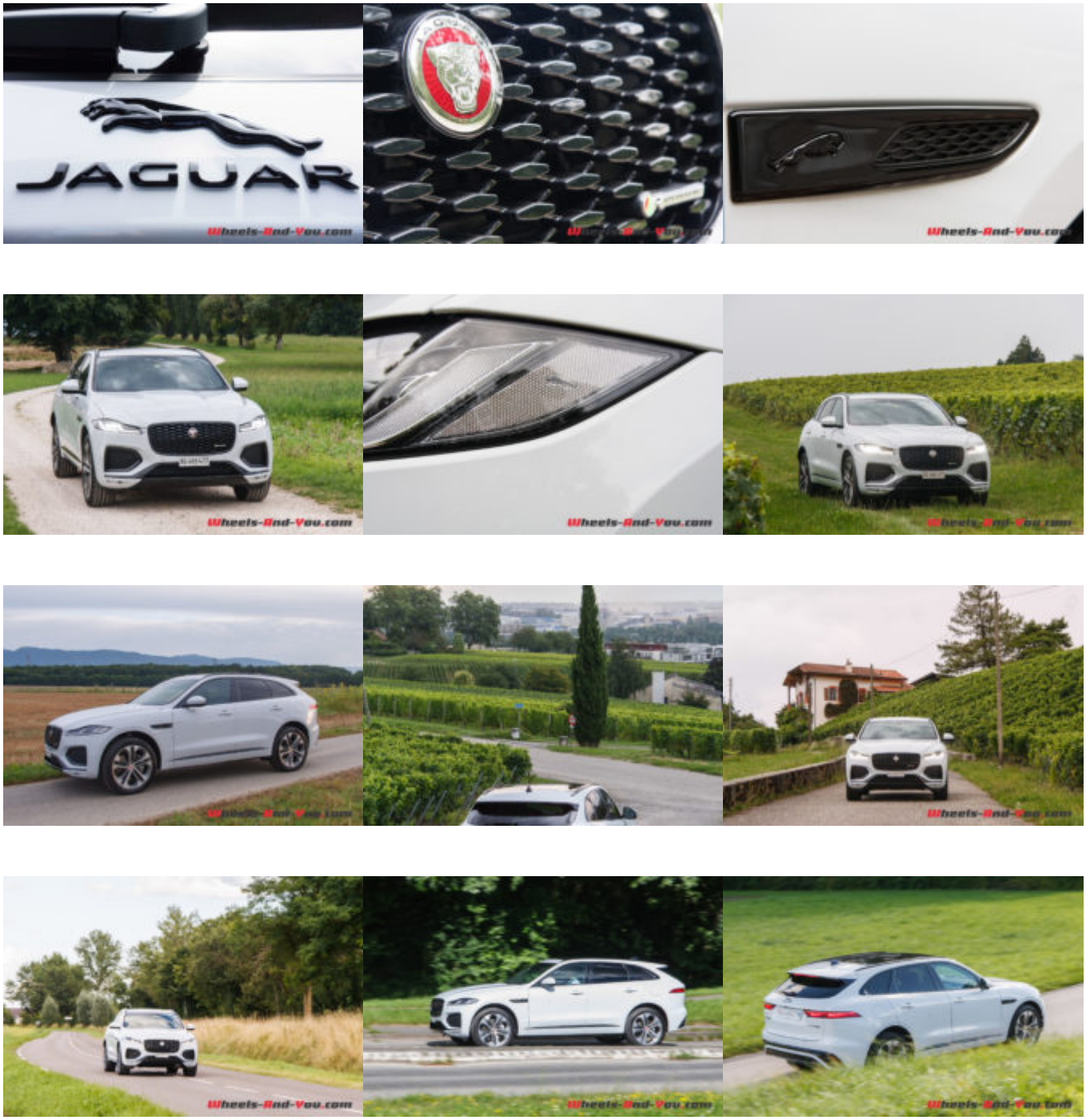
Barres de toit en Gloss Black : CHF 340.-

<u>Prix TOTAL : CHF 103’680.-</u>



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 P400e PHEV, ainsi qu'au garage Autobritt SA à Genève pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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