
KIT DE PRESSE TECHNIQUE

JAGUAR F-PACE AM20

EN BREF

- Jaguar F-PACE : un SUV performant pour ceux qui aiment conduire, une dynamique et une fonctionnalité incomparables
- La dernière année-modèle marque l'arrivée de deux nouvelles éditions spéciales – 300 SPORT et Chequered Flag – qui viennent enrichir la gamme F-PACE, lauréate des prix de la Voiture mondiale de l'année et du Design automobile de l'année
- La performante 300 SPORT, disponible avec des motorisations essence et diesel propres et efficaces de 300 ch à traction intégrale, arbore un extérieur résolument sportif et un intérieur revu
- Le modèle Chequered Flag, disponible avec une motorisation essence ou diesel Ingenium de 2,0 litres, est caractérisé par un équipement complet et des spécifications de série impressionnantes, comprenant des sièges électriques à dix positions, le système de navigation Touch Pro et le système audio Meridian, ainsi que des détails esthétiques uniques
- Chaque véhicule de la gamme F-PACE, allant du diesel Ingenium 2,0 litres de 163 ch au modèle phare F-PACE SVR avec moteur V8 5,0 litres de 550 ch, est désormais équipé de série d'Apple CarPlay®
- Le régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée, l'assistance aux angles morts, ainsi qu'une suite de systèmes dédiés à la sécurité des occupants et des piétons viennent enrichir la certification de sécurité cinq étoiles de la Jaguar F-PACE
- Touch Pro : le système d'infodivertissement avancé doté d'un écran tactile de 10 pouces est équipé de série
- Connectez jusqu'à huit appareils au point d'accès Wi-Fi 4G pour transformer le véhicule en bureau mobile ou en centre d'infodivertissement
- Écran conducteur interactif de 12,3 pouces, disponible en option avec quatre thèmes visuels et une navigation plein écran, complété par un affichage tête haute laser en option
- Bracelet Activity Key : technologie portable et étanche dédiée au mode de vie actif
- L'architecture légère en aluminium, robuste et rigide, apporte agilité, raffinement et efficacité
- Suspension à double triangulation à l'avant et Integral Link à l'arrière pour une tenue de route et un confort de conduite exceptionnels

- Les technologies de châssis dérivées de la F-TYPE comprennent Torque Vectoring (commande vectorielle de couple par freinage), Adaptive Dynamics (de série sur S) et Configurable Dynamics pour offrir une expérience de conduite enrichissante et ajustable
- Tous les moteurs sont équipés de filtres à particules pour réduire davantage les émissions (spécifique au marché)
- La F-PACE a été optimisée pour réduire les émissions avec l'adoption de pneus de catégorie 1 à ultra faible résistance au roulement (ULRR) et l'extinction des feux arrière en journée
- Le système Intelligent Driveline Dynamics permet une motricité à traction intégrale tout en préservant le caractère de la traction arrière, tandis que le contrôle de progression sur tous types de surfaces optimise le départ sur les surfaces à faible adhérence

RÉSUMÉ

La Jaguar F-PACE

19 mars 2019, Whitley, Royaume-Uni – La Jaguar F-PACE est un SUV performant conçu pour offrir l'agilité, la réactivité et le raffinement qui font la renommée de toutes les Jaguar, associés à une dynamique et une fonctionnalité incomparables.

Développée avec l'architecture légère en aluminium de Jaguar, la F-PACE combine la pureté des lignes, des surfaces et des proportions aux caractéristiques inspirées de la F-TYPE comme des puissants épaulements arrière, les grilles d'aération des garde-boues et le dessin distinctif des feux arrière.

La calandre avant audacieuse et le capot athlétique évoquent le potentiel de performance de la motorisation, comme le moteur V6 suralimenté de 380 ch, tandis que les phares Full LED élancés, les jantes forgées de 22 pouces ou encore le porte-à-faux avant réduit illustrent la vision de design du concept C-X17 jusqu'à sa production.

La F-PACE peut accueillir cinq occupants en tout confort. L'intérieur est un mélange parfait de matériaux et finitions haut de gamme, de détails raffinés, d'articles de luxe comme les sièges arrière chauffés à inclinaison électrique ainsi qu'un système d'infodivertissement Touch Pro de 10 pouces équipé de série.

Le souci du détail se poursuit avec le rétroviseur intérieur sans pourtour, les plaques de seuil en métal éclairées estampées Jaguar, les pédales en métal brillant, les tapis de qualité supérieure, la garniture de pavillon en suède et les boutons chromés des sièges.

La dernière année-modèle marque l'arrivée de deux nouvelles éditions spéciales : la 300 SPORT, axée sur la performance, ainsi que la Chequered Flag, offrant un équipement complet. Toutes deux viennent enrichir la gamme F-PACE, lauréate des prix de la Voiture mondiale de l'année et du Design automobile de l'année, offrant la dynamique incomparable et la fonctionnalité au quotidien typiques d'un SUV performant de Jaguar.

« Comme elle reste absolument fidèle à nos principes de design, la F-PACE peut être immédiatement identifiée comme une Jaguar. Elle offre tout l'espace intérieur que vous pouvez attendre, voire plus. Mais grâce à notre approche rigoureuse des surfaces, des proportions et de la pureté des lignes, nous avons conçu le véhicule que je considère comme étant le mieux équilibré et le plus attrayant de sa catégorie. »

Ian Callum, Directeur du design, Jaguar

L'architecture légère en aluminium de Jaguar Land Rover a fourni aux équipes de design et d'ingénierie le point de départ idéal. Elle a été créée dès le début comme une structure modulaire, les roues peuvent donc être placées exactement où il faut pour aboutir aux proportions, à la dynamique et à la fonctionnalité, essentielles pour un SUV performant.

L'empattement et la voie ne se retrouvent sur aucune autre Jaguar. Avec une longueur de 4731 mm (4737 mm pour la SVR) et un empattement de 2874 mm, la F-PACE présente le profil élancé et le porte-à-faux avant réduit typiques du design Jaguar, ainsi qu'un habitacle exceptionnellement spacieux.

L'espace au niveau des genoux des passagers arrière est le meilleur de sa catégorie et avec 650 litres[†], le volume du compartiment à bagages est impressionnant.

La structure monocoque légère et rigide comprend 80 % d'aluminium (fermetures exclues). Les économies de poids supplémentaires proviennent du hayon en matières composites et du magnésium utilisé pour des pièces comme la traverse de la voiture.

[†] Avec kit anti-crevaison

Ainsi, le modèle à moteur diesel de 163 ch à traction intégrale et boîte de vitesses manuelle affiche un poids minimal de 1760 kg. Avec le moteur essence V6 suralimenté de 380 ch, emprunté à la F-TYPE, sous son capot en aluminium sculpté, la F-PACE peut accélérer de 0 à 100 km/h en 5,5 secondes pour atteindre une vitesse de pointe de 250 km/h[‡] régulée électroniquement.

La rigidité exceptionnelle en torsion de la carrosserie permet à la suspension avant à double triangulation dérivée de la F-TYPE et à la suspension arrière sophistiquée Integral Link de s'exprimer encore mieux. La répartition du couple au freinage et la direction assistée électrique, équipées de série pour offrir des sensations et une réactivité supérieures, permettent à la F-PACE d'atteindre l'équilibre parfait entre conduite et tenue de route.

Le système Configurable Dynamics (dynamique configurable) permet quant à lui aux plus enthousiastes de personnaliser l'expérience de conduite de la F-PACE. Ce système permet au conducteur de configurer le véhicule selon ses préférences personnelles en sélectionnant le paramètre Normal ou Sport pour l'accélérateur, la boîte de vitesses et la direction. La combinaison choisie est activée en enclenchant le mode « Dynamique » à l'aide de la touche avec drapeau à damier de la console centrale.

