

LA NOUVELLE JAGUAR F-PACE

SYNTHÈSE

- La nouvelle Jaguar F-PACE : un crossover performant pour ceux qui aiment conduire un véhicule dynamique et polyvalent
- Design inspiré de la F-TYPE, elle tient la promesse du concept C-X17, avec un habitacle spacieux et luxueux et un coffre de 650 litres
- L'architecture aluminium rigide et légère procure agilité, raffinement et faibles consommations
- *InControl Touch Pro* : le système multimédia le plus évolué du monde, conçu en interne par Jaguar Land Rover pour faciliter chaque trajet et rester connecté
- L'écran tactile de 10,2" est intuitif et affiche des graphiques de très haute qualité
- Possibilité de connecter jusqu'à 8 appareils sur la borne Wi-Fi et de transformer le véhicule en bureau mobile ou 'centre de loisirs'
- Tableau de bord virtuel HD de 12,3" avec 4 thèmes visuels et affichage de navigation en plein écran ; affichage tête haute laser
- Première mondiale de l'*Activity Key* : imperméable, portable, adaptée à tous les styles de vie, elle permet de renfermer en toute sécurité les clés à l'intérieur du véhicule
- Suspensions à double triangulation et *Integral Link* pour une tenue de route et un confort exceptionnels
- Le châssis, dérivé de la F-TYPE, reçoit le système «torque vectoring», *Adaptive Dynamics* et *Configurable Dynamics* pour une expérience au volant riche et adaptée aux désirs du conducteur
- Aérodynamisme optimisé pour une meilleure pénétration dans l'air et plus de stabilité et de raffinement à grand vitesse
- Le Diesel *Ingenium* de 180 ch s'appuie sur les technologies d'avant-garde pour minimiser les émissions de NOx et de CO₂ (à partir de 129g/km seulement)
- Le V6 Essence suralimenté développe 380ch et couvre le 0-100km/h en 5,5 secondes
- Le V6 Diesel de 300ch est raffiné et souple avec un couple de 700Nm
- La traction intégrale, renforcée par des technologies de pointe telles que le système d'adaptation au revêtement (*Adaptive Surface Response*) inspire confiance par tous les temps
- L'*Intelligent Driveline Dynamics* associe les avantages de la transmission intégrale au caractère d'une propulsion
- Le contrôle de progression toutes surfaces (*All-Surface Progress Control*) autorise des démarrages en douceur sur les revêtements glissants
- Ensemble complet de systèmes de sécurité pour les occupants et les piétons
- A partir de 42 740 € TTC



- La nouvelle Jaguar F-PACE est lancée avec le programme Jaguar Care, incluant garantie, entretien et assistance pendant 3 ans, kilométrage illimité – 3ème modèle Jaguar à proposer cette offre unique après la XE et la nouvelle XF

RÉSUMÉ

La nouvelle Jaguar F-PACE

La nouvelle Jaguar F-PACE est un crossover dynamique, polyvalent et performant, conçu pour offrir l'agilité, la réactivité et le raffinement qui ont fait la réputation de Jaguar.

Développée sur l'architecture aluminium de Jaguar, la nouvelle F-PACE marie la pureté des lignes, des surfaces et des proportions à des éléments inspirés de la F-TYPE tels que les 'hanches', les prises d'air avant et le graphisme des feux arrière.

La calandre audacieuse et le capot 'musclé' laissent entrevoir la puissance de moteurs comme le V6 suralimenté de 380 ch. Les éléments tels que les minces feux avant *Full-LED*, les jantes forgées de 22" et le court porte-à-faux avant préservent en production le design du concept C-X17.

La nouvelle F-PACE peut confortablement accommoder cinq passagers. L'habitacle associe parfaitement les matériaux et les finitions premium, les touches de luxe comme les sièges arrière chauffants et inclinables électriquement et les technologies de pointe comme le système multimédia *InControl Touch Pro* et le tableau de bord virtuel HD de 12,3".

« En respectant rigoureusement nos principes de design, la nouvelle F-PACE est immédiatement reconnaissable en tant que Jaguar. Elle offre toute l'habitabilité attendue – et même plus – mais notre approche rigoureuse des surfaces, des proportions et de la pureté des lignes nous a permis de dessiner - selon moi - le véhicule le plus équilibré et le plus séduisant de sa catégorie. »

Ian Callum, Directeur du Design, Jaguar

L'architecture aluminium constitue une excellente base de travail pour les designers et les ingénieurs. Elle a été conçue dès le départ pour être modulaire, les roues pouvant ainsi être positionnées de façon précise pour offrir les proportions, le dynamisme et la polyvalence essentiels à un crossover performant.



L'empattement et les voies sont différents des autres Jaguar. Avec une longueur de 4731mm et un empattement de 2874mm, la nouvelle F-PACE présente le profil élégant et les porte-à-faux réduits caractéristiques du design Jaguar, ainsi qu'un habitacle exceptionnellement spacieux.

La place à l'arrière est la meilleure de sa catégorie et le volume du coffre est de 650 litres.

La carrosserie légère et rigide qui comprend 80% d'aluminium est la seule monocoque à utilisation intensive d'aluminium du segment. L'allègement vient aussi du hayon en composite et du magnésium employé pour certaines pièces comme la traverse.

Le modèle Diesel de 180ch à boîte manuelle et à propulsion ne pèse ainsi que 1665kg et ne rejette que 129g/km de CO₂. Doté du V6 Essence suralimenté de 380ch de la F-TYPE, la nouvelle F-PACE couvre le 0-100km en 5,5 secondes et atteint une vitesse maximum limitée électroniquement à 250km/h.

La grande rigidité de sa structure permet aux suspensions dérivées de la F-TYPE – double triangulation à l'avant et *Integral Link* à l'arrière – d'être encore plus efficaces. Le système «torque vectoring» de série et l'assistance de direction électrique confèrent à la F-PACE un confort et une tenue de route de référence.

Même le modèle d'entrée de gamme dispose d'amortisseurs mono-tubes de série. Le système *Adaptive Dynamics* contribue au confort et la tenue de route en mesurant les mouvements de la carrosserie 100 fois par seconde et des roues 500 fois par seconde afin d'optimiser l'amortissement en toutes circonstances.

Pour les enthousiastes, le système *Configurable Dynamics*, utilisé pour la première fois sur la F-TYPE, permet d'ajuster individuellement les paramètres de l'accélérateur, de la transmission automatique, de la direction et, si disponible, du système *Adaptive Dynamics*.

Grâce aux simulations numériques de mécanique des fluides et à l'expérience acquise avec la XE et la nouvelle XF, le coefficient de traînée de la F-PACE de seulement 0,34 contribue à réduire sa consommation et améliore encore son raffinement. Le véhicule a aussi été conçu pour réduire la portance et l'équilibre établi entre l'avant et l'arrière améliore le ressenti au volant et la stabilité à grande vitesse.



« La nouvelle F-PACE est un véhicule que nos clients du monde entier nous demandaient de faire. Les objectifs que nous nous sommes fixés sont particulièrement exigeants mais je suis fier de dire qu'ils ont tous été atteints ou dépassés par la F-PACE.

Il s'agit d'un crossover performant et dynamique mais qui offre aussi une conduite confortable et silencieuse. Le design inspiré de la F-TYPE associe un look spectaculaire à un habitacle spacieux et un coffre exceptionnellement logeable. Grâce à notre nouveau système multimédia, la traction intégrale évoluée et l'ensemble des technologies de sécurité active, la nouvelle F-PACE rend chaque trajet plus agréable et plus gratifiant. »

Kevin Stride, Vehicle Line Director, Jaguar F-PACE

Le système de traction intégrale (AWD) avec couple à la demande est le plus sophistiqué jamais conçu par Jaguar, capable de gérer un couple très élevé. Il comprend le système de contrôle développé pour la F-TYPE AWD : *Intelligent Driveline Dynamics* (IDD). L'IDD préserve l'agilité et la tenue de route typique d'une propulsion mais peut imperceptiblement transférer le couple aux roues avant pour exploiter les avantages d'une meilleure motricité sur toutes les surfaces et par tous les temps.

