

1<sup>er</sup> avril 2015

## DOSSIER DE PRESSE

### LA TOUTE NOUVELLE JAGUAR XF

#### SYNTHÈSE

- La nouvelle Jaguar XF: plus légère, plus efficace, plus technologique
- Raffinement, dynamisme et design hors-pair
- La plus légère de sa catégorie grâce à son architecture à utilisation intensive d'aluminium – plus légère de 80kg que ses concurrentes\*
- Les émissions de CO<sub>2</sub> les plus faibles de son segment pour un modèle non-hybride : 104g/km
- Design élégant et moderne associant des porte-à-faux réduits à des proportions et un aérodynamisme exceptionnels : Cx de 0,26
- Meilleure habitabilité du segment aux places arrière : les passagers gagnent 15mm d'espace aux jambes, 24mm aux genoux et jusqu'à 27mm de garde au toit
- Nouveau système d'infodivertissement à écran tactile de 10,2'' – *InControl Touch Pro* – navigation de porte à porte, connectivité iOS et Android intuitive, et *sound surround* numérique Meridian de 825W avec 17 haut-parleurs
- Bloc d'instruments TFT de 12,3'' configurable, avec 4 thèmes visuels et affichage de navigation en plein écran
- Motorisations Diesel *Ingenium* - de 163ch avec boîte manuelle à 6 rapports aux 380ch du V6 essence suralimenté accouplé à une transmission automatique à 8 rapports
- Confort, tenue de route et raffinement exceptionnels grâce aux suspensions à double triangulation et *Integral Link*
- Le contrôle de progression tous revêtements autorise des démarrages en douceur sur la neige ou le verglas – le conducteur se contente de tourner le volant
- Transmission intégrale avec répartiteur de couple à la demande et *Intelligent Driveline Dynamics* pour des performances optimales par tous les temps
- Le mode d'adaptation à la route identifie les différents types de revêtements pour optimiser la motricité en transmission intégrale (AWD)
- La nouvelle XF propose de nombreuses nouvelles technologies dont les feux avant full-LED, l'affichage tête-haute laser à fort contraste, le freinage



**d'urgence autonome, le régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage, le maintien de trajectoire, le limiteur de vitesse intelligent et l'aide au parking semi-automatique**

\*Diesel 4 cylindres *Ingenium* de 163ch

## **RÉSUMÉ**

### **La toute nouvelle Jaguar XF**

La nouvelle Jaguar XF associe, comme nulle autre, style, luxe, technologie et efficacité pour dominer son segment grâce à son dynamisme et à son raffinement.

Son design dynamique et son style de coupé reposent sur une architecture à utilisation intensive d'aluminium pour offrir l'équilibre, l'élégance et les lignes typiques de toute Jaguar, avec un empattement rallongé, une habitabilité supérieure et un coefficient aérodynamique exceptionnellement bas.

L'habitacle associe le luxe de matériaux et de finitions contemporaines au savoir-faire traditionnel de Jaguar et aux toutes dernières technologies. Avec son bloc d'instruments TFT de 12,3" configurable, son affichage laser tête-haute et son système multimédia *InControl Touch Pro*, la XF devient la Jaguar la plus connectée de tous les temps.

*« Je pense que la XF est la plus belle voiture de sa catégorie. Élegante, équilibrée, intègre, la nouvelle XF respecte la tradition sportive des berlines Jaguar tout en étant parfaitement contemporaine. »*

**Ian Callum, Directeur du Design de Jaguar**

En 2007, la XF représentait un bond en avant radical pour Jaguar – et pour le segment. Grâce à son style de coupé et à son intérieur luxueux, elle est devenue la référence esthétique et dynamique de sa catégorie.

Son sélecteur rotatif de vitesses, ses aérateurs pivotants et son éclairage d'ambiance bleu 'phosphore' ont différencié l'habitacle de la XF de celui de ses concurrentes ; du jamais vu chez Jaguar ou dans la concurrence. La XF a reçu plus de récompenses que toute autre Jaguar.

La nouvelle XF conserve les attributs du modèle précédent mais s'appuie sur son architecture à utilisation intensive d'aluminium pour s'alléger de 190kg – le modèle diesel de 163ch est plus léger de 80kg que son concurrent le plus proche – tout en augmentant sa rigidité torsionnelle de 28%. Cette architecture améliore aussi l'habitabilité et les proportions esthétiques essentielles au design Jaguar.

La nouvelle XF mesure 4954mm ; son empattement de 2960mm gagne 51mm, son porte-à-faux avant est réduit de 66mm. Bien que 7mm plus courte et 3mm plus basse que la version précédente, l'espace à l'arrière est le meilleur de sa catégorie avec une augmentation de 15mm aux jambes, 24mm aux genoux et jusqu'à 27mm de garde au toit. Le coefficient de pénétration dans l'air passe de 0,29 à 0,26.

La carrosserie légère mais rigide contribue aux qualités dynamiques de la nouvelle XF. La suspension à double triangulation à l'avant et *Integral Link* à l'arrière – et la répartition des masses proche de 50:50 – ont permis d'atteindre l'équilibre idéal entre confort et tenue de route.

*« En termes d'ingénierie, notre objectif global pour la nouvelle XF était de l'améliorer sur tous les points, et c'est ce qui a été accompli.*

*Elle est plus dynamique, plus raffinée et plus confortable. Elle propose un tout nouveau système d'infodivertissement, elle exploite chaque millimètre pour optimiser son habitabilité et tire parti de sa structure aluminium pour s'alléger au maximum. Le conducteur, comme les passagers, seront conscients de ces améliorations dès qu'ils s'installeront dans la voiture. »*

**Ian Hoban, Vehicle Line Director, Jaguar XF**

L'adoption d'une assistance de direction électrique (EPAS) permet à Jaguar de maintenir son leadership en termes de ressenti au volant tout en réduisant la consommation de 2% sur les modèles diesel et 3% sur les modèles essence. EPAS permet aussi de proposer des fonctions comme la compensation de cambrure de la route ou le maintien de trajectoire, la surveillance des réactions du conducteur ou encore l'aide au stationnement en créneau ou en bataille.

La technologie sophistiquée d'amortissement procure un confort exceptionnel par le biais d'un clapet supplémentaire qui réduit les forces d'amortissement à faible vitesse. De plus, le système *Adaptive Dynamics* contrôle les mouvements de carrosserie 100 fois par seconde et de roues 500 fois par seconde pour adapter l'amortissement aux conditions de conduite.

La technologie de configuration dynamique, en option sur tous les modèles V6, permet au conducteur de sélectionner les réglages d'amortisseurs, de direction, du moteur et de la transmission automatique à 8 rapports.

La transmission intégrale (AWD) a été prévue dès le départ. Le système de couple à la demande est nouveau et la boîte de transfert dispose d'une chaîne d'entraînement plus légère, plus silencieuse et plus efficace.

Les aptitudes de la voiture sont aussi renforcées grâce au système déjà vu sur la F-TYPE AWD : l'*Intelligent Driveline Dynamics* (IDD) associe la tenue de route typique d'une propulsion aux performances et à la motricité de la transmission intégrale.

En première sur la XF AWD, le mode d'adaptation au revêtement (AdSR) s'appuie sur l'expérience Jaguar Land Rover pour identifier le type de surface, comme la neige ou les graviers par exemple, et adapter les paramètres du moteur, de la transmission, de la direction et du contrôle dynamique de stabilité afin de préserver l'équilibre du véhicule même dans des conditions médiocres de motricité.