Le système Adaptive Dynamics (dynamique adaptative) modifie la réponse d'amortissement de la F-PACE selon les conditions et le style de conduite. Celui-ci analyse l'accélération, la prise de virage, l'activité des pédales d'accélérateur et de frein pour optimiser les paramètres de suspension et préserver la dynamique et le confort de la F-PACE. Associé au système Configurable Dynamics, il permet au conducteur de modifier les paramètres d'amortissement en fonction de ses préférences. Grâce à des simulations informatiques de pointe en matière de dynamique des fluides et aux leçons tirées de la XE et de la XF, la F-PACE dispose d'un coefficient de traînée de seulement 0,34, ce qui contribue à réduire la consommation et à augmenter le raffinement. Le véhicule est également conçu pour avoir une élévation exceptionnellement réduite et une excellente répartition de l'élévation entre l'avant et l'arrière, ce qui améliore les sensations de conduite et la stabilité à vitesse élevée.

« Ce SUV performant à la dynamique remarquable propose néanmoins une conduite souple et silencieuse. Le design inspiré de la F-TYPE combine une apparence spectaculaire avec un habitacle spacieux et un compartiment à bagages exceptionnellement grand. Conjointement à notre système d'infodivertissement, notre système de transmission intégrale le plus évolué et une gamme

[‡] Avec des jantes de 19 pouces et plus – 220 km/h avec des jantes de 18 pouces.

exceptionnelle de technologies de sécurité active, la F-PACE fait de chaque trajet une expérience plus enrichissante. »

Kevin Stride, Directeur de la gamme de véhicules Jaguar F-PACE

Le système de transmission intégrale (AWD) avec couple à la demande de la F-PACE est le plus sophistiqué que Jaguar ait jamais conçu et il détient la capacité de couple la plus élevée. Il comprend le système de commande évolué d'abord développé en interne pour la transmission intégrale de la F-TYPE : Intelligent Driveline Dynamics (IDD). L'IDD préserve l'agilité et la tenue de route de la traction arrière, mais peut transférer harmonieusement le couple vers les roues avant pour exploiter les performances supérieures d'une traction accrue sur toutes les surfaces et par tous les temps.

Le système de contrôle de progression toutes surfaces (All-Surface Progress Control, ASPC) est une autre technologie de classe mondiale développée pour affronter les conditions défavorables. Pour exploiter au mieux l'adhérence disponible, l'ASPC contrôle automatiquement l'accélérateur et les freins, ce qui permet au véhicule de démarrer en douceur : le conducteur n'a qu'à tourner le volant. L'ASPC fonctionne entre 3,6 km/h et 30 km/h et la vitesse désirée est définie par le conducteur à l'aide des boutons du régulateur de vitesse. L'ASPC est compatible avec les véhicules à traction arrière et intégrale dotés d'une boîte de vitesses automatique.

Le système de réponse adaptative à la surface (Adaptive Surface Response, AdSR), développé à partir de la technologie primée Terrain Response, brevetée par Land Rover, rend la transmission intégrale encore plus efficace dans les conditions difficiles. Intégré à JaguarDrive Control, l'AdSR identifie le type de surface et optimise la cartographie de la motorisation, les paramètres de freinage et le système de contrôle dynamique de la stabilité. D'abord lancé sur la XF, l'AdSR a été amélioré par un troisième mode conçu pour la neige épaisse et le gravier.

Pour les conducteurs confrontés aux mêmes conditions, mais qui souhaitent garder le contrôle de l'accélérateur, la fonction Low-Friction Launch (LFL) est disponible. Celle-ci utilise une courbe d'accélération très progressive, rendant le véhicule plus facile à contrôler sur les surfaces glissantes.

La F-PACE a été conçue pour répondre aux normes de sécurité mondiales les plus rigoureuses et a reçu une certification de sécurité cinq étoiles de l'Euro NCAP, avec des niveaux exceptionnels de protection des occupants et des piétons. La norme de sécurité active est identique, grâce à une suite de systèmes évolués d'assistance du conducteur. La caméra stéréo, placée au cœur du système de

freinage d'urgence comporte une fonction de détection des piétons. L'inclusion du régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée, du freinage d'urgence à vitesse élevée et d'autres technologies dédiées à la sécurité renforce l'équipement de sécurité de la Jaguar F-PACE.

Les informations clés telles que la vitesse du véhicule et les limitations de vitesse peuvent être projetées directement dans le champ de vision du conducteur par l'affichage tête haute laser en option. Les images en couleur très contrastées peuvent également afficher les réglages du régulateur de vitesse et les instructions détaillées du système de navigation.

Grâce aux technologies InControl, l'infodivertissement et la connectivité sont tout aussi évolués. Le système haut de gamme Touch Pro, équipé de série, s'appuie sur un écran tactile de 10 pouces. Il est alimenté par un processeur quatre cœurs puissant et dispose d'une connexion Ethernet ultra rapide. L'interface utilisateur extrêmement réactive est intuitive et nette. Le système de navigation, associé aux services connectés, peut vous faire gagner du temps en apprenant votre trajet quotidien, il offre un véritable guidage de porte à porte et peut même informer les autres de votre heure d'arrivée. La navigation peut également être affichée en plein écran sur l'écran interactif de 12,3 pouces du conducteur, lorsque celui-ci est installé. La dernière année-modèle de la F-PACE s'enrichit d'un nouveau pack Smartphone comprenant de série Apple CarPlay®.

La technologie d'écran Dual View est disponible sur la F-PACE, associée à la navigation par satellite, au lecteur CD/DVD et au système audio Meridian en option. Cette technologie d'écran avancée permet au passager avant et au conducteur de consulter deux sorties d'affichage différentes en utilisant le même écran tactile central.

La F-PACE dispose aussi du bracelet avancé Activity Key de Jaguar. Il s'agit d'un bracelet étanche et antichocs, avec transpondeur intégré, une première dans ce segment. Cette technologie portable soutient ceux qui ont un style de vie actif, elle permet de verrouiller le porte-clés en toute sécurité dans le véhicule : indispensable si vous allez pratiquer le surf ou le kayak.

Le verrouillage de la F-PACE à l'aide d'Activity Key désactive les porte-clés qui restent à l'intérieur. L'appareil intelligent fonctionne sur les mêmes fréquences RF que les autres clés, le système est utilisé pour verrouiller et déverrouiller le véhicule en le tenant à proximité immédiate du J de

l'inscription Jaguar sur le hayon. Activity Key n'a pas de pile, vous n'avez donc pas à vous préoccuper de la changer.

Récapitulatif de la gamme

La gamme F-PACE comprend :

- F-PACE Pure
- F-PACE Prestige
- F-PACE Portfolio
- F-PACE R-Sport
- F-PACE Chequered Flag
- F-PACE 300 SPORT
- F-PACE S
- F-PACE SVR

La gamme de motorisations comprend :

Diesel

- Moteur diesel Ingenium turbocompressé à quatre cylindres, 2,0 litres, 163 ch, boîte de vitesses manuelle, traction arrière
- Moteur diesel Ingenium turbocompressé à quatre cylindres, 2,0 litres, 180 ch, boîte de vitesses automatique, traction arrière/intégrale
- Moteur diesel Ingenium biturbo à quatre cylindres, 2,0 litres, 240 ch, boîte de vitesses automatique, traction intégrale
- Moteur diesel V6 biturbo, 3,0 litres, 300 ch, boîte de vitesses automatique, traction intégrale

Essence

- Moteur essence Ingenium turbocompressé à quatre cylindres, 2,0 litres, 250 ch, boîte de vitesses automatique, traction arrière/intégrale
- Moteur essence Ingenium turbocompressé à quatre cylindres, 2,0 litres, 300 ch, boîte de vitesses automatique, traction intégrale
- Moteur essence V6 suralimenté, 3,0 litres, 380 ch, boîte de vitesses automatique, traction intégrale
- Moteur essence V8 suralimenté, 5,0 litres, 550 ch, boîte de vitesses automatique, traction intégrale^ψ

^ψ SVR uniquement

Le SUV performant F-PACE est produit au sein de l'usine Jaguar Land Rover de Solihull.