L'adaptation au revêtement (*Adaptive Surface Response* ou ASR), développée sur la base de la technologie brevetée du *Terrain Response* de Land Rover, renforce encore l'efficacité de l'AWD dans des conditions difficiles. Intégrée au *Drive Control*, l'ASR identifie le revêtement et optimise la cartographie du groupe motopropulseur et du contrôle de stabilité dynamique. Déjà présent sur la toute nouvelle XF, l'ASR dispose maintenant d'un troisième mode destiné à la neige profonde et aux graviers.

Le contrôle de progression toutes surfaces (*All Surface Progress Control* ou ASPC) gère l'accélérateur et les freins pour des démarrages en douceur dans des conditions difficiles : le conducteur se contente de tourner le volant. L'ASPC fonctionne entre 3,6 et 30km/h et la vitesse peut être choisie en utilisant les commandes du régulateur de vitesse. L'ASPC est compatible avec les modèles à propulsion et à transmission intégrale.

Pour les conducteurs à la recherche des mêmes résultats mais qui veulent utiliser la pédale d'accélérateur, il existe le *Low-Friction Launch* (LFL, ou démarrage en situation de faible motricité). Cette fonction permet d'accélérer très progressivement pour faciliter le contrôle du véhicule. La nouvelle F-PACE est la première Jaguar à en être dotée.



La F-PACE a été conçue pour répondre aux normes internationales les plus strictes relatives à la sécurité des occupants et des piétons. Le niveau de sécurité active est tout aussi élevé. La caméra stéréo au cœur du système de freinage d'urgence autonome comprend maintenant la détection des piétons pour la première fois sur une Jaguar. La caméra stéréo sert aussi aux systèmes d'avertissement de changement de voie et de maintien de trajectoire, de reconnaissance des panneaux, au limiteur de vitesse intelligente et au *Driver Condition Monitor* (surveillance des réactions du conducteur).

Les informations principales telles que la vitesse du véhicule et les limitations de vitesse peuvent être projetées directement dans le champ de vision du conducteur sur l'affichage tête haute à laser. Les images en couleurs à fort contraste peuvent aussi montrer le réglage du régulateur de vitesse et les étapes de l'itinéraire. Par rapport aux systèmes conventionnels, la technologie laser est plus compacte et plus légère et l'affichage reste lisible même par grand soleil.

L'infodivertissement et la connectivité sont tout aussi évolués. Le système premium *InControl Touch Pro* dispose d'un écran tactile de 10,2", d'un processeur quad-core, d'un disque SSD (*solid-state drive*) et d'Ethernet. L'interface est intuitive, les graphismes clairs et réactifs. Le système de navigation permet de gagner du temps sur son trajet quotidien en le mémorisant, propose les itinéraires de porte à porte et prévient même les autres de votre heure d'arrivée. L'itinéraire peut aussi s'afficher en plein écran – en 3D – sur le tableau de bord virtuel HD de 12,3".

La nouvelle F-PACE présente aussi en première mondiale l'*Activity Key* de Jaguar. Un bracelet étanche, antichoc avec un transpondeur intégré autorise, pour la première fois sur ce segment, un style de vie actif car il permet de laisser les clés en sûreté à l'intérieur de la voiture verrouillée – particulièrement utile si vous allez par exemple faire du surf ou du kayak.

En verrouillant la F-PACE à l'aide de l'*Activity Key*, les clés laissées à l'intérieur sont désactivées. L'*Activity Key* utilise les mêmes fréquences d'ondes que les autres clés et permet de verrouiller ou déverrouiller le véhicule en l'approchant du J de Jaguar sur le hayon. L'*Activity Key* n'a pas de pile et vous n'aurez donc pas à vous inquiéter de la changer.

Première édition : Un Concept-car pour le monde réel

Pour célébrer le lancement de la nouvelle F-PACE, un modèle spécial appelé Première édition sera proposé en nombre strictement limité (40 exemplaires pour la France) et seulement pendant la première année de production. Motorisée par le V6 Essence suralimenté de 380ch et le V6 Diesel de 300ch, cette Première édition se distingue par deux teintes exclusives – *Caesium Blue* et *Halcyon Gold* – qui rappellent les concepts C-X17 dévoilés en 2013 aux salons de Francfort et de Guangzhou.



Les clients pourront aussi opter pour *Rhodium Silver* et *Ultimate Black*. Autres équipements : jantes de 22" Double Helix à 15 branches en finition *Grey* avec inserts contrastés, *Adaptive Dynamics*, feux avant full-LED, prises d'air du bouclier *Gloss Black* et un toit panoramique coulissant.

Dans l'habitacle, les sièges en cuir Windsor *Light Oyster* comprennent des doubles surpiquûres et un motif pied-de-poule influencé par l'intérieur du C-X17. Le savoir-faire traditionnel de Jaguar s'harmonise parfaitement avec l'éclairage d'ambiance à 10 couleurs, le système multimédia *InControl Touch Pro* et le bloc d'instruments HD de 12,3".

La gamme résumée

Déclinaison de la gamme F-PACE :

F-PACE Pure,

F-PACE Prestige,

F-PACE Portfolio,

F-PACE R-Sport,

F-PACE S,

Ainsi que durant la première année de production, F-PACE Première édition (40 exemplaires pour la France)

Les motorisations seront les suivantes : 2L Diesel de 180ch avec boîte manuelle, propulsion (RWD) et transmission intégrale (AWD), et boîte automatique AWD; 3L Diesel de 300ch, automatique, AWD; 3L Essence de 340 et 380ch, automatique, AWD

La nouvelle F-PACE est produite dans l'usine Jaguar Land Rover de Solihull (R.U.) aux côtés de la berline Jaguar XE.

La nouvelle F-PACE sera disponible à partir de 42 740€ TTC avec le programme Jaguar Care, incluant garantie, entretien et assistance pendant 3 ans, kilométrage illimité – 3ème modèle Jaguar à proposer cette offre unique après la XE et la nouvelle XF



DESIGN

La nouvelle F-PACE associe les influences de la F-TYPE à une habitabilité exceptionnelle pour offrir une présence incontestablement Jaguar et une polyvalence hors-pair

Le concept C-X17 devenu réalité

La nouvelle F-PACE présente de nombreuses premières. Il s'agit du premier crossover de Jaguar, du premier modèle à utilisation intensive d'aluminium dans sa catégorie et le premier devant ses concurrents en termes de volume du coffre, largeur de l'habitacle, espace aux jambes à l'arrière et facilité d'accès à l'arrière. La nouvelle F-PACE propose la facilité d'utilisation au quotidien dans une carrosserie de concept-car.

La nouvelle F-PACE respecte l'esthétique du concept C-X17, les deux ayant été dessinés par les mêmes équipes pour préserver la pureté du design. Grâce à la flexibilité de l'architecture aluminium, les designers ont pu travailler main dans la main avec les ingénieurs pour déterminer les dimensions principales telles que l'empattement et la largeur des voies afin de créer des proportions et des lignes typiquement Jaguar.

« Nous avons dessiné la nouvelle F-PACE pour en faire avant tout une Jaguar. C'est pourquoi elle est équilibrée, dynamique, sensuelle avec des surfaces pures. Son apparence moderne et déterminée a clairement été influencée par la F-TYPE.

Une Jaguar doit attirer votre regard à 200 mètres et je pense que la présence de la F-PACE sur la route n'a pas d'égal. L'architecture aluminium nous a donné la liberté de créer une voiture élégante avec du caractère.

Elle s'affirme, n'agresse pas. Mais elle est également polyvalente et apporte des réponses concrètes aux questions de tous les jours. La nouvelle F-PACE est une Jaguar sportive capable de transporter cinq personnes et leurs bagages par tous les temps et en tous lieux. »

Ian Callum, Directeur du Design, Jaguar

L'influence de la F-TYPE est immédiatement reconnaissable à l'arrière, du graphisme des feux arrière à LED aux 'hanches' musclées. L'inclinaison de la vitre de hayon masque le volume hors-pair du coffre. L'influence de la F-TYPE s'étend au profil de la F-PACE, avec sa ligne de toit élégante et son court porte-à-faux avant. Les prises d'air avant sont aussi typiquement Jaguar. Les grandes jantes – particulièrement celles de 22" – mettent son design en valeur.