La XF n'a pas non plus d'égale en mode propulsion. Le contrôle de motricité tous revêtements (ASPC), développé pour rouler à faible allure dans des conditions exigeantes, gère automatiquement les freins et l'accélérateur pour optimiser la motricité et démarrer sans difficulté : le conducteur peut se concentrer sur le volant. L'ASPC fonctionne entre 3,6km/h et 30km/h en utilisant les commandes du régulateur de vitesse.

Les systèmes d'infodivertissement et de connectivité sont les plus évolués jamais proposés sur une Jaguar. Le nouveau module *InControl Touch Pro* reprend l'interface intuitive de *InControl Touch*, et présente les mêmes fonctionnalités – dont *InControl Apps*, *InControl Remote* et Wi-Fi hotspot – tout en offrant un écran tactile de 10,2" et la technologie *Dual View* qui permet au conducteur de suivre son itinéraire pendant que le passager avant regarde la télévision ou un DVD.

Pour une expérience encore plus riche, le contrôle vocal s'adapte à des commandes telles que 'musiques semblables' pour sélectionner un morceau. Sur les 60GB du disque SSD, 10GB sont dédiés au stockage de bases de données permettant d'afficher les informations *Gracenote*. Parmi les systèmes audio, on retrouve le système numérique Meridian de 825W avec *Sound surround* et 17 haut-parleurs.

Pour gérer une telle quantité de données, *InControl Touch Pro* est doté d'un processeur quad-core et fonctionne sur Ethernet, une technologie de réseau ultra-rapide permettant des transferts de données jusqu'à 1Gbit/seconde. Les graphiques sont incroyables, les temps de réponse rapides et le système est capable d'intégrer les futures mises à jour.

Pour que le conducteur se concentre sur la route, la nouvelle XF propose un affichage tête haute couleur à laser. Par rapport aux systèmes concurrents, cette technologie est plus compacte, plus légère et présente des images à fort contraste plus lisibles même par grand soleil.

La caméra stéréo sert au freinage d'urgence autonome et à l'avertissement de changement de voie et de maintien de trajectoire. Le régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage permet de réduire le stress de la circulation en accordéon en maintenant une distance de sécurité avec le véhicule précédent.

Le système de reconnaissance des panneaux permet à Jaguar de proposer un limiteur de vitesse intelligent. Une fois en marche, le système contrôle les panneaux de vitesse, les compare avec les données du système de navigation et, lors d'un changement de limite de vitesse, fait progressivement accélérer ou ralentir la voiture.

La nouvelle XF est la première Jaguar à proposer des phares adaptatifs full-LED. Les deux rangées de LED et de réflecteurs – une pour les feux de croisement, l'autre pour les feux de route – génèrent une luminosité dont la température est plus proche de la lumière du jour que les phares au xénon. Offrant un meilleur éclairage pour une consommation électrique inférieure, ils sont si efficaces qu'à la différence des modèles de première génération, ils ne demandent pas de refroidissement.

En feux de route, la caméra stéréo détecte les autres véhicules et passe en feux de croisement automatiquement pour éviter d'éblouir les autres conducteurs.

### **La gamme résumée**

Déclinaison de la nouvelle gamme XF : XF Pure, XF Prestige, XF R-Sport, XF Portfolio, XF S.

Les nouvelles motorisations de la XF seront les suivantes : 2L Diesel de 163 et 180ch avec boîte manuelle et boîte automatique, propulsion; 2L Essence de 240ch, boîte automatique;



3L Diesel de 300ch, boîte automatique, propulsion ; 3L Essence de 340 et 380ch, boîte automatique, propulsion et AWD.

Produite dans l'usine Jaguar Land Rover de Castle Bromwich, la nouvelle XF s'intègre dans la gamme des berlines Jaguar entre la XE et la XJ.

*« La XF constitue le cœur même de Jaguar ; la première XF était une vraie révolution pour notre marque, et maintenant, la nouvelle XF franchit une nouvelle étape dans ce segment.*

*Plus légère, plus efficace, plus spacieuse, plus dynamique, plus raffinée, elle propose plus de motorisations et toujours un style inimitable pour offrir aux clients un produit irrésistible. »*

**Steven de Ploey, Directeur de Marque, Jaguar**

## **DESIGN**

**Fidèle à l'élégance des lignes et à la rigueur des surfaces, la nouvelle Jaguar XF est la voiture la plus visuellement dynamique de son segment.**

**Intégrité, simplicité : des proportions parfaites, un aérodynamisme efficace**

En tant que constructeur de berlines sportives d'exception, Jaguar fait une nouvelle fois référence dans le segment de la nouvelle XF.

Développée à partir d'une feuille blanche et d'une structure aluminium, la seconde génération de la XF propose un style encore plus équilibré, une habitabilité supérieure et une silhouette moderne et aérodynamique.

La partie avant plus verticale, avec un porte-à-faux plus court, et l'empattement rallongé font évoluer le langage stylistique de la XF d'origine lancée en 2007. La nouvelle XF prend donc légitimement sa place entre la berline moyenne XE et la luxueuse XJ.

*« En créant la nouvelle XF, notre équipe de design a été motivée par un objectif, la simplicité. Chaque ligne extérieure de la XF a un but précis – il n'y a rien de superflu. Cette recherche de la simplicité prend du temps et beaucoup de détermination ; il est trop facile d'ajouter des lignes à une voiture, mais bien plus difficile d'ajouter du caractère en évitant les lignes superflues... »*

*À l'intérieur aussi, notre motivation était de rendre l'habitacle de la XF aussi réconfortant que confortable. Les nouvelles technologies, dont notre nouvel écran tactile de 10,2", côtoient des matériaux doux et rassurants.*

*La nouvelle XF dégage une sensation de force tranquille, à l'extérieur comme à l'intérieur – et je suis fier que mon équipe ait pu obtenir ce résultat. »*

**Ian Callum, Directeur du Design, Jaguar**

Sous tous les angles, la nouvelle XF est immédiatement reconnaissable en tant que Jaguar. Son profil élégant de coupé, son capot long avec son bossage, et son porte-à-faux avant court la distinguent de ses concurrentes.

En partenariat direct avec les équipes d'ingénieurs et d'assemblage, les designers sont partis de l'architecture à usage intensif d'aluminium pour dessiner une XF qui soit encore meilleure que la précédente – dans tous les domaines.

À 4954mm, la nouvelle XF est plus courte de 7mm que sa devancière mais dispose, grâce à la flexibilité de son architecture, d'un empattement de 2960mm (+51mm). Cet empattement allongé libère de l'espace intérieur à l'arrière – 15mm aux jambes, 24mm aux genoux et 27mm de garde au toit – tout en contribuant au confort de suspension.

Le porte-à-faux avant est réduit de 66mm accentuant ainsi le dynamisme de la voiture, et ses proportions typiquement Jaguar.

La grille de calandre est maintenant plus verticale pour une apparence plus mature et un meilleur Cx.

L'aérodynamisme progresse également grâce à des ouvertures dans le bouclier avant permettant de diriger l'air au-dessus des roues avant. Les turbulences sont ainsi éliminées autour de la voiture.

Les feux avant – y compris la technologie full-LED pour la première fois sur une Jaguar – sont affleurants et donc plus esthétiques et aérodynamiques. Ils intègrent les LED de jour en forme de J ainsi qu'un dessin 'modern quad' en référence aux quatre phares ronds emblématiques de Jaguar. Les cannelures partant du haut des phares sont aussi inspirées de l'histoire de Jaguar.