REMARQUE : les spécifications du véhicule et les moteurs, ainsi que leur disponibilité, varient selon le pays.

DESIGN

La F-PACE allie les influences de la F-TYPE et des équipements remarquables pour proposer la présence sans équivoque et la fonctionnalité incomparable de Jaguar.

La F-PACE est un véhicule au design exclusif. C'est le premier SUV performant de Jaguar, le premier modèle avec architecture à utilisation intensive de l'aluminium de sa catégorie et le premier parmi ses rivaux pour le volume du coffre, la largeur de l'habitacle et l'espace pour les genoux et la facilité d'accès aux places arrière. La F-PACE intègre la fonctionnalité au quotidien dans une carrosserie de concept-car.

La F-PACE reste fidèle à l'esthétique du concept C-X17 primé, conçu par la même équipe. Grâce à la flexibilité de l'architecture légère en aluminium, les designers ont pu travailler main dans la main avec les ingénieurs pour déterminer les dimensions clés, telles que l'empattement et la voie, ce qui a donné les proportions et les lignes élégantes qui permettent de l'identifier instantanément comme étant une Jaguar.

« Nous avons conçu la F-PACE pour qu'elle soit d'abord et avant tout une Jaguar. C'est pourquoi elle a des proportions captivantes, une allure dynamique, des surfaces pures et une sensualité rayonnante. Son aspect progressiste et déterminé a nettement été influencé par la F-TYPE.

Chaque Jaguar doit attirer l'œil à 200 mètres et je crois que la présence de la F-PACE sur la route n'est surpassée par aucune voiture de sa catégorie. L'architecture légère en aluminium nous a donné la liberté de concevoir une voiture à la prestance latente : une voiture svelte, mais ayant une attitude.

Elle paraît confiante, mais pas agressive. Mais elle est également polyvalente et équipée pour apporter de vraies réponses aux questions du quotidien. La F-PACE est une voiture Jaguar sportive tous temps et toutes surfaces, pouvant affronter les épreuves de la vie avec cinq personnes et leurs bagages. »

Ian Callum, Directeur du design, Jaguar

L'influence de la F-TYPE est instantanément visible à l'arrière, du graphisme des feux à LED aux épaulements musclés. La perspective élégante de la lunette arrière dément l'espace de chargement incomparable placé derrière elle. L'influence de la F-TYPE s'étend à la silhouette de la F-PACE, avec sa ligne de toit élancée et son porte-à-faux avant réduit, qui laissent transparaître les réactions agiles du véhicule. Les grilles d'aération des garde-boues font aussi partie du design caractéristique de Jaguar. Le diamètre important des jantes, en particulier la gamme des créations forgées de 22 pouces, rehausse l'allure déterminée.

Les surfaces tendues et les lignes nettes des côtés de la carrosserie (formés à partir d'une seule feuille d'aluminium) reflètent l'expertise de pointe de Jaguar en matière de conception, d'ingénierie et de fabrication de véhicules à l'aide de ce matériau léger. Dans un équilibre parfait des formes et des fonctions, la géométrie de chaque montant du pavillon supérieur a été optimisée pour assurer la meilleure visibilité possible à tous les occupants du véhicule.

La calandre verticale audacieuse est non seulement affirmée pour renforcer le potentiel de toutes surfaces de la F-PACE, mais elle contribue aussi à l'efficacité aérodynamique de la voiture. Le renflement du moteur s'étend sur toute la longueur du capot en aluminium pour souligner les aptitudes à la performance du véhicule.

Les phares effilés, disponibles en option avec la technologie adaptative Full LED, intègrent des feux de jour adoptant la forme en « J » signature de Jaguar. Les feux antibrouillard à LED effilés ont été développés en interne, ils utilisent des optiques d'écran TV et des conduits de lumière présentant un conditionnement supérieur et une source lumineuse exceptionnellement douce et homogène.

Pour l'AM20, les ingénieurs Jaguar ont optimisé l'efficacité globale du véhicule. En journée, les feux arrière uniques du SUV performant sont désactivés tant que le permet la luminosité afin de réduire les émissions de CO₂. Des pneus à ultra faible résistance au roulement (ULRR) sont également équipés.

Habitacle de première classe : espace, luxe et raffinement

La F-PACE est une véritable cinq places avec un intérieur spacieux et luxueux présentant les matériaux haut de gamme, le savoir-faire artisanal et l'attention aux détails méticuleuse qui donnent à chaque Jaguar son sentiment unique d'évènement.

La position de conduite « Sports Command » permet une vue autoritaire qui met en confiance, tout en préservant les sensations sportives. Les sièges sport enveloppants de Jaguar sont dessinés pour apporter un confort et un soutien exceptionnels. Ils sont disponibles avec un réglage à 10 positions, un soutien lombaire à 4 positions, le chauffage et la climatisation, ainsi que des raffinements comme des surpiqûres doubles contrastantes et des appuie-têtes estampés.

Des sièges avant luxueux à 20 positions sont disponibles en option sur les variantes Portfolio. Ces derniers disposent d'appuie-tête offrant un réglage vertical électrique et un support latéral à réglage manuel. Les sièges performants à 14 positions inspirés de la SVR proposent un design plus fin offrant un soutien et un dégagement aux jambes accrus aux passagers arrière.

Le souci du détail se poursuit avec le rétroviseur intérieur sans pourtour, les plaques de seuil en métal éclairées estampées Jaguar, les pédales en métal brillant, les tapis de qualité supérieure, la garniture de pavillon en suède, les boutons chromés sur les sièges réglables en 10 positions et les finitions en fibre de carbone en option.

La courbe spectaculaire du haut des portes avant s'intègre à la planche de bord et renforce la sensation d'être dans un cockpit. La palette incomparable d'options de garnitures contemporaines comprend des finitions en métal authentique comme l'aluminium brossé et de magnifiques boiseries comme le frêne gris satiné, ainsi qu'une finition en fibre de carbone disponible en option.

Le large combiné d'instruments englobe deux gros compteurs à visière et un écran TFT central, ou un écran conducteur interactif de 12,3 pouces proposant au choix quatre thèmes visuels et une navigation plein écran. L'écran tactile du système d'infodivertissement InControl de 10 pouces, associé au système haut de gamme Touch Pro, ainsi que l'éclairage intérieur d'ambiance ajustable proposant dix options de couleur enrichissent le luxe intérieur du véhicule.

L'expérience aux places arrière est également impressionnante. L'empattement de 2874 mm offre un dégagement spacieux aux jambes à l'arrière, tandis que la base des sièges confère un confort optimal en accueillant trois passagers. Grâce au placement des sièges et à la hauteur de la ligne de ceinture, même les enfants disposent d'un bon champ de vision. Le système de climatisation quatre zones disponible en option, avec des aérations situées sur le montant B, enrichit l'expérience des passagers.

Le dossier fractionné 40:20:40 est disponible avec une fonction d'inclinaison électrique et, malgré la ligne de toit dynamique, l'espace pour la tête est conservé sur l'intégralité des six degrés de mouvement. Le souci du détail s'étend au ciel de pavillon, conçu pour offrir un espace maximal, notamment grâce à l'utilisation de fixations magnétiques plus compactes que les dispositifs traditionnels.

Le luxe et l'espace sont assortis à la polyvalence de l'habitacle. Les rangements de portières peuvent accueillir de grandes bouteilles, alors que les espaces de rangement habilement disposés sur les côtés de la console centrale ont été conçus pour les smartphones et comportent des inserts en caoutchouc antidérapant à leur base. La console comporte également un porte-gobelets double, qui peut être masqué par le couvercle coulissant noir brillant disponible sur les modèles automatiques.