Les surfaces tendues et les lignes épurées des panneaux latéraux – formés à partir d’une seule feuille d’aluminium – témoignent de l’expertise de Jaguar en termes de design, de conception et de fabrication de véhicules à partir de ce métal léger. Reflet de l’équilibre trouvé entre forme et fonction, la géométrie de chaque montant a été optimisée au dixième de millimètre près pour offrir la meilleure visibilité à tous les occupants.

La calandre verticale renforce le potentiel tout-terrain de la F-PACE tout en contribuant à l’efficacité aérodynamique de la voiture. Le bossage couvre la totalité du capot en aluminium pour mettre en valeur les performances du véhicule.

Les feux avant adoptent la technologie full-LED et des feux de jour en forme de ‘J’. Les feux antibrouillard à LED ont été développés en interne et utilisent l’optique des écrans TV pour plus de compacité et une source lumineuse exceptionnellement douce et homogène.

Voyager en première classe : espace, luxe et raffinement

La nouvelle F-PACE est une vraie 5 places.

La position de conduite ‘*Sports Command*’ est assez élevée pour inspirer confiance tout en restant sportive. Les sièges de sport, qui offrent un confort et un soutien exceptionnels, sont chauffants et refroidissants, proposent 14 réglages et du cuir Windsor, des surpiquûres doubles et des appuie-tête gaufrés.

La courbe de la porte avant se prolonge sur le tableau de bord et donne l’impression de se trouver dans un cockpit. Les finitions contemporaines comprennent des habillages en métal tels que *Meshed Aluminium* et des boiseries comme le *Satin Grey Ash*.

Le tableau de bord intègre deux compteurs analogiques et un affichage TFT central, ou bien des instruments virtuels HD sur un écran de 12,3” proposant quatre thèmes visuels et la navigation 3D en plein écran. L’écran tactile multimédia comprenant le système *InControl Touch Pro* mesure 10,2”. L’éclairage d’ambiance propose 10 couleurs en option.

L’empattement long de 2874mm facilite l’accès aux places arrière qui ont été dessinées pour que les assises latérales soient les plus éloignées possible afin d’offrir le maximum d’espace au troisième occupant. Le positionnement des sièges et la hauteur de la ceinture de caisse permettent même aux enfants de petite taille d’avoir une bonne visibilité. Le confort est encore renforcé par la climatisation 4 zones optionnelle avec des sorties d’air sur les montants B.



Les sièges arrière peuvent être repliés à 40:20:40 et sont inclinables électriquement tout en préservant la garde au toit dans les 6 positions malgré la ligne dynamique du pavillon. La forme de la garniture de pavillon a été étudiée pendant des mois afin d'optimiser la garde au toit, jusqu'à l'utilisation d'aimants pour sa fixation qui sont plus compacts que les attaches traditionnelles.

L'habitacle est spacieux, luxueux et polyvalent. Les vide-poches des portes peuvent recevoir des grandes bouteilles et les espaces de rangement des deux côtés de la console centrale ont été conçus pour les smartphones avec un caoutchouc antidérapant au fond. La console offre aussi un double porte-gobelet qui peut être fermé par un couvercle coulissant *gloss black* en option.

Le coffre de rangement dispose d'une prise 12V et jusqu'à 3 ports USB. La prise HDMI/MHL permet aux occupants de transférer des fichiers, y compris vidéos, du système d'infodivertissement *InControl Touch Pro* vers une tablette par exemple et de les jouer en utilisant l'appareil lui-même. La console arrière comprend jusqu'à 2 prises 12V ou 2 prises USB supplémentaires. Sur la plupart des modèles, des porte-gobelets sont intégrés à l'accoudoir arrière.

La F-PACE offre également un coffre exceptionnellement grand : 650 litres. L'espace est d'autant plus utilisable qu'il est large de 1255mm – suffisant pour loger 2 sacs de golf ou 4 grandes valises par exemple. Les dossiers des sièges arrière autorisent le transport d'objets longs et, une fois rabattus, le volume du coffre atteint 1740 litres.

La facilité d'utilisation est encore renforcée par le seuil de chargement bas et le plancher plat réversible : un côté est moqueté, l'autre couvert de caoutchouc. La plage arrière peut être rangée sous le plancher de même que le filet de protection en option. Ou alors l'espace peut loger une roue de secours complète.

Le hayon en composite peut être électrique en option et 'mains libres' : il suffit à l'utilisateur de faire un mouvement du pied pour que les détecteurs reconnaissent le mouvement et déclenchent l'ouverture ou la fermeture.



INFODIVERTISSEMENT ET CONNECTIVITÉ

Que vous vouliez un système de navigation qui informe vos contacts de votre heure d'arrivée, connecter jusqu'à 8 appareils à la borne Wi-Fi ou seulement jouer votre playlist – tout est possible avec la nouvelle F-PACE

***InControl Touch* : Puissant et intuitif**

La nouvelle F-PACE propose de série le système multimédia *InControl Touch*. S'appuyant sur un écran tactile capacitif de 8", intuitif et offrant des graphismes contrastés et clairs, il répond aux gestes utilisés sur les tablettes et les smartphones tels que le balayage pour changer de page ou le glissement pour dérouler les cartes routières.

La planification d'un trajet est plus facile qu'auparavant et les calculs d'itinéraire plus rapides grâce aux informations stockées sur la carte SD pouvant s'afficher en 2D et en 3D.

Chaque changement de direction peut être projeté sur l'affichage tête haute en option pour permettre au conducteur de garder les yeux sur la route.

***InControl Touch Pro* : à la pointe de la technologie**

InControl Touch Pro est le système multimédia le plus sophistiqué que Jaguar ait jamais développé. Conçu en interne, il s'appuie sur un processeur quad-core, un disque SSD (*solid-state drive*) de 60GB et sur Ethernet.

Le système comprend un écran tactile de 10,2", le plus grand du segment. Comme sur une tablette, il n'y a pas de boutons sur les côtés, toutes les fonctions ayant été intégrées dans la section inférieure de l'écran tactile.

L'écran d'accueil peut être personnalisé et des widgets ajoutés – il est même possible d'ajouter des écrans d'accueil supplémentaires. L'affichage extra large permet d'accéder à plusieurs informations de façon simultanée comme le journal d'appels, les données de navigation ou la météo.

Les données de navigation stockées sur la carte SSD sont accessibles en une fraction du temps nécessaire aux technologies conventionnelles. L'utilisateur peut 'zoomer' en 'pinçant' ou en 'balayant'.



La fonctionnalité de 'navigation à l'estime' interprète les données provenant des capteurs du véhicule et permet de positionner la voiture de manière précise même en l'absence de signal GPS

Les informations géographiques ajoutent une nouvelle dimension au système. Une fois entrée la destination, le système vérifie s'il y a assez d'essence pour le trajet. Dans le cas contraire, les stations essence seront indiquées. Taper sur l'une d'entre elles crée aussitôt une destination intermédiaire.

Il est aussi possible de partager votre destination, votre position actuelle et votre heure d'arrivée estimée avec d'autres personnes par e-mail ou texto. Si l'heure d'arrivée change, une mise à jour peut être envoyée automatiquement.

Le mode 'commute' mémorise votre trajet quotidien de façon à vous suggérer, en cas d'embouteillage, un itinéraire alternatif basé sur les données historiques et l'information trafic en temps réel. Le mode 'Approche' affiche une vue interactive à 360° de votre destination quand vous en êtes à 200m – il trouve même les places de stationnement disponibles les plus proches et vous y guide.

Et une application pour iOS et Android affiche des itinéraires de porte à porte et vous permet de terminer votre trajet en transport en commun ou à pied.

Si vous voulez seulement écouter de la musique, *InControl Touch Pro* propose un choix de deux systèmes audio numériques développés avec les experts britanniques Meridian, dont un de 825W *Sound Surround* et 17 haut-parleurs pour une reproduction sonore optimale et un faible taux de distorsion qui fait référence.

Les images *Gracenote* stockées sur le SSD – 10GB sur les 60GB sont dédiés au stockage média – permettent d'enrichir votre expérience musicale, et les fonctions telles que 'jouer des morceaux semblables' facilitent la recherche et la compilation de vos titres favoris.