Le bossage couvre la totalité du long capot en aluminium, soulignant les performances potentielles de la voiture tout en intégrant dans les charnières arrière la dernière technologie

de déploiement du capot qui permet d'abaisser sa ligne de 35mm. Le style gagne en élégance mais la visibilité est aussi améliorée ainsi que la protection des piétons.

Les panneaux latéraux, en aluminium d'une seule pièce, témoignent de la recherche permanente de simplicité et de pureté qui constituent la philosophie de Jaguar. La conception et la fabrication de ces panneaux est particulièrement ardue mais ils contribuent à la rigidité de la carrosserie et à la pureté des surfaces en évitant les joints visibles.

Le profil de coupé de la première génération de XF a évolué et intègre maintenant une vitre de custode qui conforte le statut et le prestige de la voiture tout en améliorant la visibilité aux places arrière. La luminosité supplémentaire accentue l'impression d'espace générée par l'augmentation de la place aux jambes et de la garde au toit.

Ce vitrage élégant s'inspire des berlines sportives du passé. Les ajustages précis à une fraction de millimètre près témoignent de l'expertise Jaguar dans le domaine de l'aluminium.

Toujours relativement haute pour souligner le dynamisme, et le mouvement grâce à l'équilibre des proportions de la ligne, la ceinture de caisse est maintenant légèrement plus horizontale et confère à la voiture une apparence plus formelle. La ligne de toit est abaissée et l'arrière rallongé et relevé pour améliorer l'aérodynamisme.

Courant de l'avant à l'arrière, atteignant son plus haut point au-dessus de la roue arrière pour redescendre ensuite progressivement, se trouve une ligne chanfreinée appelée la « lance de lumière ». Les reflets rendent la voiture encore plus svelte, plus agile, plus élégante.

À l'arrière, les feux LED reprennent la signature Jaguar de la F-TYPE – une forme arrondie coupée par une ligne horizontale – comme sur la XE. Mais dans ce cas, le graphisme se répète, créant une réelle hiérarchie par rapport à la XE et un dessin reconnaissable entre tous la nuit – tout le monde saura qu'il suit la nouvelle XF.

La ligne chromée du coffre entre les feux est maintenant plus mince pour souligner la pureté des lignes et le dynamisme de la nouvelle XF.

Pour obtenir l'intégration parfaite des feux arrière et de la bande chromée, le coffre est constitué de deux emboutissages en acier, joints par brasage laser. Efficace énergétiquement, ce procédé de pointe a été choisi pour sa précision et sa finition.

## **Design intérieur : simplicité, force, espace**

L'intérieur de la XF a toujours fait l'objet d'éloges, particulièrement quand, au démarrage, le sélecteur rotatif de vitesse sort de la console centrale et que les aérateurs s'ouvrent en pivotant.

L'objectif était de préserver l'effet de surprise – ainsi que les lignes épurées et fortes du tableau de bord – tout en adaptant le design de l'habitacle pour qu'il soit digne du nouveau statut de la XF maintenant que la XE occupe la position de berline sportive d'entrée de gamme.

Le tableau de bord présente maintenant la signature 'Riva Hoop', inspirée de la XJ et qui se prolonge sur les portes. Cette présentation est mise en valeur par l'utilisation généreuse de placages tels que *Gloss Figured Ebony* et d'aluminium texturé comme *Dark Hex*.

Avec des options comme le bloc d'instruments TFT configurable de 12,3" et l'écran tactile de 10,2", la climatisation à 4 zones, l'éclairage d'ambiance en 10 couleurs, le pavillon de toit *Black Suede cloth* et les sièges en cuir Windsor cannelé, la nouvelle XF établit de nouveaux standards en termes de luxe et de design.

L'intérieur de la XF s'apprécie déjà de l'extérieur – la taille-douce *Jaguar* sur la ceinture incurvée 'Riva Hoop' du tableau de bord s'allume à votre approche.

Une fois assis, vous remarquez que les portes, avec fermeture assistée en option, se ferment avec précision et avec une sonorité travaillée pour s'harmoniser avec les habillages premium et la finition exemplaire de l'habitacle. Appuyez sur le bouton de démarrage et regardez l'éclairage d'ambiance s'éteindre doucement : effet apaisant – vous voici dans votre espace personnel.

Regardez autour de vous et vous remarquerez la hauteur de la ceinture de caisse et de la console centrale : vous vous sentez assis dans votre siège plutôt que dessus et vous avez un sentiment de confort et de sécurité. L'horizontalité marquée du tableau de bord et les matériaux utilisés pour chaque niveau créent une atmosphère riche, luxueuse, comme fabriquée à la main.

À l'arrière, les vitres de custode et le toit panoramique (en option) laissent entrer plus de lumière dans l'habitacle et renforcent la sensation d'espace générée par les 15mm supplémentaires aux jambes et 24mm aux genoux.

L'empattement rallongé signifie aussi que les passagers arrière sont assis plus loin des roues et donc encore plus confortablement installés. Il a également été possible de légèrement réduire la hauteur des sièges et donc d'augmenter la garde au toit de 27mm. Les options telles que la climatisation 4 zones, les sièges chauffants et les pare-soleils ajoutent encore au confort de la seconde rangée de sièges.

La banquette arrière se replie en 40:20:40 pour faciliter le chargement d'articles encombrants tels que skis ou snowboards. Le coffre peut disposer en option d'une assistance de fermeture électrique.

## **ARCHITECTURE ET STRUCTURE DE CARROSSERIE**

**Avec l'arrivée de la nouvelle XF, toutes les Jaguar sont maintenant dotées d'une structure principalement ou entièrement aluminium – unique pour une marque premium**

### **Utilisation intensive d'aluminium**

Alliages d'aluminium, rivets autoperçants et adhésifs structurels constituent les éléments essentiels du design de toute Jaguar. Utilisés pour créer une structure intrinsèquement légère et rigide, ils permettent d'atteindre les plus hauts standards en termes de performances, de sécurité et de dynamisme.

De tels attributs ont été intégrés dès le départ dans l'architecture principalement aluminium de Jaguar pour développer la nouvelle XF. L'aluminium, associé à des aciers haute résistance, permet à cette structure monocoque d'optimiser le potentiel de chaque composant.

Le capot et les ailes avant sont aussi constitués d'aluminium ; la face avant et la traverse sont moulées à partir d'alliages de magnésium encore plus légers. Toutes ces mesures d'allègement de la voiture font que la nouvelle XF est plus légère de 190kg que sa devancière.

*« Nous avons une véritable expertise dans le domaine des carrosseries aluminium ; nous voulons maintenant l'étendre à notre gamme pour le bénéfice de nos clients. Nous avons perfectionné la nouvelle XF : nous en avons réduit le poids, amélioré la rigidité, la résistance aux collisions, la sobriété, la tenue de route et le raffinement. Il n'y a aucun inconvénient lié à l'allègement. »*

**Dr Mark White, Chief Technical Specialist, lightweight vehicle technologies**

Le passage de l'acier à l'aluminium témoigne d'une expérience de plus de dix ans dans la production de série de voitures de luxe en aluminium. Les panneaux latéraux d'une seule pièce de la nouvelle XF sont preuves de l'expertise indubitable de Jaguar dans ce domaine.

