

Jaguar F-Pace

omologue, le Porsche Cayenne, a été le premier gros SUV premium à s'affirmer dans ce
au. Depuis, l'ensemble des constructeurs huppés lui emboîte le pas. C'est le cas de Jaguar qui
convie au Tyrol pour dompter le F-Pace, son nouveau félin.

Coup de crayon

Calandre béante, ouïes de bouclier démesurées et regard agressif, le Britannique compte bien effrayer ses concurrents dans une brèche où l'ensemble des constructeurs premium veut s'engouffrer.

Les flancs hauts et la faible surface vitrée de la partie arrière assurent le côté robuste et sécurisant. Il étend ses lignes racées sur 4,73 m. Si notre version R-Sport était équipée en option de jantes noires de 20", Le F-Pace peut-être chaussé d'énormes roues allant jusqu'à 22" (265/40 R22), soit les plus grandes du marché. Il faut bien ça pour supporter les 1 800 kg du mastodonte.

À l'arrière, l'énorme béquet abrite une petite vitre de hayon. Celui-ci, à ouverture mains-libres, pourra accueillir 650 litres de chargement et jusqu'à 1 740 en rabattant les sièges (électriquement). Les feux horizontaux, avec leur petite fantaisie circulaire, sont largement inspirés du coupé F-Type.

Vie à bord

Dès notre entrée dans cet habitacle cosu, nous sommes attirés par cette majestueuse console centrale. Une pression sur le bouton « Start » et la molette de sélection de la boîte automatique 8 rapports apparaît. Notre regard court ensuite jusqu'à l'écran multimédia d'une belle largeur (10,2") qui pourra être relié en USB ou HDMI pour lire vos fichiers. De plus, le F-Pace peut faire office de borne WiFi. Avec l'application InControl Remote, vous pouvez, de votre smartphone, contrôler le niveau de carburant ou vérifier si les vitres sont ouvertes, par exemple.

Freinage d'urgence avec détection piétons, reconnaissance des panneaux de signalisation, affichage tête haute laser sont quelques exemples de l'équipement technologique embarqué. Pour les plus sportifs, L'Activity Key permet de verrouiller le véhicule à

l'aide d'un bracelet et ceci, même avec les clés à l'intérieur. Parfait pour faire son jogging sans se soucier des clés.

Devant le conducteur, et sur les versions supérieures, on trouve un autre écran numérique HD de 12,3". Il remplace les compteurs analogiques d'entrée de gamme. Il est personnalisable et permettra à chaque utilisateur d'avoir les informations les plus pertinentes à son utilisation.

La multitude de réglages des sièges offre une position de conduite idéale. Même à l'arrière où ils sont inclinables et chauffants. Surpiqures blanches, cuir bi-ton et ajustements parfaits confortent la qualité perçue. L'éclairage d'ambiance, en vogue désormais sur de nombreux véhicules, offre un choix de 10 couleurs. Nous regretterons toutefois les commandes des vitres électriques placées un peu haut sur la contre-porte.

Offre moteurs et gamme

Nous prenons en main la version 180 ch diesel 4X4. Ce deux litres turbo est accouplé

à une très agréable boîte automatique à 8 rapports avec palettes au volant.

Malgré l'embonpoint de l'engin, pas d'inquiétude, les reprises sont franches. Pas d'appréhension non plus sur la maniabilité. Avec l'assistance de direction électrique, la conduite est fluide même lors de la traversée de villages autrichiens aux ruelles étroites. Notre circuit nous emmène ensuite sur un parcours forestier, et là encore, pas de panique. Si le F-Pace privilégie la propulsion traditionnelle, en cas de manque de motricité, le système Intelligent Driveline Dynamics donnera du couple sur l'essieu avant pour vous dégager d'une situation délicate.

5 finitions composent la gamme (Pure, Prestige, Portfolio, R-Sport et S). Côté moteurs, de 180 à 300 ch diesel et de 240 à 380 ch essence. Gamme à partir de 42 740 € (Pure diesel 2WD) à 88 010 € (essence V6, 3,0l 380 ch.). Modèle essayé : F-Pace R-Sport 180 ch. : 57 350 €.

Texte en photo © Thierry ANDRE
autoweekend.wix.com/autophoto