Préparer l'avenir : une architecture de dernière génération

Les différents modules de *InControl Touch Pro* sont connectés via le système Ethernet; Jaguar est l'un des tous premiers constructeurs à intégrer une telle technologie de réseau qui offre des temps de réponse cinq fois plus courts que les autres systèmes.

Avec une bande passante pouvant atteindre 1Gbit/seconde, Ethernet peut gérer un volume massif de données et, associé au puissant processeur quad-core et au drive SSD, *InControl Touch Pro* pourra proposer encore plus de fonctionnalités à l'avenir.

Toujours connecté : le monde de *InControl*

InControl Apps permet au conducteur d'accéder aux applications d'un smartphone sous Android ou Apple via les systèmes d'infodivertissement *InControl Touch* et *InControl Touch Pro*. Une fois l'appareil connecté par un câble USB sur le port de la console centrale, les applications compatibles sont visibles sur l'écran tactile du véhicule.

À l'aide de la carte SIM intégrée et de l'antenne de la voiture assurant la meilleure réception possible, la nouvelle F-PACE peut fonctionner comme une borne Wi-Fi et permet de connecter jusqu'à 8 appareils.

Les conducteurs peuvent utiliser un smartphone sous iOS ou Android et l'application *InControl Remote* pour se connecter à leur F-PACE d'où qu'ils soient. Avec *Remote Essentials* ils peuvent vérifier si le véhicule est verrouillé ou pas, si les portes ou vitres sont ouvertes, ou même le niveau de carburant. Ils peuvent retrouver où est garé le véhicule et même recevoir des alertes comme un niveau bas de liquide lave-glace.

Remote Premium permet en plus au conducteur de verrouiller ou déverrouiller les portes à distance, d'être alerté si l'alarme se déclenche, avec la possibilité de la réinitialiser. La fonction 'bip et clignotement' permet au conducteur de retrouver sa voiture – idéal dans les parkings bondés.

InControl Secure contribue à la sécurité grâce à la surveillance active du véhicule. En cas de vol, le dispositif de repérage informe le conducteur et fournit les informations nécessaires à la localisation et à la récupération rapides du véhicule.

Même si le véhicule est volé en utilisant la clé, le conducteur peut utiliser l'application *InControl Remote* pour lancer l'alerte.

Si un accident assez sévère pour déclencher les airbags se produit, *InControl Protect* informe automatiquement les services d'urgence et fournit la position géographique de la voiture. Les occupants peuvent également déclencher l'appel d'urgence manuellement à l'aide d'un bouton.



ARCHITECTURE ET STRUCTURE DE CARROSSERIE

Conçu pour offrir des aptitudes exceptionnelles sur tous les terrains et dans toutes les circonstances, la F-PACE associe l'aluminium, les aciers évolués et les composites pour obtenir une structure intrinsèquement légère et rigide

Le seul véhicule à utilisation intensive d'aluminium de son segment

L'efficacité de l'aluminium dans la stratégie d'allègement de Jaguar a fait ses preuves. Ce matériau est utilisé de façon extensive dans les F-TYPE, XE, XF et XJ.

La nouvelle F-PACE est le dernier modèle à bénéficier de l'expertise de Jaguar dans les domaines du design et de l'assemblage de monocoques aluminium. La nouvelle F-PACE comprend plus d'aluminium – 80% – que ses concurrents ce qui, associé au hayon en composite et aux pièces en magnésium, permet à la version Diesel de 180ch avec transmission manuelle de ne peser que 1665kg, de ne consommer que 4,9 l/100km et de n'émettre que 129g/km de CO₂.

La structure, qui comprend aussi des aciers haute résistance, est assemblée à l'aide de 2616 rivets auto-perçants, 72,8 mètres d'adhésifs structurels et 566 points de soudure. La rigidité torsionnelle qui en résulte est équivalente à celle de la nouvelle XF.

La F-FACE est le troisième modèle développé à partir de l'architecture aluminium de Jaguar. Il contient encore plus d'aluminium, dont presque un tiers d'alliage RC5754 produit principalement à partir de matériau recyclé et spécifique à Jaguar Land Rover.

À l'opposé des plateformes qui imposent des contraintes importantes en termes de design à cause du grand nombre de pièces communes, l'architecture aluminium permet plus de différenciation – de nombreux éléments déterminants pour les caractéristiques du véhicule varient d'un modèle à l'autre. C'est ainsi que les tourelles de suspension avant en aluminium coulé ont par exemple été redessinées pour augmenter la garde au sol et le débattement de suspension. Les traverses avant sont plus grosses pour plus de rigidité.

Les points d'ancrage des berceaux ont été revus pour contribuer à la rigidité totale en évitant le surpoids associé aux renforcements locaux.

Toutes ces mesures permettent à la F-PACE d'offrir un dynamisme hors-pair mais aussi un coffre exceptionnel – largeur de 1255mm et volume de 650 litres.



C'est ce souci du détail qui a permis aux designers et aux ingénieurs de préserver la pureté des lignes du concept C-X17 tout en atteignant les objectifs de poids et d'habitabilité.

Les appuie-tête arrière par exemple devaient être très solides tout en maximisant la garde au toit et autorisant une ligne basse de pavillon. La structure arrière se devait d'être extrêmement rigide même si l'ouverture du hayon devait être la plus grande possible.

Les 'hanches' latérales ont constitué le plus gros défi en raison de leur complexité. Un raccord visible aurait simplifié l'emboutissage mais un tel compromis était inacceptable. Les avancées dans les domaines de l'assemblage et de l'outillage ont permis d'obtenir la forme recherchée sans joints visibles.

Sécurité accrue, poids réduit

La nouvelle F-PACE a été dessinée et conçue pour répondre aux réglementations internationales les plus contraignantes tout en réduisant son poids.

Les aciers ultra haute résistance, dont les aciers au bore, sont normalement utilisés pour renforcer les montants B et réduire l'impact des collisions latérales mais la densité élevée de tels matériaux les rend lourds. L'optimisation des emboutis d'aluminium des montants B et de la structure supérieure de la carrosserie a permis d'éliminer la plupart de l'acier et d'alléger le véhicule tout en préservant l'intégrité structurelle de la cellule de sécurité.

Protection des piétons

La protection des piétons a aussi été approfondie. Le design des crossovers étant différent de celui des berlines – notamment à cause du capot plus élevé – les systèmes de protection des piétons ont dû être conçus différemment.

Le berceau avant a été dessiné pour être suffisamment rigide et durable pour répondre aux exigences hors-piste mais aussi pour se déformer de façon contrôlée en cas d'impact avec un piéton. L'énergie est absorbée progressivement pour minimiser les risques de blessure sérieuse.

La forme du capot en aluminium a aussi été étudiée pour protéger les piétons. Un avantage intrinsèque est le plus grand espace entre le capot et le moteur qui permet d'absorber l'énergie et d'éviter le contact avec les points durs du compartiment moteur.

Le bord du capot a été redessiné et le mécanisme d'essuie-glace repositionné pour encore améliorer la protection des piétons. Un tel développement a pris 15.000 heures de travail d'ingénierie et 100.000 UCT de simulation.



CHÂSSIS

Pas de compromis. La nouvelle F-PACE incarne l'ADN de la dynamique Jaguar dans un crossover performant : direction réactive, agilité et confort sur tous les revêtements

Agile, directe, réactive

La F-PACE a été conçue dès le départ pour se différencier de la concurrence. Le but pour Jaguar était de doter la F-PACE du caractère dynamique de ses berlines et sportives.

Cette approche a entraîné des objectifs exigeants en termes de poids, de distribution des masses, de rigidité torsionnelle et d'aérodynamisme. Grâce à l'architecture aluminium idéalement rigide, la F-PACE dispose d'un empattement long de 2874mm qui profite à son confort mais aussi à sa tenue de route car il permet de centrer la masse entre les essieux.

Viennent s'ajouter la suspension à double triangulation à l'avant et *Integral Link* à l'arrière ainsi que l'assistance électrique de direction (EPAS) qui confèrent au véhicule un dynamisme hors pair quel que soit le terrain.