Emboutis à partir d'une seule feuille d'alliage 6000 haute-résistance, les panneaux latéraux pèsent moins de 6kg et font partie des plus gros défis qu'a rencontrés Jaguar pour repousser les limites du possible en termes de design et de production aluminium. Les 'hanches' marquées et l'incorporation de vitres de custode ont fait appel à toute l'expérience acquise lors de la conception de la F-TYPE.

L'assemblage avec le reste de la structure se fait par un procédé à deux étapes qui permet un meilleur jointement grâce à un positionnement optimisé des rivets. La rigidité torsionnelle de la carrosserie en est renforcée ; la nouvelle XF est jusqu'à 28% plus rigide que sa devancière.

Les tourelles de suspension avant en aluminium moulé améliorent la rigidité et contribuent donc grandement à la souplesse, à la tenue de route et à la direction incisive de la nouvelle XF.

### **Objectif : silence**

La nouvelle XF est aussi plus raffinée, particulièrement grâce à la suppression des bruits engendrés par la structure qui se devait d'être la plus homogène possible pour éviter le rayonnement des bruits dans l'habitacle.

Chaque pièce de carrosserie a été analysée pour éviter la formation de bruits. C'est ainsi que la zone d'absorption des chocs à l'arrière du tablier est entièrement scellée et a recours à une double paroi. Quand des insonorisants ont été appliqués, les matériaux les plus récents, les plus performants et les plus légers ont été utilisés.

Les déflecteurs en mousse dans les sections creuses en aluminium apportent aussi leur contribution. À l'assemblage, lors du passage de la carrosserie en four, la chaleur génère l'expansion de la mousse qui remplit ainsi la section complètement.

Autre exemple du souci du détail appliqué à la nouvelle XF : le troisième feu stop full-LED, qui court tout le long de la vitre arrière, est doté d'un joint et d'un filtre acoustique pour minimiser l'entrée de bruit dans l'habitacle.

### **La boucle est bouclée : alliage d'aluminium recyclé**

Les emboutis d'aluminium utilisés là où les contraintes sont les plus fortes, comme le soubassement, sont formés d'alliages de série 5000. Ils comprennent entre autres le RC5754, exclusif à Jaguar Land Rover, majoritairement produit à partir d'aluminium recyclé.

La moitié de ce recyclage provient des résidus des ateliers d'emboutissage et contribue donc à la boucle du recyclage tout en réduisant la consommation d'électricité et donc les émissions de CO<sub>2</sub>. Ces innovations prouvent l'expertise de Jaguar Land Rover dans ce domaine, ainsi que de l'importance que revêt le développement durable pour le groupe.

### **Intégrité structurelle : sécurité au plus haut niveau**

La nouvelle XF a été conçue pour répondre aux réglementations internationales les plus contraignantes. Exemple de l'association intelligente de différents matériaux, les longerons arrière et les renforcements des montants centraux de porte sont constitués d'acier au bore ultra-résistant pour renforcer la structure de la cellule de sécurité.

Les piétons sont aussi mieux protégés grâce à la calandre plus verticale, à la meilleure absorption d'énergie du bouclier avant, et à la nouvelle technologie Jaguar de déploiement du capot.

Le système utilise des capteurs de pression montés dans le bouclier avant pour détecter une collision avec un piéton. Le déploiement de 130mm de l'arrière du capot est alors activé en 40 millisecondes par le biais de pistons pyrotechniques intégrés dans les charnières. Le supplément d'espace entre la tête du piéton et les structures rigides de compartiment moteur permet de réduire les blessures à la tête.

L'engagement de Jaguar pour la protection des piétons a commencé en 2006 avec le lancement de la XK. Comparées au système d'airbag utilisé à l'époque, les dernières technologies de la nouvelle XF intègrent des détecteurs encore plus précis et plus robustes, plus rapides, plus légers et plus compacts.

## **CHÂSSIS**

**La nouvelle Jaguar XF dépasse toutes les attentes en termes de confort, de tenue de route et de réactivité. Ses qualités sont inégalées sur son segment**

### **Dynamique, agile, sereine**

Sur route sinueuse de montagne comme sur autoroute, en tant que conducteur ou passager, la nouvelle XF a été conçue pour redéfinir les standards de sa catégorie.

La structure légère mais exceptionnellement rigide associant l'aluminium aux aciers les plus résistants bénéficie d'un équilibre des masses proche de 50:50, point de départ idéal pour un véhicule dynamique.

La suspension à double triangulation à l'avant et *Integral Link* à l'arrière assure la rigidité nécessaire à une bonne tenue de route tout en préservant un confort et un raffinement du plus haut niveau. Les technologies évoluées d'amortissement – à la fois passif et à variation continue – améliorent encore le confort et le dynamisme de la XF.

*« La nouvelle XF devait récompenser son conducteur de par son agilité et sa réactivité tout en offrant une conduite sereine et confortable. L'architecture à utilisation intensive d'aluminium de la XF nous a permis d'atteindre nos objectifs ; nous avons là la base idéale pour peaufiner le confort et la tenue de route de la voiture.*

*Le résultat est que la nouvelle XF est aussi agréable à conduire rapidement qu'elle l'est à se faire conduire. »*

**Mike Cross, Chief Engineer of Vehicle Integrity, Jaguar**

Avec des éléments 100% aluminium, la suspension avant à double triangulation de la XF est proche de celle de la F-TYPE parce qu'il n'existe fondamentalement pas de meilleure configuration.

Sa rigidité de carrossage extrêmement élevée permet aux pneumatiques de générer une force latérale immédiate – et donc une prise en courbe plus incisive et instantanée. L’empreinte du pneumatique au sol est ainsi maintenue pour plus de motricité et un meilleur ressenti au volant.

Les ressorts sont également allégés grâce à l’utilisation d’acier plus fin et la barre antiroulis est dotée de coussinets couverts de PTFE à faible coefficient de frottement.

### **Integral Link : Séparation des forces**

Le meilleur équilibre entre confort et tenue de route est obtenu en réglant indépendamment la rigidité latérale et longitudinale. Ceci n’est pas possible avec une suspension multibras conventionnelle à l’arrière : les modifications de l’une affectent l’autre et obligent à trouver un compromis.

L’*Integral Link* est différent et permet à la nouvelle XF d’offrir un niveau exceptionnel de confort et de tenue de route. Les coussinets à récession douce permettent aux roues de bouger vers l’arrière et vers le haut et produisent donc d’excellentes caractéristiques d’absorption d’énergie.

En même temps, la rigidité de carrossage a pu être accrue pour plus de réactivité. La rigidité de chasse a elle aussi été augmentée pour améliorer la stabilité au freinage.

### **Assistance de direction électrique**

La XF avait fait référence en matière de ressenti au volant. La nouvelle XF fera de même : la réactivité de la direction et son ressenti au point milieu font partie des éléments fondamentaux de l’ADN Jaguar.

La différence provient des pneumatiques et du volant lui-même, mais aussi et surtout de l’énorme potentiel de réglage de l’assistance de direction électrique (EPAS). Que ce soit les filtres destinés à amortir les remontées indésirables causées par les irrégularités de la route, ou les algorithmes compensant les variations de température ambiante, EPAS offre beaucoup plus d’avantages que n’importe quel système hydraulique.

L’expérience acquise sur la F-TYPE et la XE a permis d’exploiter pleinement les points forts d’EPAS pour conférer à la nouvelle XF un ressenti plus connecté et des remontées

d'informations intuitives et linéaires. Et comme le système ne requiert d'énergie que quand le volant est tourné, la baisse de la consommation mixte (cycle UE) peut atteindre 3%.