Le vide-poche propose une prise 12 V et jusqu'à deux ports USB. La console arrière comprend jusqu'à deux autres prises 12 v ou deux ports USB supplémentaires, avec des porte-gobelets intégrés à l'accoudoir arrière sur la plupart des modèles.

La concentration sans relâche sur l'efficacité de l'ensemble signifie aussi que la F-PACE a un compartiment à bagages exceptionnel : 650 litres[†]. L'espace est optimisé par sa largeur de 1253 mm, plus que suffisante pour accueillir deux sacs de golf de grande taille ou quatre grosses valises.

L'aménagement intelligent est renforcé par la faible hauteur de chargement et le plancher plat. Le plancher lui-même est réversible : un côté comporte de la moquette et l'autre du caoutchouc, ce qui est idéal pour les équipements de sport ou les animaux de compagnie.

Le hayon en matière composite légère bénéficie de fonctions d'ouverture et fermeture électriques en option et du Gesture Control pour un fonctionnement mains libres : il suffit au client de faire un léger mouvement du pied sous le côté arrière du véhicule, où sont situés les capteurs. Ces derniers reconnaissent ce mouvement et déclenchent l'ouverture ou la fermeture.

Aucune maquette d'habillage n'a été utilisée pendant le développement de la F-PACE. La remarquable efficacité de l'ensemble témoigne de la précision des modèles de conception, de l'environnement virtuel (CAVE) de pointe de Jaguar Land Rover et des relations de travail étroites entre les équipes de design et d'ingénierie.

[†] Avec kit anti-crevaision

INFODIVERTISSEMENT ET CONNECTIVITÉ

Que vous vouliez démarrer le moteur à l'aide d'une application sur smartphone, projeter l'écran de votre téléphone avec Apple CarPlay®, avoir un système de navigation qui puisse dire à vos contacts à quelle heure vous arriverez à votre réunion, connecter jusqu'à huit appareils à l'aide du point d'accès Wi-Fi ou simplement passer vos listes de lecture préférées, la toute nouvelle F-PACE est là pour vous.

Touch Pro : une interaction transparente

Touch Pro, disponible de série, est conçu et développé en interne autour de technologies comprenant un processeur quatre cœurs et un réseau Fast Ethernet ultra rapide, offrant une expérience utilisateur exceptionnelle.

Le système est doté d'un écran tactile de 10 pouces qui, à l'image d'une tablette, ne comporte pas de boutons mais des touches souples intégrées à la partie inférieure de l'écran tactile, rendant l'interaction fluide et transparente.

L'écran d'accueil peut être personnalisé et il est possible d'y ajouter des widgets. Les utilisateurs peuvent même ajouter d'autres écrans d'accueil s'ils le désirent. L'écran ultra-large permet d'être multitâche : par exemple, les fichiers multimédia peuvent être affichés sur la zone principale pendant qu'un panneau latéral affiche des informations comme un historique des appels, des données de navigation ou des rapports météo.

Touch Pro est conçu pour simplifier et rendre chaque trajet plus agréable, avec un accès rapide aux cartes et un affichage incroyablement réactif. L'utilisateur peut faire un zoom avant ou arrière sur la carte en pinçant ou en élargissant, de manière simple et intuitive.

Même sans signal GPS, le système peut vous aider à garder le bon itinéraire : la fonctionnalité de navigation à l'estime analyse les données des capteurs du véhicule pour prévoir précisément son emplacement.

L'utilisation de la connexion de données pour accéder aux particularités basées sur l'emplacement ajoute une autre dimension aux capacités du système. Recherchez une destination et le système vérifiera si vous avez assez de carburant pour effectuer le trajet. Si ce n'est pas le cas, c'est indiqué et les stations-service accessibles sur l'itinéraire sont affichées sur la carte : touchez l'une d'elles pour l'ajouter comme point de passage.

Il est aussi possible de partager votre destination, votre emplacement actuel et votre heure d'arrivée estimée avec vos contacts par e-mail ou SMS avec le pack Connect Pro. Si cette dernière change, le système peut automatiquement effectuer le suivi et envoyer une mise à jour.

Le mode Navette, disponible avec Connect Pro, apprend votre trajet quotidien, il peut donc vous proposer des itinéraires alternatifs pour éviter les embouteillages à l'aide d'informations de trafic historiques et en temps réel. Le mode Arrivée ajoute une vue panoramique interactive de votre destination à côté de l'affichage de la carte lorsque vous arrivez à une distance de 200 mètres de votre destination. Il peut même vous montrer les espaces de stationnement les plus proches, puis vous y diriger.

De plus, l'application Route Planner Companion dédiée (intégrée à Connect Pro) pour les appareils iOS et Android permet une véritable planification de l'itinéraire de porte à porte et peut vous aider à terminer votre trajet dans les transports publics ou à pied.

Pour ceux qui souhaitent simplement profiter de la musique, Touch Pro propose le choix entre trois systèmes audio numériques, dont un système surround de 825 W à 17 haut-parleurs qui fournit une reproduction idéale du son avec de faibles niveaux de distorsion : une véritable référence.

L'expérience s'enrichit de fonctions telles que « Lire d'autres morceaux similaires », qui génère automatiquement des listes de lecture, ou Music Queue, qui permet de rechercher et d'ajouter facilement des chansons, albums ou artistes à une liste sans devoir arrêter la piste en cours.

En outre, la technologie Dual View est introduite sur les trois modèles, elle permet au conducteur et au passager avant d'utiliser un affichage d'infodivertissement différent sur l'écran tactile central de 10 pouces. La technologie intelligente InControl est disponible en association avec la navigation par satellite, le lecteur CD/DVD ou un système audio Meridian. Elle permet au conducteur de suivre les instructions de la navigation par satellite alors que le passager utilise le même écran pour visionner du contenu USB ou TV.

Toutes les bonnes connexions : le monde InControl

Le nouveau pack Smartphone doté d'Apple CarPlay® pour une compatibilité avancée est équipé de série sur tous les modèles*. Après avoir connecté son smartphone au véhicule, le conducteur pourra utiliser une sélection d'applications projetée sur l'écran tactile de 10 pouces, lui permettant d'accéder à diverses fonctions comme Spotify, les messages et les cartes depuis l'écran tactile ou par commande vocale.

L'application InControl permet au conducteur d'accéder aux applications pour smartphones Android et Apple à l'aide du système d'infodivertissement Touch Pro de la F-PACE, basé sur les technologies InControl. Après avoir raccordé l'appareil par le biais d'un câble USB et du port dédié de la console centrale, les applications compatibles sont affichées sur l'écran tactile du véhicule.

La F-PACE peut également servir de point d'accès Wi-Fi 4G : jusqu'à huit appareils peuvent être connectés en même temps. Le signal émis via l'antenne est bien plus stable, fiable et puissant que le signal d'un smartphone seul, permettant à tous les passagers de profiter du trajet tout en restant connectés.

Online Media permet de réunir de nombreux fournisseurs de contenu et leur contenu personnalisé, comme Deezer et TuneIn, donnant ainsi accès à plus de 40 millions de morceaux de musique et à 4 millions de programmes à la demande et de podcasts. Pour la première fois, ils sont accessibles directement depuis le véhicule sans avoir recours à un smartphone, ce qui offre une expérience harmonieuse et intégrée.

Les conducteurs peuvent utiliser leurs smartphones iOS ou Android et l'application Remote pour se connecter à la F-PACE partout dans le monde. La fonctionnalité Remote Essentials peut afficher si le véhicule est verrouillé ou non et si une de ses portes ou fenêtres est ouverte. Elle peut aussi afficher la quantité de carburant restant dans le réservoir, le dernier emplacement où le véhicule a été stationné et des avertissements tels qu'un niveau bas de liquide lave-glace.