« Chaque Jaguar est conçue pour offrir le meilleur en termes d'agilité, de réactivité, de tenue de route et de confort – et la F-PACE ne fait pas exception. »

L'expérience acquise sur la F-TYPE a permis de concevoir une direction plus précise, plus connectée. La suspension à double triangulation et Integral Link permet d'atteindre un équilibre idéal entre tenue de route et confort et fait de la F-PACE un véhicule aussi agréable à conduire qu'à être conduit – sur n'importe quelle surface. »

Mike Cross, Chief Engineer of Vehicle Integrity, Jaguar

Ayant fait ses preuves sur la F-TYPE, la suspension à double triangulation a été reprise sur la F-PACE. La rigidité du carrossage permet aux pneumatiques de réagir aux forces latérales plus rapidement et donc d'améliorer l'agilité et la réactivité du véhicule.

Pour être la plus légère possible, la suspension est constituée presque exclusivement d'aluminium, y compris les fusées forgées à partir de moules pour en maximiser la rigidité et en réduire le poids.



Integral Link : avance confortable

Fruit de nombreuses années de recherche, *Integral Link* est la suspension arrière la plus sophistiquée du segment et combine la rigidité latérale et longitudinale requise pour assurer le meilleur en termes de tenue de route et de confort.

Les coussinets contrôlant les forces longitudinales peuvent être plus souples que sur les suspensions multibras conventionnelles pour une meilleure absorption d'énergie et donc un confort plus souple et plus silencieux. La rigidité latérale et de chasse est aussi accrue pour plus de réactivité et plus de stabilité au freinage.

Les liaisons supérieures sont en aluminium forgé, le bras inférieur en aluminium coulé en creux – solution idéale pour cette pièce complexe. Les ressorts et amortisseurs sont montés séparément pour un positionnement idéal. Le design est très compact et minimise l'intrusion dans le coffre.

Direction à assistance variable : plus précise, plus réactive

Du volant jusqu'au contact des pneumatiques sur la route, chaque composant a été conçu pour atteindre la précision, la réactivité et la linéarité qui constituent l'ADN de Jaguar et donnent l'impression au volant de ce crossover performant de conduire une sportive.

Pour atteindre cet objectif, la crémaillère de direction reçoit un cinquième ancrage et les connexions berceau-carrosserie ont été rigidifiées. Et l'aérodynamisme a été développé pour obtenir un équilibre de portance entre l'avant et l'arrière plus proche d'une berline que d'un crossover.

L'assistance de direction électrique (EPAS) a également évolué. Le logiciel a été reconfiguré en s'appuyant sur l'expérience acquise avec la F-TYPE, la XE et la XF, mais la F-PACE bénéficie en plus d'un contrôle en boucle fermée. Des algorithmes spécifiques calculent les remontées d'information de la route et s'appuient sur ces données pour adapter le niveau d'assistance de direction.

Le système EPAS est doté de série de l'assistance variable. Le plus le conducteur tourne le volant, le plus il devient réactif.

Comme EPAS ne requiert d'énergie que quand le volant est tourné, la baisse de la consommation mixte (cycle UE) peut atteindre 3%.



Les jantes et les pneumatiques les plus grands du segment

Conçu méticuleusement et testé de façon exhaustive, chaque ensemble jante-pneumatique offre le meilleur équilibre entre adhérence, faible résistance, confort et durabilité. La F-PACE offre un choix de dimensions hors pair, allant de 18" pour réduire la résistance aérodynamique à 22", le diamètre le plus grand du segment.

La gamme de jantes de 22" – unique sur ce segment – a été conçue par le département *Special Vehicle Operations* de Jaguar Land Rover. En aluminium forgé, elles contribuent au look de concept-car de la F-PACE mais aussi à son dynamisme et à sa motricité sur des revêtements difficiles.

Les pneumatiques 265/40/R22 spécifiquement conçus offrent non seulement une motricité exceptionnelle mais aussi un meilleur confort et une résistance accrue. La hauteur des flancs supérieure aux 21" proposés par la concurrence, améliore l'absorption des nids-de-poule.

Systeme Torque Vectoring

Autre technologie développée initialement pour la F-TYPE, le *Torque Vectoring* freine les roues intérieures pour réduire le sous-virage à l'entrée d'une courbe et aider le conducteur à maintenir sa trajectoire. Le système fonctionne principalement sur la roue intérieure arrière pour éviter d'affecter les remontées d'information dans la direction.

Afin de préserver l'ADN Jaguar et rendre le système le plus efficace possible, l'étalonnage a été effectué en interne et le module de contrôle est spécifique. Le contrôle des roues étant très précis, il apporte aussi un plus à faible vitesse, par exemple en situation de conduite dans la boue ou sur la neige.

Adaptive Dynamics et Configurable Dynamics : le contrôle absolu

Tous les modèles sont dotés d'amortisseurs mono-tube de série qui contribuent à la réduction des masses non suspendues. Ils sont aussi plus réactifs que les amortisseurs bi-tube conventionnels et offrent donc une meilleure tenue de route.

Adaptive Dynamics contrôle les mouvements de caisse 100 fois par seconde et les mouvements de roue 500 fois par seconde pour adapter l'amortissement aux conditions et offrir plus de confort à faible vitesse et une meilleure tenue de route à plus grande vitesse.



Développée initialement pour la F-TYPE, la dynamique configurable permet au conducteur d'adapter la cartographie de l'accélérateur, la stratégie de changements de vitesses, le ressenti du volant et les paramètres du système *Adaptive Dynamics* à l'aide de l'écran tactile central.

Sur les modèles équipés du système d'infodivertissement *InControl Touch Pro*, le conducteur dispose de la fonction *Dynamic-i* qui affiche un chronomètre, un accéléromètre et une cartographie de la réponse de la pédale d'accélérateur.



MOTORISATIONS

De l'efficacité du Diesel Ingenium à 4 cylindres ne rejetant que 129g/km à la puissance du V6 suralimenté de 380ch de la F-TYPE, tous les moteurs offrent l'équilibre idéal entre performances, raffinement et sobriété tout en répondant aux normes Euro 6. Entre les transmissions manuelles et automatiques, la propulsion ou la transmission intégrale, la F-PACE propose un choix de modèles particulièrement étendu

Diesel Ingenium : consommation basse, couple élevé

Le moteur Diesel *Ingenium* s'appuie sur de nombreuses technologies de pointe, dont la réduction catalytique sélective (SCR) et la recirculation à basse pression des gaz d'échappement (EGR) pour réduire les émissions de NOx et de CO₂. Conçu et produit en interne, ce moteur de 2 litres développe 180ch/430Nm, et des accélérations puissantes à tous les régimes. Il ne consomme que 4,9l/100km et ne rejette que 129g/km de CO₂ avec la boîte manuelle à 6 rapports en version à propulsion.

Ingenium est l'un des premiers moteurs diesel doté du calage variable des soupapes : un phaseur sur l'arbre à cames d'échappement permet au système de post-traitement d'atteindre sa température de fonctionnement le plus rapidement possible et de réduire les émissions.

Le système d'injection à rampe commune de 1800 bars et la dernière génération de turbos à géométrie variable favorisent une combustion efficace et propre. La recirculation des gaz d'échappement (EGR), intégrant un circuit haute pression et un circuit basse pression refroidi, minimise les pertes de pompage alors que la réduction des températures maximales en chambre de combustion limite les émissions d'oxyde d'azote (NOx).

La réduction catalytique sélective (SCR) intégrée au système de traitement des gaz d'échappement permet d'abaisser les NOx à un très bas niveau. En injectant une solution d'urée en amont du catalyseur SCR, le NOx est transformé en azote et en eau et répond ainsi aux contraintes drastiques de la norme Euro 6 ainsi qu'aux normes internationales les plus strictes. Si le réservoir a besoin d'être rempli entre deux révisions, l'approche est simple : le goulot est situé juste à côté du col de remplissage de carburant.

Un V6 Diesel de 700Nm

Le nouveau V6 Diesel 3L de Jaguar est encore plus puissant – 300ch – et coupleux – 700Nm. Accouplé exclusivement à la boîte automatique à 8 rapports et à la transmission intégrale, ce moteur remarquable permet à la F-PACE de couvrir le 0-100km en 6,2 secondes seulement tout en ne consommant que 6 l/100km et ne rejetant que 159g/km de CO₂ en cycle mixte européen.