### **Répartiteur de couple au freinage**

Le répartiteur de couple au freinage, qui a fait ses preuves sur la F-TYPE, se retrouve maintenant de série sur la nouvelle XF. En entrée en courbe, les roues intérieures sont légèrement freinées individuellement pour empêcher un souvirage et aider le conducteur à suivre la trajectoire idéale. Cette intervention est subtile et pratiquement transparente pour le conducteur, mais le gain d'agilité qui en résulte est immédiatement perceptible.

### **Nouvelle technologie d'amortissement : progresser en douceur**

La carrosserie plus légère et plus rigide de la XF produit des bénéfices inhérents en termes de tenue de route ; pourtant, les ingénieurs Jaguar ont étudié les autres améliorations possibles. L'une des plus efficaces est l'intégration de la nouvelle génération d'amortissement passif pour améliorer le confort, et – en option sur les modèles V6 équipés d'amortisseurs adaptatifs – renforcer *Configurable Dynamics*.

Les nouveaux amortisseurs passifs font varier les courbes d'amortissement non seulement en fonction de la rapidité à laquelle le piston se déplace, mais aussi en fonction de la fréquence.

Un clapet supplémentaire dans le piston crée une dérivation. À faible vitesse, comme en ville par exemple, le clapet est ouvert pour y laisser passer l'huile plutôt que par le clapet principal. L'amortissement est ainsi assoupli pour favoriser le confort et rendre la conduite plus relaxante. Quand la vitesse augmente, le clapet se referme et force le fluide à passer par le piston : l'amortissement raffermi alors la suspension.

Le système *Adaptive Dynamics* de Jaguar a lui aussi évolué. Il continue de contrôler les mouvements de caisse 100 fois par seconde et les mouvements de roue 500 fois par seconde mais les algorithmes des amortisseurs adaptatifs sont encore plus évolués pour améliorer le confort à faible vitesse et la tenue de route quand la conduite devient plus dynamique.

## **Dynamique configurable : testée sur circuit**

Développée initialement pour la F-TYPE, la dynamique configurable élève encore d'un cran la double personnalité de la XF. Le conducteur peut 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. Le mode dynamique configurable est disponible sur tous les modèles V6 dotés du système *Adaptive Dynamics*.

## **GROUPE MOTOPROPULSEUR**

### **Réactif, raffiné, gratifiant**

**Les nouveaux moteurs diesel et essence à 4 et 6 cylindres répondent aux normes Euro 6. Conçus pour être réactifs, souples et efficaces, ils bénéficient tous des systèmes Stop-Start et de récupération d'énergie. Caractérisés par leur couple disponible à bas régime, leur accélération linéaire et leur sonorité raffinée, ils contribuent tous à une conduite aussi intuitive que gratifiante. Du 2L Diesel *Ingenium* accouplé à une boîte manuelle à 6 rapports et ne générant que 104g/km de CO<sub>2</sub>, au V6 3L à transmission intégrale associé à une boîte automatique à 8 rapports, la XF offre une palette étendue de performances et d'aptitudes**

En associant la carrosserie à utilisation intensive d'aluminium à la famille de moteurs *Ingenium* tout aluminium, Jaguar fait référence dans sa catégorie en termes de sobriété et d'émissions.

Avec 3,9 l/100km et 104g/km de CO<sub>2</sub> en consommation mixte UE, la nouvelle XF progresse de près de 20% par rapport au modèle précédent et dispose du 4 cylindres le plus efficace de son segment.

Conçus, développés et produits en interne pour répondre aux exigences de Jaguar en termes de puissance, de couple et de raffinement, les moteurs appartiennent à la famille *Ingenium* dont la modularité permettra de produire une large gamme de motorisations diesel et essence.

Les premières unités montées sur la nouvelle XF sont des 2L Diesel à 4 cylindres développant respectivement 163ch/380Nm et 180ch/430Nm et associés tous les deux à une

transmission manuelle à 6 rapports ou automatique à 8 rapports. Toutes les mesures ont été prises pour rendre ces moteurs aussi propres et sobres que silencieux et souples.

Les éléments tels que le décentrage de l'alésage des cylindres et les roulements à rouleaux des arbres à cames et des arbres d'équilibrage contribuent au faible niveau des frottements internes des moteurs *Ingenium* – 17% de moins que sur le 2,2L Diesel précédent.

Le double système de refroidissement comprend un thermostat régulé, une pompe à débit variable et une culasse à flux transversal permettant au moteur de monter plus rapidement en température. La pompe à débit variable et les jets de refroidissement déconnectables des pistons ont permis de réduire les pertes parasites et donc la consommation et les émissions.

*Ingenium* est aussi l'un des premiers moteurs diesel dotés de soupapes à calage variable. Le calage variable des soupapes d'échappement entraîne une montée en température plus rapide du catalyseur pour encore abaisser le niveau d'émissions. Cette technologie permet aussi la régénération plus efficace et plus complète du filtre à particules.

Bien que le design du bloc-cylindres rigide et des chemises assure naturellement de faibles niveaux de vibrations, des protections acoustiques ont été montées sur la culasse, la chaîne d'entraînement et le carter. Ces éléments empêchent le bruit du moteur d'entrer dans l'habitacle qui offre ainsi un raffinement exceptionnel. Les supports de moteur déconnectables sont sources d'isolation très efficace par rapport à la structure et aux bruits de la transmission.

### **Technologie diesel propre : émissions NOx minimisées**

Les moteurs diesel *Ingenium*, dans les versions 163ch et 180ch, sont dotés d'un système d'injection à rampe commune de 1800 bars et de la dernière génération de turbos à géométrie variable. Le système sophistiqué de 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 technologie de réduction catalytique sélective (SCR) intégrée au système de post-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.

### **Un V6 Diesel de 700Nm**

Réputé pour sa puissance, son couple, sa souplesse et sa sobriété, le V6 3L Diesel de Jaguar parvient, avec cette nouvelle génération, à dépasser toutes les attentes.

Le bloc-cylindres rigide et compact, en fonte à graphite, conserve sa cylindrée de 2993cm<sup>3</sup> mais les modifications d'injection et de suralimentation le font progresser de 275ch/600Nm à 300ch/700Nm.

Ce remarquable V6 est plus raffiné que jamais et permet à la nouvelle XF de couvrir le 0-100km/h en 6,4 secondes tout en ne consommant que 5,5 l/100km en cycle mixte UE et en ne rejetant que 144g/km de CO<sub>2</sub>.

La rampe commune piézoélectrique injecte le carburant dans les chambres de combustion sous une pression pouvant maintenant atteindre 2000 bars via des injecteurs à 8 trous qui améliorent le mélange et donc l'efficacité de la combustion.

Les turbos à déclenchement séquentiel-parallèle du système de suralimentation sont dotés de turbines plus aérodynamiques et plus efficaces. Pour la première fois sur une Jaguar, des roulements à billes en céramique sont utilisés dans le turbo primaire. Cette technologie réduit les frottements – particulièrement à basse température – pour un couple disponible plus tôt et donc une meilleure réactivité quand le conducteur l'exige.

L'efficacité du moteur est aussi améliorée grâce à l'adoption d'une pompe à huile à deux phases et une pompe de refroidissement désamorçable. Les pertes de pompage sont réduites grâce à l'amélioration de la recirculation des gaz (EGR) à haute pression et à l'ajout d'un circuit basse pression refroidi.