Remote Premium va encore plus loin, cette fonction permet au conducteur d'utiliser son smartphone pour verrouiller ou déverrouiller la voiture, recevoir une alerte en cas de déclenchement de l'alarme et réinitialiser cette dernière. La fonction d'allumage du signal sonore et des clignotants peut aider le conducteur à retrouver la voiture : idéal pour les grands parcs de stationnement à plusieurs étages.

Pour un confort et une commodité ultimes, Remote Climate peut préconditionner le système de climatisation de l'habitacle à distance avant le départ, sur les modèles équipés d'une boîte de vitesses manuelle et automatique.

Secure Tracker renforce la sécurité en assurant proactivement la surveillance et le suivi du véhicule. Si quelqu'un pénètre dans la voiture ou la déplace sans autorisation, le centre de surveillance alerte le conducteur et collabore avec les forces de l'ordre pour la localiser et la récupérer le plus vite possible. Même si le véhicule est volé avec la clé, le conducteur peut utiliser l'application Remote Premium pour alerter le centre. L'abonnement au service est inclus pendant la période de garantie.

Si le véhicule est impliqué dans une collision assez grave pour déclencher les airbags, Protect informe automatiquement les services de secours et envoie sa localisation GPS. Les occupants peuvent également déclencher manuellement un appel d'urgence en appuyant sur un bouton dédié sur la console du plafond.

ARCHITECTURE ET STRUCTURE DE LA CARROSSERIE

Conçue et créée pour avoir une dynamique routière exceptionnelle et des aptitudes sur toutes surfaces et par tous temps, la F-PACE est dotée d'un mélange intelligent d'aluminium, d'aciers évolués et de matériaux composites qui donnent une structure de carrosserie intrinsèquement légère et rigide.

Architecture légère en aluminium : la clé d'une performance, d'une agilité et d'un raffinement exceptionnels

L'efficacité de l'aluminium comme élément central de la stratégie d'allègement de Jaguar est démontrée. Ce matériau est largement utilisé dans chaque F-TYPE, XE, XF et XJ, parce qu'il est fondamental pour obtenir des performances, une agilité et un raffinement exceptionnels.

La F-PACE bénéficie de l'expertise de classe mondiale de Jaguar en matière de conception et de fabrication de monocoques en aluminium. Basée sur cette architecture légère en aluminium, la F-PACE comporte plus d'aluminium (80 %) que ses concurrentes. Grâce au hayon en matériaux

composites ou encore la traverse de la voiture et le support de l'extrémité avant en magnésium, le modèle diesel 163 ch à traction arrière et boîte de vitesses manuelle ne pèse que 1760 kg.

La structure hautement optimisée, qui comporte aussi des aciers haute résistance dans des zones comme le plancher arrière, est assemblée à l'aide de 2 616 rivets auto-perçants, 72,8 mètres d'adhésif structural et 566 points de soudure. La rigidité en torsion qui en résulte équivaut à celle de la XF. Celle-ci, associée aux systèmes de suspension évolués, est la clé de l'excellence de la F-PACE en matière de conduite, de tenue de route et de raffinement.

La F est le troisième modèle développé à l'aide de l'architecture légère en aluminium, son contenu en aluminium est le plus important jamais atteint, il comprend environ un tiers d'alliage RC5754, constitué principalement de matériaux recyclés et unique à Jaguar Land Rover.

À la différence des plateformes, qui imposent des contraintes de conception considérables en raison du grand nombre de pièces partagées, l'architecture légère en aluminium permet une meilleure différenciation : nombre des principaux éléments de la carrosserie nue qui déterminent les caractéristiques clés du véhicule ne sont pas communs aux gammes de modèles.

Ainsi, par exemple, les tourelles de la suspension avant en aluminium coulé à haute pression ont été conçues pour obtenir la garde au sol et la course de suspension voulues. Les traverses avant sont élargies pour les rendre plus rigides et pour supporter la position de conduite Sports Command surélevée de la F-PACE.

Les faux châssis et leurs points de montage ont également été développés afin de contribuer à une meilleure rigidité globale sans subir les pénalités en termes de poids et d'habillage qui se présentent en ajoutant simplement des renforts locaux à la carrosserie.

Ces mesures permettent à la F-PACE d'offrir à la fois une dynamique de référence et un compartiment à bagages d'une largeur et d'un volume exceptionnels, respectivement de 1253 mm et 650 litres[†]. Partout où c'était possible, chaque support de la carrosserie a été optimisé afin de contribuer à la rigidité d'ensemble et remplir ses fonctions premières.

[†] Avec système de réparation des pneus

La même obsession du détail a également impliqué que les équipes de design et d'ingénierie de Jaguar ont pu conserver la pureté des lignes, des surfaces et des proportions du précurseur de la F-PACE, le concept C-X17, mais aussi répondre aux objectifs exigeants en matière de poids et d'habillage.

Par exemple, les bandeaux arrière doivent satisfaire aux exigences contradictoires d'une rigidité maximale, tout en maximisant le dégagement au niveau de la tête et en tenant compte de la ligne de toit abaissée. La structure arrière doit être extrêmement rigide pour satisfaire aux objectifs globaux de rigidité de la carrosserie, tout en offrant l'ouverture la plus large et profonde possible pour le hayon.

Le plus grand défi a été de mettre en forme les profonds épaulements des côtés de la carrosserie en raison de la complexité géométrique et de la profondeur du tracé. Une jointure visible aurait simplifié la réalisation de ces emboutissages, mais un tel compromis a été jugé inacceptable. Suite aux avancées du processus de fabrication et de la conception de l'outillage, la forme a été obtenue sans jointure visible, ce qui porte l'expertise de Jaguar en matière d'aluminium à de nouveaux sommets.

Plus sûre par conception : protection accrue, poids réduit

La F-PACE, conçue et développée selon les exigences d'essai de collision les plus rigoureuses au monde, a obtenu une certification de sécurité cinq étoiles de l'Euro NCAP. Le respect de ces objectifs tout en réduisant le poids du véhicule constitue un grand défi, mais Jaguar a su le relever.

Des aciers à haute résistance, y compris des aciers au bore façonnés à chaud, sont habituellement utilisés pour renforcer les montants B et atténuer les effets des impacts latéraux, mais la densité élevée de ces matériaux alourdit ce genre de pièces. Par une optimisation poussée de la conception du pressage de l'aluminium utilisé pour constituer les montants B et la structure supérieure de la carrosserie, cet acier a été extrait de la conception, ce qui a permis des économies de poids, tout en conservant l'intégrité structurelle de la cellule de sécurité des occupants.

Le niveau supérieur de protection des occupants de la cellule de sécurité de la F-PACE est complété par un système de ceintures de sécurité complet, comprenant six airbags : airbags conducteur et passager, airbags latéraux montés dans les sièges de première rangée et rideaux gonflables pour les deux rangées.

Protection des piétons : une priorité renouvelée

La protection des piétons en cas d'impact a fait l'objet de tout autant de considération. Comme la conception des SUV est différente de celle des berlines, notamment à cause de la ligne de capot plus haute, les systèmes qui contribuent à la sécurité des piétons doivent être développés différemment.

Ainsi, le support de l'extrémité avant a été conçu pour être assez rigide pour répondre à toutes les exigences fonctionnelles et assez durable pour répondre aux besoins du tout-terrain ; mais en cas d'impact avec un piéton, il se déformera de manière contrôlée. Cela permet une absorption progressive de l'énergie, afin d'atténuer le risque de blessure grave.

La forme du capot en aluminium a également été dessinée pour la protection des piétons. Un avantage inhérent est l'écart plus important entre la surface du capot et le moteur, ce qui donne plus d'espace pour absorber l'énergie et éviter le contact avec les points durs du compartiment moteur. Le revêtement extérieur du capot a également été affiné, avec là aussi un gain de poids, alors que son revêtement intérieur est adapté pour répartir la charge plus efficacement.