La rampe commune piézoélectrique injecte le carburant dans les chambres de combustion sous une pression de 2000 bars via des injecteurs qui améliorent le mélange et donc l'efficacité de la combustion.

Les deux turbos à déclenchement séquentiel-parallèle du système de suralimentation sont dotés de turbines plus aérodynamiques et plus efficaces et de roulements à billes en céramique pour réduire les frottements, particulièrement à basse température – pour un couple disponible plus tôt et donc une meilleure réactivité quand le conducteur l'exige.

La pompe de refroidissement désamorçable permet au moteur de monter en température plus rapidement et la pompe à huile à deux phases réduit les pertes parasites en adaptant le flux de lubrifiant à la charge moteur. Le système EGR à haute pression est complété par un système EGR à basse pression pour améliorer l'efficacité du moteur et réduire la formation de NOx dans les chambres de combustion. Le SCR réduit encore plus les émissions de NOx et permet de répondre aux normes Euro 6.

Le cœur d'une sportive : V6 Essence suralimenté

Les enthousiastes à la recherche d'une conduite sportive peuvent opter pour le V6 3L suralimenté développant 340 ou 380ch et provenant de la F-TYPE.

Le compresseur de type Roots vient se loger dans l'angle de 90° des cylindres. Associé à l'injection directe et aux soupapes d'admission et d'échappement à calage variable, le compresseur permet d'optimiser la puissance et le couple à tous les régimes.

Les deux versions sont associées à la boîte automatique à 8 rapports et à la transmission intégrale. Le moteur de 380ch est réservé aux modèles F-PACE Première édition et S et leur permet de couvrir le 0-100km/h en 5,5 secondes et d'atteindre la vitesse maximale limitée électroniquement à 250 km/h.

Moteur essence à 4 cylindres suralimenté : couple élevé, consommation basse

Certains marchés proposeront le moteur 2L essence. Conçu pour égaler des plus grosses cylindrées atmosphériques mais avec une consommation et des émissions bien plus faibles, le 4 cylindres développe un couple maximal de 340 Nm de 1750 à 4000 tr/mn.

A la transmission automatique à 8 rapports, ce moteur léger permet de très bonnes accélérations à tous les régimes : le 0-100km/h est couvert en 7,5 secondes et le 80-120km/h en seulement 5,0 secondes.



Une telle performance est rendue possible par l'association de l'injection directe à un turbo à faible inertie et au calage variable des soupapes d'admission et d'échappement. Autre caractéristique innovante, le carter de turbine intégré dans le collecteur d'échappement.

L'assemblage est ainsi allégé et la masse thermique réduite pour que le catalyseur atteigne sa température de fonctionnement plus rapidement et minimise les émissions.

Les meilleures transmissions développées avec ZF

Toutes les transmissions de la nouvelle F-PACE ont été développées avec ZF. Deux versions de la famille 8HP de ZF sont disponibles.

Les six cylindres sont associés à la version 8HP70, alors que les quatre cylindres reçoivent la transmission 8HP45 plus légère et plus compacte. Cette dernière est dotée d'un amortisseur pendulaire dans le convertisseur de couple : cet élément est très efficace pour absorber les vibrations à basse fréquence et permet au moteur de tourner à plus faible régime sans en affecter le raffinement.

Le sélecteur rotatif de vitesses de Jaguar reçoit maintenant une surface caoutchoutée pour une meilleure prise en main. Bien que les versions automatiques aient été développées pour être en permanence sur le bon rapport en fonction du mode choisi du *Drive Control* et du style de conduite, les enthousiastes pourront opter pour des changements manuels en utilisant les palettes au volant. Finies en chrome satiné sur les modèles Première édition et S, les palettes sont disponibles en accessoire en rouge ou argent anodisé.

La transmission manuelle à 6 rapports contribue aux émissions réduites à 129g/km sur la version à propulsion. Il s'agit aussi de la première transmission manuelle de Jaguar compatible avec la transmission intégrale.

Les mécanismes de changement de rapport ont été soigneusement optimisés pour être sportifs, doux et précis, assez résistants pour être positifs mais pas trop pour éviter les à-coups.

Le carter en aluminium et les arbres creux contribuent à l'allègement. Le système de lubrification 'semi-sèche' réduit les déperditions parasites : à la place de la lubrification par barbotage habituelle, une pompe mécanique compacte vaporise l'huile à faible viscosité sur les dents d'engrenages, les roulements et les anneaux de synchronisation.



TRANSMISSION INTÉGRALE (AWD)

La nouvelle F-PACE reçoit le système de transmission intégrale le plus sophistiqué jamais développé par Jaguar, encore plus évolué avec l' *Intelligent Driveline Dynamics* – développé initialement pour la F-TYPE AWD. Cette technologie associe l'équilibre de la propulsion et l'agilité typique de l'ADN Jaguar aux avantages d'une motricité optimisée – par tous les temps et en toutes circonstances

Comme la F-TYPE AWD, la nouvelle F-PACE dispose du système de couple à la demande. En situation normale, le couple est envoyé aux roues arrière pour préserver le caractère typique d'une propulsion. Les pertes parasites sont ainsi minimisées et donc la consommation et les émissions.

En cas de perte de motricité, l'IDD envoie précisément le couple requis aux roues avant. Ce processus ne prend que 165 millisecondes et est pratiquement transparent pour le conducteur.

Ces technologies assurent que la F-PACE garde le caractère d'une propulsion tout en exploitant la motricité de l'AWD si nécessaire. Ceci ne pouvait pas être obtenu avec un système AWD conventionnel permanent. Ce résultat a été obtenu grâce à l'expérience hors-pair de Jaguar Land Rover dans le domaine des transmission permanentes.

Au cœur du système se trouve une boîte de transfert compacte comprenant un embrayage multidisque humide et une chaîne de transmission vers l'essieu avant. 16% plus légère et 10% plus efficace que sa devancière, elle est aussi plus rapide. Elle peut passer de 100% du couple à l'arrière à une répartition 50 :50 en seulement 165 millisecondes. Si une partie du couple est déjà envoyée à l'avant, un transfert de couple additionnel ne prend que 100 millisecondes.

Le différentiel avant est capable d'accepter plus de couple que toute autre Jaguar AWD. Il contribue aux performances et aux aptitudes du véhicule, si bien que même si les deux roues arrière étaient sur du verglas, la F-PACE pourrait encore démarrer en n'utilisant que les roues avant.

Dynamique, intelligent, efficace

Intégré dans la boîte de transfert, le module IDD contrôle le transfert du couple. S'appuyant sur les données transmises par les capteurs de taux de lacet, d'angle du volant et d'accélération latérale, les algorithmes du système IDD évaluent en permanence la friction du revêtement de la route et le taux d'exploitation de la motricité de chaque pneumatique.



L'IDD a recours à une stratégie préventive et réactive. Lorsqu'il détecte que l'essieu arrière approche de sa limite de motricité, le couple est transféré à l'avant. Le couple peut aussi être envoyé vers l'avant pour réduire le survirage. L'IDD agit en réseau avec le *Drive Control* et le contrôle dynamique de stabilité (DSC).

Adaptation au revêtement : 3 modes pour encore plus d'aptitudes

Le système AWD de la F-PACE est rendu encore plus efficace grâce à la technologie de l'adaptation au revêtement (ASR) qui adapte la cartographie de l'accélérateur, de la transmission et du contrôle dynamique de stabilité (DSC) au revêtement.

Remplaçant le mode 'Pluie, glace, neige' du *Drive Control*, l'ASR fonctionne quelle que soit la vitesse et exploite la motricité disponible en toutes circonstances même dans les conditions les plus difficiles.

L'ASR a fait ses débuts sur la nouvelle XF avec deux modes – un pour les surfaces à faible motricité comme la neige et le verglas, et l'autre pour les revêtements à motricité moyenne comme le goudron humide et les graviers. Sur la F-PACE, un troisième mode a été développé pour faire face à des conditions extrêmes telles que la neige profonde ou les graviers instables.

Alors que sur verglas, par exemple, le passage du couple doit être le plus progressif possible, la cartographie sera bien plus agressive en cas de neige profonde parce que le moteur doit augmenter le couple très rapidement pour maintenir l'élan du véhicule.