L'utilisation d'une plus grande proportion des gaz d'échappement réduit la température maximale des chambres de combustion et enraie la formation de NOx. La distribution plus uniforme des gaz d'échappement entre les cylindres a permis de réduire l'émission de particules et de rendre la combustion plus douce et plus silencieuse.

Travaillant conjointement avec l'EGR, le système de réduction catalytique sélective (SCR) réduit les émissions de NOx à un niveau compatible avec les normes Euro 6.

### **Motorisations essence à 4 cylindres : réactives, raffinées, efficaces**

Ayant déjà fait ses preuves sur la XF, ce moteur 2L associe un turbo à faible inertie à l'injection directe et aux soupapes à calage variable pour offrir la souplesse d'un moteur atmosphérique de plus grosse cylindrée mais avec une consommation bien plus faible.

Le couple maximum de 340Nm est obtenu à 1750 tours et permet à la nouvelle XF de couvrir le 0-100km/h en 7 secondes seulement. La souplesse à mi-régime est aussi impressionnante : le 80-120 km/h est couvert en seulement 4,7 secondes.

Le moteur tout aluminium, léger et compact, est doté d'arbres d'équilibrage contrarotatifs pour éliminer les vibrations. Les injecteurs sont isolés de la culasse et la pompe haute pression et la rampe sont dotées d'une protection acoustique pour réduire le bruit rayonné.

Parmi les innovations de ce moteur de pointe se trouve le carter de turbine intégré dans le collecteur d'échappement isolé. En plus d'abaisser le poids, la masse thermique réduite permet au catalyseur d'atteindre sa température de fonctionnement plus rapidement et donc de réduire la consommation et le niveau d'émissions.

### **V6 suralimenté : des performances de sportive**

Les enthousiastes à la recherche d'une conduite sportive peuvent maintenant opter pour le V6 3L suralimenté développant 340 ou 380ch, et disponible en version propulsion ou transmission intégrale (AWD).

Ces moteurs tout aluminium qui équipent aussi la F-TYPE, associent la suralimentation à l'injection directe et au calage variable des soupapes d'admission et d'échappement pour offrir des accélérations instantanées, une puissance linéaire et une sonorité unique.

L'arbre d'équilibrage contribue au raffinement, alors que l'amplificateur de son soigneusement configuré envoie une partie des sonorités du V6 suralimenté dans l'habitacle pour encore plus d'exaltation.

C'est la première fois que la version de 380ch équipe une berline Jaguar ; elle est réservée à la nouvelle XF S. Associée à une transmission automatique à 8 rapports, elle couvre le 0-100km/h en 5,3 secondes pour atteindre une vitesse maximale limitée électroniquement à 250km/h.

## **À la pointe du confort : transmissions automatiques à 8 rapports**

Toutes les motorisations de la nouvelle XF, du 4 cylindres Diesel de 163ch au V6 suralimenté de 380ch, peuvent recevoir une boîte automatique ZF à 8 rapports. Associée au sélecteur rotatif de vitesses unique de Jaguar et aux palettes au volant, cette transmission à la pointe de la technologie offre des démarrages en douceur, des changements fluides et une efficacité exceptionnelle.

L'unité de contrôle de la transmission adapte les changements de rapport en fonction du style de conduite. L'ECU travaille aussi en réseau avec le *Drive Control* de Jaguar pour offrir des changements de rapports encore plus rapides et des rétrogradages plus incisifs en mode 'Dynamic', ou des montées de rapports à plus bas régime en mode 'Eco'.

Le contrôle de ralenti (Transmission Idle Control) vient en complément du système *stop-start* : quand le véhicule est à l'arrêt et retenu par les freins avec le moteur qui tourne, un des freins de la transmission s'ouvre pour réduire les déperditions dues à l'entraînement, et donc la consommation.

La nouvelle XF est proposée avec deux versions de la boîte ZF 8HP. Les V6 Diesel et Essence suralimentés AWD (transmission intégrale) sont associés à la transmission 8HP70 ; les 4 cylindres et V6 Essence suralimentés à propulsion sont accouplés à la 8HP45, plus légère et plus compacte.

Pour un confort de conduite encore supérieur à faible régime, tous les modèles, à l'exception des V6 suralimentés, sont dotés d'un amortisseur pendulaire dans le convertisseur de couple. Cet élément peut absorber les vibrations à basse fréquence et les empêcher de passer dans l'habitacle.

## **Processus de sélection : nouvelle boîte manuelle à 6 rapports**

La transmission manuelle à 6 rapports, légère et à frottements réduits, contribue à la sobriété hors pair de la nouvelle XF. À l'instar des versions automatiques, elle a été développée en partenariat avec ZF.

Le carter en aluminium et les arbres creux contribuent à l'allègement ; le système innovant de lubrification 'semi-sèche' réduit les déperditions parasites. À la place de la lubrification par barbotage habituelle, cette boîte manuelle utilise une pompe mécanique compacte entraînée par l'arbre de renvoi qui vaporise l'huile à faible viscosité sur les dents d'engrenages, les

roulements et les anneaux de synchronisation. Ceci permet au carter, séparé du train d'engrenages par un déflecteur léger en polymère, de ne contenir que 1,2 litres d'huile.

Les profils de positionnement sont soigneusement optimisés pour que les changements de rapport soient doux et précis, présentant assez de résistance pour être positifs mais pas trop pour éviter les à-coups.

### **Transmission intégrale et *Intelligent Driveline Dynamics***

Conçue dès le départ pour la transmission intégrale, la nouvelle XF intègre les nouvelles générations de couple à la demande et de l'*Intelligent Driveline Dynamics* (IDD) – développées entièrement en interne et fonctionnant de concert avec le répartiteur de couple au freinage et le contrôle dynamique de stabilité.

L'efficacité de l'IDD, déjà prouvée sur les F-TYPE AWD, est destinée à préserver l'ADN Jaguar tout en exploitant les bénéfices de la transmission intégrale en termes de performances et de tenue de route, particulièrement dans de mauvaises conditions ou sur des routes abîmées. La nouvelle XF est avant tout une propulsion mais elle satisfait aussi à la demande croissante pour la transmission intégrale partout dans le monde.

Intégrée dans la transmission automatique à 8 rapports, AWD est disponible sur les modèles à conduite à gauche dotés des moteurs V6 Essence suralimentés de 340 et 380ch. Dans les conditions de conduite normales, tout le couple est transmis aux roues arrière. Mais en cas de besoin, un embrayage multidisque humide envoie le couple vers l'avant par le biais d'une chaîne de transmission dans la boîte de transfert : 16% plus légère et 10% plus efficace que sa devancière, elle est également plus silencieuse.

Le module IDD contrôle combien de couple transférer – et quand. 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 la friction du revêtement de la route en permanence et le taux d'exploitation de la motricité de chaque pneumatique.

Si l'IDD prévoit que les pneus arrière approchent de leur limite de motricité, alors le couple est transféré de façon imperceptible aux roues avant. L'IDD peut aussi fonctionner de façon réactive et faire varier la répartition avant-arrière du couple pour éviter un survirage dans des courbes rapides.

## **Adaptation au revêtement : AWD analyse la route**

Pour encore renforcer les aptitudes de la nouvelle XF AWD, le revêtement de la route est analysé – route normale, humide ou gravillonnée, enneigée ou verglacée – et la cartographie de la direction, de l'accélérateur, de la transmission et des systèmes de contrôle de stabilité modifiée en fonction des conditions.

Le système d'adaptation au revêtement (AdSR ou *Adaptive Surface Response*) n'est disponible qu'avec la transmission intégrale AWD. Il remplace le mode 'Hiver' du *Drive Control* et facilite la conduite dans les conditions de faible motricité. L'AdSR fonctionne quelle que soit la vitesse.