Une autre optimisation détaillée a concerné le remodelage du bord avant du capot et le repositionnement du mécanisme de l'essuie-glace, afin d'améliorer encore les performances en cas d'impact avec un piéton. Au total, 15 000 heures de travail d'ingénierie et 100 000 heures de calculs de simulation ont été consacrées au développement.

CHÂSSIS

Aucun compromis. La F-PACE incarne l'ADN de la dynamique de Jaguar sous la forme d'un SUV performant, ce qui implique des sensations et des réponses de référence au niveau de la conduite, associées à un équilibre incomparable en termes d'agilité et de confort, sur toutes les surfaces

Agile, directe, réactive

Tous les éléments de la F-PACE ont été conçus dès les prémises pour apporter une expérience de conduite qui démarque toutes les Jaguar de leurs concurrentes. La philosophie n'a pas été d'adapter

l'ADN fondamental pour répondre aux attentes en matière de conduite et de tenue de route d'un SUV performant. Au contraire : Jaguar a pris tout ce qui donne à ses berlines et voitures sportives une dynamique exceptionnelle et l'a appliqué à la F-PACE.

Cette approche intransigeante a impliqué des objectifs complexes tant en termes de poids de la carrosserie, de répartition des poids, de rigidité, que d'aérodynamique. C'est seulement quand ces fondamentaux sont en place que les systèmes du châssis peuvent vraiment être à la hauteur. Grâce au point de départ idéal de la rigidité élevée de l'architecture légère en aluminium, la F-PACE a aussi un empattement de 2874 mm, ce qui avantage la conduite, mais aussi la dynamique, parce que cela contribue à placer le centre de masse juste entre les essieux.

Ajoutez une suspension avant à double triangulation, une suspension arrière Integral Link et un système sophistiqué de direction assistée électrique (EPAS) : vous obtenez un SUV performant qui offre un éventail complet de capacités dynamiques.

« Nous développons chaque Jaguar pour qu'elle offre une combinaison exceptionnelle d'agilité et de réactivité avec une conduite et un raffinement exceptionnels, la F-PACE ne constitue pas une exception.

« En appliquant toutes les leçons tirées de la F-TYPE, la direction réagit immédiatement, ce qui donne le sentiment d'être vraiment connecté. La suspension à double triangulation et bras intégral apporte l'équilibre idéal entre conduite précise et contrôle de la carrosserie, ce qui rend la F-PACE aussi intéressante à conduire que confortable pour les passagers, quel que soit le type de route. »

Mike Cross, Ingénieur en chef de l'intégrité des véhicules, Jaguar

Ayant fait ses preuves sur la F-TYPE, la suspension avant à double triangulation conçue pour la F-PACE a été choisie pour les mêmes raisons : elle surpasse tous les autres systèmes. Extrêmement rigide au carrossage, la suspension à double triangulation permet aux pneus avant de développer plus rapidement des forces latérales. Cela rend le véhicule plus agile parce que l'entrée en virage est plus précise et la réponse aux gestes du conducteur sur le volant est ressentie immédiatement.

L'autre avantage clé est une caractéristique supérieure en termes de gain sur le carrossage des roues : le pneu conserve mieux sa surface de contact sur tout le débattement de la suspension, ce qui permet de générer davantage d'adhérence, mais aussi de conserver les sensations au niveau de la conduite.

L'aluminium est utilisé presque exclusivement pour rendre la suspension la plus légère possible, notamment au niveau des rotules avant. La conception complexe et nervurée est obtenue en forgeant les composants à partir d'ébauches coulées : cela permet une rigidité maximale pour un poids minimal. Parmi les autres améliorations, les bagues collées de la barre anti-roulis tubulaire : outre de meilleures propriétés BVS, cela évite la pénétration de saleté et améliore la robustesse.

Integral Link : une avance confortable

Résultat d'années de recherche avancée et de développement, Integral Link est l'un des systèmes de suspension arrière les plus sophistiqués et les plus performants, il apporte des attributs incomparable en termes de conduite, maniabilité et raffinement. Integral Link sépare la rigidité latérale et longitudinale, ce qui permet à la suspension d'offrir le meilleur confort possible sans compromettre la dynamique.

Les bagues qui gèrent les charges longitudinales peuvent être plus souples que sur les suspensions multibras conventionnelles, ce qui permet une excellente absorption de l'énergie et donc une conduite plus fluide et silencieuse. En même temps, la rigidité latérale peut être beaucoup plus importante, ce qui rend le véhicule plus réactif. La rigidité de la chasse peut aussi être augmentée, ce qui est ressenti par le conducteur avec une meilleure stabilité au freinage.

Les bras supérieurs sont en aluminium forgé alors que le bras inférieur est en aluminium moulé creux, solution optimale d'allègement pour cette pièce complexe. Les ressorts et les amortisseurs sont montés séparément, ce qui permet à chacun d'être idéalement positionné pour les forces agissant sur la suspension et contribue encore plus à la dynamique et au raffinement de la F-PACE. Cette conception est également très économe en espace, ce qui réduit l'intrusion dans le compartiment à bagages.

Direction à rapport variable : plus précise, plus réactive

Chaque Jaguar est conçue pour être la référence de sa catégorie en termes de direction. La F-PACE ne constitue pas une exception et cet objectif a piloté le développement de chaque composant placé entre le volant et la surface de contact au sol des pneus pour obtenir la combinaison unique de précision, de réponse et de linéarité qui définit l'ADN des directions Jaguar.

Cette approche globale du véhicule et l'obsession du plus petit détail donnent à la conduite de la F-PACE un sentiment de réactivité et de connexion : tournez le volant et le véhicule pivote immédiatement autour de vous, aucun décalage, aucun retard. C'est ce qui rapproche ce SUV performant d'une voiture de sport.

Parmi les mesures prises pour y parvenir, l'ajout d'un cinquième point de montage à la crémaillère de direction et l'amélioration de la rigidité en rotation des jonctions entre faux châssis et carrosserie. La rigidité latérale élevée de l'essieu arrière contribue également aux entrées en virage parce que les forces latérales des surfaces de contact des pneus s'établissent très rapidement. L'aérodynamique a été développée pour donner une répartition de l'élévation avant-arrière plus proche de celle d'une berline que d'un SUV, ce qui contribue à de meilleures sensations en conduite à haute vitesse.

La direction assistée électrique (EPAS) est dotée de logiciels configurés à partir des leçons tirées de la F-TYPE, la XE et la XF. Le système de la F-PACE bénéficie également d'un contrôle en boucle fermée. Des algorithmes spécialement développés calculent les forces remontant de la route et utilisent ces informations pour affiner davantage le niveau d'assistance, ce qui rend la conduite encore plus intuitive.

Le système EPAS bénéficie également d'un rapport de direction variable de série. Il s'obtient en utilisant des engrenages à pas variable sur la barre de la crémaillère et des engrenages à pas fixe sur le pignon. En modifiant le point de contact avec la denture de la crémaillère, des creux au milieu vers les pointes en braquant complètement, plus le conducteur tourne le volant, plus la direction devient réactive.

L'EPAS n'améliore pas seulement l'expérience de conduite, mais aussi l'efficacité énergétique, parce que le moteur utilise du courant uniquement quand le conducteur tourne le volant.

Un choix de cinq dimensions de jantes

Soigneusement conçue et exhaustivement testée dans tous les endroits du monde, chaque combinaison pneu-jante offre un équilibre idéal entre adhérence, résistance au roulement, confort et durabilité. La F-PACE offre un choix inégalé allant de jantes 18 pouces spécialement conçues pour réduire la traînée aérodynamique, aux jantes forgées de 22 pouces qui ne passeront jamais inaperçues.