Autre avantage de l'ASR : le système change de mode automatiquement et permet au conducteur de se concentrer sur sa conduite. Si la voiture passe par exemple d'une fine couche de neige à des gravillons puis à une couche épaisse de neige, l'ASR sélectionnera les modes adaptés, et ce rapidement – environ 4 secondes – et de façon imperceptible.

Intrinsèquement capable

La performance de la F-PACE sur tous les terrains et par tous les temps provient de l'expérience hors-pair de Jaguar Land Rover dans le domaine de la transmission intégrale ainsi que des avantages intrinsèques de l'architecture aluminium.

Conçue pour être aussi légère que possible, la structure monocoque est très rigide pour optimiser la tenue de route et les ratios puissance/poids et couple/poids. Elle autorise aussi des porte-à-faux courts essentiels à l'équilibre des lignes du véhicule mais aussi aux angles d'approche et de sortie de 25,5° et 26,0° respectivement.



La garde au sol est de 213mm et, au moment de la conception de l'architecture, l'ECU et les autres modules électroniques ont été placés le plus haut possible pour permettre à la F-PACE de franchir des gués de 525mm.

Testée à la limite : programme d'essais mondial

La nouvelle F-PACE a été conçue pour offrir une tenue de route exceptionnelle sur route mais aussi sur les autres terrains et par tous les temps. Pour ce faire, le véhicule a été soumis à un programme exigeant allant de la chaleur intense de Dubaï au froid glacial du nord de la Suède.

Plus de 400.000km ont été parcourus dans ces seules deux régions, avec des températures pouvant descendre à -40°C ou grimper jusqu'à 50°C. Ces essais ont permis de vérifier le fonctionnement de la climatisation comme de l'écran tactile multimédia dans des conditions extrêmes.

Le centre d'essais Jaguar Land Rover à Arjeplog, comprend 60 km de circuits, de pentes, de lignes droites à adhérence mixte. À Dubaï, la F-PACE a été testée pour la première fois sur des cols de montagne gravillonnés et des lits de rivière asséchés appelés 'wadis'.

C'est aussi la première fois qu'une Jaguar est évaluée dans la boue et les ornières du centre d'Eastnor au R.U. ; jusqu'à maintenant seuls les véhicules Land Rover y étaient testés. La nouvelle F-PACE n'a donc pas été comparée aux berlines mais bien aux normes 4x4 de Land Rover.



SYSTÈMES SOPHISTIQUÉS D'ASSISTANCE À LA CONDUITE

La nouvelle F-PACE propose toutes les technologies destinées à simplifier les trajets et à les rendre plus sûrs, allant des systèmes de motricité sur les revêtements à faible adhérence jusqu'au système de freinage d'urgence capable de détecter les piétons

Contrôle de motricité toutes surfaces (All Surface Progress Control ou ASPC)

Neige, verglas, herbe humide : démarrer en douceur sur de telles surfaces, surtout en pente, est pratiquement impossible, la moindre pression sur l'accélérateur faisant patiner les roues. Les systèmes de contrôle de motricité conventionnels réagissent après que les roues ont commencé à dérapier – et c'est souvent trop tard.

S'appuyant sur des dizaines d'années d'expérience Jaguar Land Rover en tout-terrain, l'ASPC constitue un changement radical parce que le conducteur n'a pas à gérer les pédales ; il lui suffit de tourner le volant.

L'ASPC est efficace parce qu'il ne fait pas que contrôler l'accélérateur; il lui oppose aussi les freins pour qu'au démarrage, seul un couple très faible soit appliqué aux roues motrices pour avancer en souplesse sans patiner, ou très peu.

L'ASPC fonctionne comme un régulateur de vitesse à faible allure, et il entre en action entre 3,6 et 30km/h. Le conducteur peut l'activer par le biais d'un bouton sur la console centrale ; il sélectionne alors la vitesse maximale désirée en utilisant les commandes du régulateur de vitesse. Puis c'est le système qui fait le travail. Disponible sur les modèles équipés de boîtes automatiques, l'ASPC est compatible avec la propulsion et la transmission intégrale. Des pneumatiques 'hiver' rendent le système encore plus efficace.

***Low Friction Launch* : démarrage en situation de faible motricité**

Alors que l'ASPC optimise la motricité du véhicule en contrôlant l'accélérateur, certains conducteurs peuvent décider de gérer l'accélérateur eux-mêmes. La fonction *Low Friction Launch* (LFL) a été conçue dans ce but et la F-PACE est la première à en être équipée.

Le conducteur choisit LFL sur l'écran tactile. Une fois activé, la cartographie de l'accélérateur est modifiée pour que le couple soit transmis de façon très progressive et que le démarrage puisse se faire en douceur. Comme l'ASPC, LFL est disponible sur toutes les motorisations accouplées à la transmission automatique.



Vision du futur : une caméra stéréo au cœur de la sécurité

Les fonctions de conduite automatisée et autonome de demain ne pourront exister que grâce à des détecteurs exceptionnellement précis et fiables. Une telle technologie est déjà disponible sur la nouvelle F-PACE et cette caméra est au cœur des systèmes sophistiqués d'aide à la conduite.

Grâce à l'image en 3D très précise de la route, la caméra stéréo est idéale pour le freinage d'urgence autonome (AEB). La nouvelle F-PACE est la première Jaguar à proposer le système AEB avec détection des piétons. En cas de collision imminente avec un véhicule ou un piéton, le freinage d'urgence est immédiatement enclenché. Le conducteur reçoit aussi des alertes visuelles et sonores au-dessus de 40km/h juste avant que l'AEB ne s'enclenche.

La caméra stéréo sert aussi à l'avertisseur de changement de voie (LDW) et l'assistance de maintien de trajectoire (LKA). En comparant la position du véhicule par rapport aux marquages sur la route, le LDW peut détecter un changement de voie involontaire; le conducteur est alors alerté par un voyant sur le tableau de bord et par un signal haptique dans le volant. Le système LKA peut ramener le conducteur vers le milieu de sa voie de façon progressive. Le mouvement du volant est léger et peut être contrecarré par le conducteur à tout moment.

Le changement de voie peut être dû à la fatigue du conducteur ou à une baisse de concentration. Une telle situation est identifiable par des absences de mouvement du volant suivies de réactions soudaines ou excessives. Le système de surveillance des réactions du conducteur (*Driver Condition Monitoring*) reconnaît ces symptômes, vérifie l'utilisation des freins et de l'accélérateur, ainsi que des boutons du tableau de bord, et affiche des alertes croissantes pour inciter le conducteur à se reposer.

Le système de reconnaissance des panneaux (TSR ou *Traffic Sign Recognition*) de la F-PACE s'appuie sur la caméra stéréo pour afficher les limites de vitesse – y compris les restrictions temporaires en cas de travaux par exemple ou sur les autoroutes. L'information est affichée sur le tableau de bord et sur l'affichage tête haute. Pour optimiser la fiabilité de l'information, les données de la caméra sont toujours comparées aux limitations de vitesse du système de navigation. Si le conducteur sélectionne l'alerte de dépassement de vitesse, l'image du panneau routier s'entoure alors d'un cercle clignotant.

Le régulateur de vitesse intelligent (ISL) s'appuie sur les données du système TSR pour accélérer ou ralentir le véhicule automatiquement. Si le système TSR détecte que la limite de vitesse est supérieure à celle du régulateur, le conducteur est informé et le véhicule peut accélérer progressivement jusqu'à la nouvelle limite. Si la limite de vitesse est inférieure, le véhicule peut ralentir de la même façon.

Affichage tête haute laser

La projection des données les plus importantes sur le parebrise, telles que la vitesse, le rapport enclenché et les étapes de l'itinéraire, permet au conducteur de garder les yeux sur la route. Les images en couleurs sont exceptionnellement contrastées et sont ajustables en hauteur et en luminosité. Le HUD peut aussi être éteint.

La technologie laser est unique sur ce segment et présente plusieurs avantages par rapport aux systèmes TFT conventionnels. Plus petit, plus léger, son affichage offre des couleurs plus vives et un contraste supérieur, et donc une meilleure lisibilité par grand soleil.