Les algorithmes intelligents de l'AdSR rendent l'ASPC encore plus efficace (voir les systèmes d'aide à la conduite page 31). Quand l'AdSR établit que le revêtement de la route offre très peu de motricité, l'ASPC utilise le passage de couple le plus progressif possible en estimant que la voiture devra démarrer sur du verglas.

## **INFODIVERTISSEMENT ET CONNECTIVITÉ**

**Démarrage du moteur à partir d'une application de smartphone, navigation de porte à porte sur un écran tactile *Dual View* de 10,2" – la nouvelle XF vous propose toutes les fonctionnalités que vous recherchez**

### **InControl Touch : Mieux connecté**

La nouvelle XF propose deux systèmes d'infodivertissement de dernière génération. Le système *InControl Touch* s'appuie sur un écran tactile capacitif de 8" proposant la nouvelle interface Jaguar. Conçu pour être simple et intuitif, les graphismes modernes sont contrastés et clairs.

L'écran tactile répond aux gestes habituellement utilisés sur les smartphones et les tablettes, tels que le balayage pour changer de page ou de morceau de musique, ou le glissement pour dérouler des cartes routières.

Certains clients préfèrent les commandes vocales. Le moteur de reconnaissance vocale de *InControl Touch* permet au conducteur d'entrer directement une destination sur le système de navigation ou d'appeler, par exemple, un contact.

La conversion vocale des SMS évite au conducteur de quitter la route des yeux – les messages entrants lui sont lus à voix haute. À l'arrêt, il peut écrire des messages à partir de l'écran tactile ou sélectionner l'un des modèles stockés.

L'entrée des données de navigation est plus rapide et plus facile qu'auparavant grâce à la possibilité d'entrer des données intelligentes et au calcul accéléré de l'itinéraire. Les cartes stockées sur la carte SD sont affichées en 2D ou 3D. Les images des croisements vous permettront de ne plus manquer une sortie d'autoroute à l'avenir ; celles du paysage urbain de suivre l'itinéraire de façon plus intuitive. Chaque changement de direction peut être projeté sur l'affichage tête haute en option pour que le conducteur puisse garder les yeux sur la route.

### **InControl Touch Pro : technologie d'infodivertissement de pointe**

La nouvelle XF est la première Jaguar dotée du système *InControl Touch Pro*. Conçu en interne à partir d'une page blanche, il s'agit du multimédia le plus évolué jamais développé par Jaguar.

Au cœur de *InControl Touch Pro* se trouve un écran tactile capacitif de 10,2". Il n'y a pas de boutons sur les côtés, toutes les fonctions ayant été intégrées dans la section inférieure de l'écran tactile.

*« InControl Touch Pro est le système d'infodivertissement le plus sophistiqué que nous ayons jamais développé ; il s'appuie sur un processeur quad-core, un disque SSD (solid-state drive) et Ethernet pour offrir des performances exceptionnelles. L'écran tactile de 10,2", la technologie Dual View et le système de navigation qui mémorise vos trajets quotidiens rendront vos déplacements encore plus gratifiants. »*

**Ian Hoban, Vehicle Line Director, Jaguar XF**

Comme sur un smartphone, l'écran d'accueil peut être personnalisé : le fond d'écran peut recevoir n'importe quelle image et des widgets peuvent être ajoutés pour créer des raccourcis. Il est même possible d'ajouter des écrans d'accueil supplémentaires. Et l'écran tactile accepte le 'pincer pour zoomer' bien connu des utilisateurs de smartphone. *InControl Touch Pro* accepte la dernière génération de la technologie *Dual View* en augmentant de 100% le nombre de pixels et la luminosité, afin d'afficher des images plus contrastées et plus nettes.

La navigation atteint de nouveaux sommets. Les données géographiques, stockées sur un disque SSD (*solid-state drive*) de 60GB, sont accessibles bien plus rapidement qu'avec les disques durs conventionnels. La fonctionnalité de 'navigation à l'estime', qui interprète les données du véhicule jusqu'à 40 fois par seconde, permet de positionner la voiture de manière précise même en l'absence de signal GPS – parfait pour les centres-villes.

L'utilisation de ces données permet d'offrir plus de fonctionnalités et d'informations géographiques. La nouvelle XF propose les itinéraires de porte à porte et autres conseils tels que les possibilités de transports en commun. 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.

Si vous voulez seulement écouter de la musique, les images *Gracenote* stockées sur le SSD permettent d'enrichir votre expérience musicale, et les fonctions telles que 'jouer des morceaux semblables' facilitent la recherche de vos titres favoris. Pour en profiter au maximum, vous pouvez opter pour le système *Sound surround* de 825W et 17 haut-parleurs développé avec les experts audio Meridian. L'ensemble bénéficie des technologies Trifield de Meridian et MultEQ XT d'Audyssey pour une reproduction sonore optimale et un faible taux de distorsion qui fait référence.

Les différents modules de *InControl Touch Pro* sont connectés via Ethernet ; Jaguar est l'un des tous premiers constructeurs à intégrer une telle technologie de réseau. Avec une bande passante pouvant atteindre 1Gbit/seconde, Ethernet peut gérer un volume massif de données.

Ethernet, le puissant processeur quad-core et le drive SSD, permettent à *InControl Touch Pro* d'offrir des graphiques fluides et des temps de réponse extrêmement rapides. Ces deux technologies supporteront aussi les futures mises à jour du système.

### **Toujours connecté avec la XF**

Participer à une conférence téléphonique, réserver une chambre d'hôtel ou tout simplement se tenir informé, la nouvelle XF permet au conducteur de connecter son smartphone Apple ou Android à la voiture. Par le biais d'un câble USB et d'un port dédié sur la console

centrale, *InControl Apps* donne accès à toutes les applications compatibles sur l'écran tactile de la voiture.

La fonctionnalité *Remote Essentials* accessible à partir de *InControl Remote* permet aux utilisateurs d'interagir avec la nouvelle XF à l'aide d'un smartphone, et ce d'où qu'ils soient. Ils peuvent vérifier le niveau de carburant, si les portes sont verrouillées ou si les vitres sont restées ouvertes. Ils peuvent même télécharger leur kilométrage pour remplir leurs notes de frais plus facilement et rapidement.

*Remote Premium*, également accessible via *InControl Remote App*, permet en plus au conducteur de verrouiller ou déverrouiller ses portes à distance, de recevoir des alertes 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 rues ou les parkings bondés. Il peut même recevoir l'itinéraire pour retourner à son véhicule.

Summum du confort, *Remote Control Premium* permet d'amener l'habitacle à la température désirée en démarrant le moteur à distance. Sur la plupart des modèles équipés d'une transmission automatique, il suffit d'appuyer sur une touche de votre smartphone pour que la climatisation efficace de la nouvelle XF réchauffe ou refroidisse l'habitacle avant votre départ – idéal en cas de canicule ou les matins d'hiver.

À l'aide de la carte SIM intégrée et de l'antenne de la voiture assurant la meilleure réception possible, la nouvelle XF peut fonctionner comme une borne Wi-Fi et permet de connecter jusqu'à 8 appareils en 3G.