La gamme de jantes 22 pouces a été développée pour la F-PACE par la division Special Vehicle Operations de Jaguar Land Rover. Produites à partir d'aluminium forgé pour les rendre plus légères et plus rigides, elles contribuent à présenter l'aspect concept-car du C-X17, ainsi qu'à la dynamique sur route et la traction sur les surfaces difficiles exemplaires de la F-PACE.

Les pneus 265/40/R22 spécialement développés génèrent une adhérence exceptionnelle, mais ils ont aussi été conçus pour offrir un confort et une résistance aux déchirures de premier plan. La hauteur supérieure des parois latérales améliore la conduite et l'absorption des chocs des nids-de-poule. L'écart par rapport aux bordures de trottoir, distance du bord de la jante au bord de la paroi latérale, est également plus important. Tous les véhicules commercialisés aux États-Unis et au Canada sont équipés de série de pneus toutes saisons.

Torque Vectoring (commande vectorielle de couple par freinage) : agilité accrue de série

Le Torque Vectoring est une autre technologie développée d'abord pour la F-TYPE et maintenant appliquée à la toute nouvelle F-PACE. Conçu pour rendre le véhicule encore plus agile, le système peut appliquer un freinage finement mesuré sur les roues intérieures pour atténuer le sous-virage en entrée de courbe, ce qui aide le conducteur à conserver le véhicule sur la trajectoire idéale pendant le virage. Le système agit surtout sur la roue intérieure arrière pour éviter toute interférence avec les sensations sur la direction, son intervention est virtuellement transparente pour le conducteur.

Pour conserver l'ADN de la dynamique Jaguar et rendre le système le plus efficace possible, le calibrage a été réalisé en interne, le dispositif de commande est sur mesure et le développement a eu lieu parallèlement à celui de l'équilibre de base de la gestion du châssis. Le système permet des niveaux si fins de contrôle des roues qu'il peut aussi apporter des avantages à basse vitesse, par exemple en conduisant dans la boue ou la neige.

Adaptive Dynamics et Configurable Dynamics : un contrôle ultime

Tous les modèles sont équipés de série d'amortisseurs monotube. Ils contribuent à la réduction de la masse non suspendue, mais ils sont également plus réactifs que les amortisseurs conventionnels à deux tubes, ils offrent donc un contrôle supérieur de la conduite.

Le système Adaptive Dynamics, qui équipe de série tous les modèles S, va encore plus loin. En surveillant le mouvement de la carrosserie et des roues 100 fois par seconde, le système fournit un amortissement réglable en continu pour s'adapter aux conditions. Il permet une conduite encore plus confortable à basse vitesse et une meilleure maniabilité à vitesse élevée.

Configurable Dynamics, d'abord développé pour la F-TYPE, permet au conducteur d'adapter le caractère du véhicule en sélectionnant individuellement le mode dynamique ou normal pour la courbe d'accélération, la stratégie de changement de rapport de la transmission, les sensations sur la direction et, le cas échéant, le système Adaptive Dynamics, le tout à l'aide de l'écran tactile central.

Le système d'infodivertissement InControl Touch Pro haut de gamme propose la fonction Dynamic-i. Dynamic-i affiche un chronomètre, un accéléromètre et une carte de la position de l'accélérateur pour un engagement ultime du conducteur.

MOTORISATION

De l'efficacité du diesel Ingenium à quatre cylindres à la puissance et la réponse en accélération du V6 suralimenté de 380 ch de la F-TYPE, chaque moteur délivre un équilibre idéal entre performance et raffinement, tout en respectant les réglementations européennes les plus strictes en matière d'émission. Couplée à des transmissions manuelles ou automatiques, à la propulsion arrière ou à la transmission intégrale, la F-PACE offre aux clients une expérience de conduite sans égale et un choix exceptionnel.

Ingenium diesel : consommation réduite, couple élevé

Le moteur diesel Ingenium, propre et réactif, exploite des technologies de pointe dont la SCR (réduction catalytique sélective) et la RGE (recirculation des gaz d'échappement) basse pression pour réduire les émissions de NOx et de CO₂. Développé et produit en interne, ce moteur innovant tout en aluminium de 2,0 litres délivre une puissance de 163 ch et un couple de 380 Nm.

Le moteur diesel Ingenium à quatre cylindres de 2,0 litres et 180 ch offre un couple de 430 Nm à bas régime, ainsi qu'une accélération puissante à la guise du conducteur.

Le moteur diesel biturbo Ingenium 2,0 litres puissant de 240 ch promet davantage de performances à haut régime sans pénaliser les réponses à bas régime. La variante 25d à traction intégrale, disponible avec la boîte de vitesses automatique à huit rapports acclamée de Jaguar, offre une accélération de 0 à 100 km/h en 7,2 secondes.

Le moteur amélioré dispose de pistons, d'un vilebrequin et d'injecteurs renforcés. C'est le premier moteur quatre cylindres de Jaguar Land Rover à déployer un double turbocompresseur.

L'Ingenium est l'un des premiers moteurs diesel équipés d'un réglage de distribution variable : un dispositif de mise en phase de l'arbre à cames d'échappement permet au système de post-traitement d'atteindre sa température de service le plus vite possible, ce qui réduit les émissions. Le moteur froid se réchauffe très rapidement grâce à un système de refroidissement séparé comportant une pompe à liquide de refroidissement à débit variable et un thermostat mappé.

Le système à rampe commune 2200 bars et le très efficace turbocompresseur à géométrie variable permettent une combustion propre, silencieuse et efficiente. L'utilisation de la RGE refroidie à basse pression au lieu de la RGE haute pression réduit la déperdition du pompage et améliore encore plus l'efficacité. Tout aussi important, elle réduit les pics de température de combustion, ce qui freine la formation d'oxyde d'azote (NOx).

Intrinsèquement propre, le moteur Ingenium diesel est aussi équipé d'un système SCR pour réduire les émissions de NOx à un niveau très bas. En injectant une solution d'urée dans les gaz d'échappement en amont d'un catalyseur SCR, le NOx est converti en azote inoffensif et en eau. Si le réservoir d'additif doit être rempli entre les entretiens planifiés, c'est simple : le goulot de remplissage se situe près de celui du carburant.

Couple de sortie exceptionnel : V6 diesel avec 700 Nm

Le moteur diesel V6 3,0 litres de Jaguar délivre un raffinement exceptionnel avec une puissance de 300 ch et un couple extraordinaire de 700 Nm. Proposé exclusivement avec une boîte de vitesses automatique à huit rapports et une traction intégrale, ce moteur permet à la F-PACE d'accélérer de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes.

Les systèmes d'injection et de suralimentation innovants offrent des performances optimales : le système piézo à rampe commune 2000 bars permet un contrôle encore plus fin de la quantité de carburant injectée et une meilleure formation du mélange, ce qui favorise une combustion efficace et des émissions réduites.

Les deux turbocompresseurs du système séquentiel en parallèle sont efficaces au niveau aérodynamique et le turbo principal est équipé de la technologie de roulement à billes en céramique pour réduire la friction, en particulier à froid. Le résultat est un développement extrêmement rapide du couple, délivrant un surcroît d'accélération quand le conducteur le demande.

Une pompe à liquide de refroidissement commutable permet au moteur de se réchauffer très rapidement, alors qu'une pompe à huile à deux étages réduit les pertes parasites en faisant correspondre le débit de lubrifiant à la charge du moteur. Le système RGE haute pression est assisté d'un système RGE refroidi à basse pression destiné à améliorer l'efficacité du moteur et réduire la formation de NOx dans les chambres de combustion. Un système SCR réduit davantage les émissions de NOx et assure la conformité à la norme Euro 6.