Distances de sécurité : régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage

Le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) a été conçu pour réduire la fatigue générée par un trafic dense. À l'aide d'un radar longue distance, le système maintient une distance de sécurité avec le véhicule précédent jusqu'à l'arrêt complet si nécessaire. L'assistance embouteillage permet ensuite à la nouvelle F-PACE de garder une distance de sécurité avec le véhicule devant quand le trafic redémarre.

Surveiller ses arrières : détection des véhicules en approche et détection de trafic en marche arrière

Un radar peut aussi surveiller l'arrière du véhicule pour sécuriser les manœuvres de dépassement. Des détecteurs repèrent les véhicules arrivant de l'arrière à grande vitesse et un voyant clignote alors dans le rétroviseur pour alerter le conducteur. Quand le véhicule entre dans l'angle mort, l'icône reste allumée.

À plus faible vitesse, comme par exemple en marche arrière pour sortir d'une place de parking, les mêmes détecteurs alertent de façon visuelle et sonore le conducteur de l'approche de véhicules hors de son champ de vision.

Positionnement idéal : assistance au stationnement

Pour aider le conducteur à se garer dans un endroit étroit, la F-PACE est dotée d'une fonction d'assistance semi-automatique pour stationner en créneau ou en bataille. Des détecteurs à ultrasons mesurent l'espace disponible et permettent à la voiture de manœuvrer d'elle-même : le conducteur n'agit que sur l'accélérateur et le frein. Le système effectue aussi les manœuvres pour sortir d'un créneau.

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 2L Diesel 180ch	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	1999
Cylindres	4 en ligne
Soupapes par cylindre	4; DOHC, calage variable des soupapes d'échappement
Alésage/course (mm)	83,0/ 92,4
Taux de compression	15,5:1
Système d'injection	Rampe commune 1800 bars
Suralimentation	Turbo à géométrie variable
Puissance ch (kW)	180 (132) à 4000 tr/mn
Couple (Nm)	430 à 1750-2500 tr/mn
Transmission	ZF manuelle à 6 rapports
Rapports (:1)	
1ère	4,110
2ème	2,248
3ème	1,403
4ème	1,000
5ème	0,802
6ème	0,659
7ème	-
8ème	-
Marche arrière	3,727
Rapport final	3,73
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable; électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur avec / sans antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1665
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	60
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	8,5
0-100km/h (sec)	8,9
Vitesse maximale (km/h)	209
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	4,9
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	129

Données constructeur correctes à la date de publication

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 2L Diesel 180ch AWD	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	1999
Cylindres	4 en ligne
Soupapes par cylindre	4 ; DOHC, calage variable des soupapes d'échappement
Alésage/course (mm)	83,0/ 92,4
Taux de compression	15,5:1
Système d'injection	Rampe commune 1800 bars
Suralimentation	Turbo à géométrie variable
Puissance ch (kW)	180 (132) à 4000 tr/mn
Couple (Nm)	430 à 1750-2500 tr/mn
Transmission	ZF 8HP45 automatique à 8 rapports [ZF manuelle à 6 rapports]
Rapports (:1)	
1ère	4,714 [4,110]
2ème	3,143 [2,248]
3ème	2,106 [1,403]
4ème	1,667 [1,000]
5ème	1,285 [0,802]
6ème	1,000 [0,659]
7ème	0,839 [-]
8ème	0,667 [-]
Marche arrière	3,295 [3,727]
Rapport final	3,23 [3,73]
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable ; électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur avec / sans antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1775 [1767]
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	60
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	8,2 [8,2]
0-100km/h (sec)	8,7 [8,7]
Vitesse maximale (km/h)	208 [208]
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	5,3 [5,2]
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	139 [134]

Données constructeur correctes à la date de publication. Données entre crochets pour la transmission manuelle

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 2L Essence 240ch	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	1999
Cylindres	4 en ligne
Soupapes par cylindre	4; DOHC, calage variable des soupapes d'admission/échappement
Alésage/course (mm)	87,5/ 83,1
Taux de compression	10,0:1
Système d'injection	Injection directe 150 bars
Suralimentation	Turbo Mono Scroll (simple entrée)
Puissance ch (kW)	240 (177) à 5500 tr/mn
Couple (Nm)	340 à 1750-4000rpm
Transmission	ZF 8HP45 automatique à 8 rapports
Rapports (:1)	
1ère	4,714
2ème	3,143
3ème	2,106
4ème	1,667
5ème	1,285
6ème	1,000
7ème	0,839
8ème	0,667
Marche arrière	3,295
Rapport final	3,73
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable ; électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur avec / sans antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2,874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1850
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	63
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	7,0
0-100km/h (sec)	7,5
Vitesse maximale (km/h)	225
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	À confirmer
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	À confirmer

Données constructeur correctes à la date de publication

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 3L Diesel 300ch AWD	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	2993
Cylindres	6 en V
Soupapes par cylindre	4; DOHC
Alésage/course (mm)	84,0/ 90,0
Taux de compression	16,1:1
Système d'injection	Rampe commune 2000 bars
Suralimentation	Suralimentation séquentielle parallèle
Puissance ch (kW)	300 (221) à 4000 tr/mn
Couple (Nm)	700 à 2000 tr/mn
Transmission	ZF 8HP70 automatique à 8 rapports
Rapports (:1)	
1ère	4,714
2ème	3,143
3ème	2,106
4ème	1,667
5ème	1,285
6ème	1,000
7ème	0,839
8ème	0,667
Marche arrière	3,317
Rapport final	3,23
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable : électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur inc. / excl. antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1884
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	66
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	5,8
0-100km/h (sec)	6,2
Vitesse maximale (km/h)	241
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	6,0
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	159

Données constructeur correctes à la date de publication

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 3L Essence suralimenté 340ch AWD	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	2995
Cylindres	6 en V
Soupapes par cylindre	4; DOHC, calage variable des soupapes d'admission/échappement
Alésage/course (mm)	84,5/ 89,0
Taux de compression	10,5:1
Système d'injection	Injection directe 150 bars
Suralimentation	Compresseur à double vortex
Puissance ch (kW)	340 (250) à 6500 tr/mn
Couple (Nm)	450 à 4500 tr/mn
Transmission	ZF 8HP70 automatique à 8 rapports
Rapports (:1)	
1ère	4,714
2ème	3,143
3ème	2,106
4ème	1,667
5ème	1,285
6ème	1,000
7ème	0,839
8ème	0,667
Marche arrière	3,317
Rapport final	3,73
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable ; électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur avec / sans antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1820
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	63
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	5,4
0-100km/h (sec)	5,8
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,9
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	209

Données constructeur correctes à la date de publication

DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar F-PACE 3L Essence suralimenté 380ch AWD	
MOTEUR & TRANSMISSION	
Cylindrée (cm ³)	2995
Cylindres	6 en V
Soupapes par cylindre	4; DOHC, calage variable des soupapes d'admission/échappement
Alésage/course (mm)	84,5/ 89,0
Taux de compression	10,5:1
Système d'injection	Injection directe 150 bars
Suralimentation	Compresseur à double vortex
Puissance ch (kW)	380 (280) à 6500 tr/mn
Couple (Nm)	450 à 4500 tr/mn
Transmission	ZF 8HP70 automatique à 8 rapports
Rapports (:1)	
1ère	4,714
2ème	3,143
3ème	2,106
4ème	1,667
5ème	1,285
6ème	1,000
7ème	0,839
8ème	0,667
Marche arrière	3,317
Rapport final	3,73
CHÂSSIS	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère à assistance variable ; électromécanique
DIMENSIONS	
Longueur (mm)	4731
Largeur avec / sans rétroviseurs (mm)	2175/ 1936
Hauteur avec / sans antenne (mm)	1667/ 1652
Empattement (mm)	2874
Voie avant / arrière (mm)	1641/ 1654
Garde au sol (mm)	213
Poids (kg)	A partir de 1861
Volume du coffre (litres)	650
Réservoir (litres utilisables)	63
PERFORMANCE & CONSOMMATION	
0-60mph (sec)	5,1
0-100km/h (sec)	5,5
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,9
Émissions CO ₂ (g/km) UE mixte	209

Données constructeur correctes à la date de publication