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

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

## **SYSTÈMES ÉVOLUÉS D'AIDE À LA CONDUITE**

**Que ce soit les systèmes de motricité qui contrôlent le revêtement sur lequel vous roulez ou la caméra stéréo qui analyse la route devant vous, la nouvelle XF est dotée de toutes les technologies intelligentes nécessaires pour assister le conducteur et rendre les trajets, même les plus longs, plus agréables et plus détendus**

### **Améliorer la motricité : Contrôle de motricité tous revêtements**

Même les conducteurs les plus experts peuvent avoir du mal à démarrer sur la neige, le verglas ou l'herbe humide – surtout avec un véhicule à propulsion. Démarrer en côte est pratiquement impossible, la moindre pression de l'accélérateur étant suffisante pour enlever toute motricité.

Les systèmes de contrôle de motricité conventionnels réagissent après que les roues ont commencé à déraiper – et c'est souvent trop tard. C'est pourquoi la nouvelle XF est dotée du système révolutionnaire de contrôle de motricité tous revêtements (ASPC).

Développé grâce à 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 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.

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. Ces aptitudes hors-pair permettent d'avancer en souplesse sans patiner, ou très peu.

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.

## **Savoir anticiper : une caméra stéréo au cœur de la sécurité**

Les fonctions de conduite automatisée de demain ne pourront exister que grâce à des détecteurs exceptionnellement précis et fiables. Une telle technologie est déjà disponible sur la nouvelle XF qui est l'un des rares véhicules équipés d'une caméra stéréo dirigée vers l'avant.

Installée à l'avant du rétroviseur intérieur, elle fournit une image 3D de la route. L'information est traitée par des programmes d'interprétation sophistiqués et le résultat utilisé par un grand nombre de systèmes d'aide à la conduite.

L'un des plus importants est le freinage d'urgence autonome (AEB) qui peut réduire les statistiques d'accidents de façon importante. Si le module de contrôle détermine qu'une collision est probable, le système de freinage est préchargé et le conducteur informé par des alertes sonores et visuelles. Si celui-ci n'intervient pas et qu'une collision est considérée comme imminente, alors le freinage d'urgence entre en action pour éviter l'accident ou en minimiser l'impact.

La caméra stéréo supporte aussi 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.

Si le conducteur se rapproche trop de la ligne blanche, le système LKA peut le ramener 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 s'appuie sur la caméra stéréo pour afficher les limites de vitesse – y compris les restrictions temporaires en cas de travaux par exemple.

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.

### **Régulateur de vitesse intelligent**

La conduite dans les zones où les limites de vitesse varient en permanence contribue à la fatigue des conducteurs. Pour leur faciliter la vie, Jaguar a développé un régulateur de vitesse intelligent (ISL) qui peut s'appuyer sur les données du système TSR pour augmenter ou réduire l'allure du 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. Si le conducteur appuie sur le bouton 'resume' du régulateur de vitesse, le taux d'accélération ou de décélération augmente.

### **En ligne de mire : affichage tête haute à laser**

La nouvelle XF est dotée de l'affichage tête haute (HUD) à laser. La projection de données 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 présente plusieurs avantages par rapport aux systèmes TFT conventionnels. L'affichage offre des couleurs plus vives et un contraste supérieur, et donc une meilleure lisibilité par grand soleil. Il reste aussi clairement visible même si le conducteur porte des lunettes polarisées. Le système est non seulement plus compact mais aussi près d'un tiers plus léger – chaque gramme compte dans l'incessante quête d'allègement de Jaguar.

### **Distances de sécurité : régulateur de vitesse adaptatif avec assistance embouteillage**

Le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) de la précédente XF a été amélioré pour réduire la fatigue générée par un trafic dense. À l'aide d'un radar longue distance de 77GHz, 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 XF de repérer 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 à moins de 70 mètres. Une icône 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 aussi le conducteur de l'approche de véhicules hors de son champ de vision.

### **Positionnement idéal : assistance au stationnement**

La difficulté liée au parking dans un endroit étroit est maintenant du passé. La nouvelle XF est dotée de fonctions d'assistance semi-automatiques 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.

Enfin, le système de caméra panoramique, avec ses 5 caméras, affiche une vue à 360° autour de la voiture, y compris une vue du dessus, pour faciliter et sécuriser les manœuvres.

## DONNÉES TECHNIQUES

<b>Jaguar XF 2.0 Diesel 163</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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)	163 (120) à 4000 tr/mn
Couple (Nm)	380 à 1750-2500 tr/mn
Transmission	ZF 8HP45 automatique à 8 rapports [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	2,73 [2,81]
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1555 [1545]
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	55
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	8,2 [8,2]
0-100km/h (sec)	8,7 [8,7]
Vitesse maximale (km/h)	227 [229]
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	4,2 [3,9]
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	109 [104]

Données constructeur correctes à la date de publication

[Données entre crochets pour la transmission manuelle]

**DONNÉES TECHNIQUES**

<b>Jaguar XF 2.0 Diesel 180</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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 [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	2,73 [2,81]
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1555 [1545]
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	69
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	7,7 [7,5]
0-100km/h (sec)	8,1 [8,0]
Vitesse maximale (km/h)	229 [230]
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	4,3 [4,3]
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	114 [114]

Données constructeur correctes à la date de publication

[Données entre crochets pour la transmission manuelle]

## DONNÉES TECHNIQUES

<b>Jaguar XF 2.0 essence 240</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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 1750-4000 tr/mn
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	3,42
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1590
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	74
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	6,7
0-100km/h (sec)	7,0
Vitesse maximale (km/h)	248
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	7,5
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	179

## DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar XF 3.0 Diesel	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	2993
Cylindres	6 en V
Soupapes par cylindre	4; DOHC
Alésage/course (mm)	84,0/ 89,0
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	2,19
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1750
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	66
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	5,8
0-100km/h (sec)	6,2
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	5,5
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	144

Données constructeur correctes à la date de publication

## DONNÉES TECHNIQUES

Jaguar XF 3.0 Supercharged essence 340	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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 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	3,317
Rapport final	3,23
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1710
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	74
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	5,2
0-100km/h (sec)	5,4
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,3
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	198

## DONNÉES TECHNIQUES

<b>Jaguar XF 3.0 Supercharged essence 340 AWD</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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 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	3,317
Rapport final	3,23
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1760
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	74
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	5,1
0-100km/h (sec)	5,4
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,6
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	204

## DONNÉES TECHNIQUES

<b>Jaguar XF 3.0 Supercharged essence 380</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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 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	3,317
Rapport final	3,23
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1710
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	74
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	5,1
0-100km/h (sec)	5,3
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,3
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	198

## DONNÉES TECHNIQUES

<b>Jaguar XF 3.0 Supercharged essence 380 AWD</b>	
<b>MOTEUR &amp; TRANSMISSION</b>	
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	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	3,23
<b>CHÂSSIS</b>	
Suspension avant	Double triangulation
Suspension arrière	Integral Link
Direction	Crémaillère ; assistance électromécanique
<b>DIMENSIONS</b>	
Longueur (mm)	4954
Largeur inc. / excl. rétroviseurs (mm)	2091/ 1880
Hauteur (mm)	1457
Empattement (mm)	2960
Voie avant / arrière (mm)	1605 / 1594
Poids à vide (kg)	À partir de 1760
Volume du coffre (litres)	540
Réservoir (litres utilisables)	74
<b>PERFORMANCE &amp; CONSOMMATION</b>	
0-60mph (sec)	5,0
0-100km/h (sec)	5,3
Vitesse maximale (km/h)	250
Consommation (litres/100km) Cycle UE mixte	8,6
Émissions CO <sub>2</sub> (g/km) UE mixte	204