Moteur essence V6 suralimenté : réponse de l'accélérateur immédiate et distribution linéaire de la puissance

Pour les conducteurs à la recherche de l'expérience la plus gratifiante, Jaguar propose un moteur V6 suralimenté 3,0 litres de 380 ch. Ce moteur puissant tout aluminium, commun à la voiture de sport F-TYPE, se caractérise par une réponse immédiate de l'accélérateur, un apport de puissance linéaire et un son unique d'admission et d'échappement.

Le surcompresseur de type Roots à double vortex est logé dans le « v » du moteur. Associé à l'injection directe et à la distribution variable de l'admission et de l'échappement, le compresseur de suralimentation permet au moteur de générer un couple élevé à tous les régimes, en délivrant une puissante accélération à tout moment.

Le moteur est associé à une boîte de vitesses automatique à huit rapports et une traction intégrale. Le moteur de 380 ch est exclusif au modèle F-PACE S et accélère de 0 à 100 km/h en seulement 5,5 secondes, pour atteindre une vitesse de pointe limitée électroniquement à 250 km/h*.

Moteur essence quatre cylindres suralimenté : couple élevé, consommation réduite

Un modèle Ingenium à quatre cylindres 2,0 litres de 250 ch est disponible avec une boîte de vitesses automatique et les deux types de traction arrière et intégrale. Il est équipé d'un turbo à double volute et produit un couple de 365 Nm dès 1300 t/min. Le moteur essence fluide et réactif permet à la F-PACE d'accélérer de 0 à 100 km/h en 7,0 secondes.

Le large choix de moteurs essence Ingenium comprend également une motorisation 2,0 litres de 300 ch/400 Nm. Le moteur permet au SUV performant d'accélérer sans effort de 0 à 100 km/h en 6,1 secondes, pour atteindre une vitesse de pointe de 233 km/h*.

La gamme de moteurs essence Ingenium de Jaguar Land Rover est dotée de technologies innovantes offrant la référence en matière de basse friction afin d'optimiser l'efficacité et le raffinement, tandis que les turbocompresseurs à double volute réduisent l'effet retard, améliorent la puissance et l'efficacité.

La technologie de levée des soupapes à variation continue (CVVL) améliore la distribution de l'air aux moteurs. Le moteur puissant de 250 ch est équipé d'une commande de soupapes électrohydraulique permettant une flexibilité sans égale. Cette technologie brevetée permet une commande entièrement variable de la levée des soupapes d'admission favorisant une efficacité, une puissance et un couple optimaux sur toute la plage de régimes.

En outre, une combustion plus propre est assurée par un système d'injection directe à 200 bars, qui est équipé d'injecteurs centraux avec répartition de pulvérisation optimisée pour améliorer l'efficacité et réduire les émissions.

Première pour Jaguar, le collecteur d'échappement est également intégré au moulage de la culasse. Le passage de frigorigène dans le collecteur réduit considérablement les temps de préchauffage, lorsque les moteurs sont les moins efficaces, afin de réduire la consommation et les émissions.

Tous les moteurs essence sont équipés de filtres à particules qui les rendent encore plus propres.* Extrêmement efficaces, ces filtres rapprochés sont parfaitement intégrés dans le système de post-traitement et capturent les particules ultra fines au passage des gaz d'échappement. En conditions normales, les particules piégées sont oxydées en CO₂ et le filtre se régénère lorsque le conducteur lève le pied de l'accélérateur.

* Avec des jantes de 19 pouces et plus – 220 km/h avec des jantes de 18 pouces.

Sélection du meilleur : transmissions de classe mondiale développées avec la ZF

Toutes les boîtes de vitesses équipant la F-PACE ont été développées avec ZF pour fournir une qualité et une efficacité incomparables de passage des rapports. Deux versions spécialement optimisées de la boîte automatique à huit rapports sans égale de la famille 8HP de ZF sont disponibles.

Tous les moteurs six cylindres sont associés à la transmission 8HP70, alors que les quatre cylindres sont équipés du modèle 8HP45, plus léger et plus compact. Ces derniers sont également dotés d'un amortisseur d'oscillations dans le convertisseur de couple : ce dispositif est extrêmement efficace pour absorber les vibrations basse fréquence, ce qui permet aux moteurs de tourner à basse vitesse sans compromettre le raffinement.

Le sélecteur de vitesse rotatif avant-gardiste de Jaguar se distingue par une surface en caoutchouc pour améliorer sa prise en main. Bien que les modèles automatiques aient été développés pour sélectionner le bon rapport au bon moment selon le mode choisi sur le système JaguarDrive Control et le style de conduite, les plus enthousiastes seront comblés par le sélecteur de vitesse manuel commandé par les palettes au volant.

Chaque pièce du mécanisme de changement de rapport a été méticuleusement ajustée pour rendre chaque passage de vitesse sportif, précis et souple. Les pignons s'engagent avec exactement le niveau d'effort nécessaire pour restituer une sensation mécanique positive sans aucun soupçon de saccade.

Des caractéristiques comme les arbres creux et les engrenages plissés allègent au maximum la boîte de vitesses. Le système de lubrification à carter semi-sec réduit les pertes parasites : à la place d'une lubrification par barbotage, une pompe mécanique compacte pulvérise le lubrifiant à basse viscosité sur la denture de l'engrènement, les bagues de synchronisation et les paliers.

TRACTION INTÉGRALE

La F-PACE est dotée du système de transmission intégrale à couple sur demande le plus évolué de Jaguar, renforcé par Intelligent Driveline Dynamics, un système de contrôle d'abord développé pour la F-TYPE AWD. Ces technologies combinent l'équilibre de conduite de la propulsion arrière et la sensation d'agilité de la direction placée au cœur de l'ADN dynamique de Jaguar, avec les avantages en termes de performance d'une meilleure traction

Comme la F-TYPE AWD, la F-PACE est équipée d'un système de traction intégrale avec couple sur demande. Dans les conditions de conduite normales, la totalité du couple moteur est envoyée sur l'essieu arrière, ce qui conserve un caractère de propulsion arrière. Cela réduit également les déperditions parasites de la transmission et aide à réduire la consommation et les émissions.

Si davantage de traction est nécessaire, l'IDD garantit que la quantité de couple adaptée est transférée précisément vers l'essieu avant. À l'arrêt, ce processus prend moins de 165 millisecondes, ou seulement 100 millisecondes lorsque la voiture est en mouvement, et est virtuellement transparent pour le conducteur.

Ces technologies garantissent que la F-PACE apporte la sensation de connexion à la direction et le caractère de propulsion arrière inhérent à l'ADN de la dynamique Jaguar, associée à la maniabilité et aux performances qui exploitent totalement les avantages d'une traction supplémentaire quand le besoin s'en fait sentir. Cela ne pourrait pas être obtenu avec un système de transmission intégrale permanente conventionnel. Cette réalisation extraordinaire exploite l'expérience et le leadership incomparables de Jaguar Land Rover pour les technologies de transmission intégrale.

Au cœur du système se trouve une boîte de transfert compacte dotée d'un embrayage à huile multidisque et d'une transmission par chaîne sur l'essieu avant. Mais le principal avantage est la vitesse : le système permet de passer d'un couple 100 % à l'arrière à une répartition 50:50 en seulement 165 millisecondes à l'arrêt. Si une partie du couple est déjà envoyée à l'essieu avant, le transfert de couple supplémentaire peut durer seulement 100 millisecondes lorsque le véhicule est en mouvement.

Le différentiel avant a de loin la capacité en couple la plus élevée de toutes les Jaguar AWD. Cela présente des avantages évidents en termes de performances et de capacités. Même si les deux roues arrière sont sur de la glace polie, le transfert de couple sera suffisant pour que la F-PACE démarre en utilisant uniquement les roues avant.

Dynamique, intelligent, efficient

La répartition du couple est contrôlée par le module IDD intégré à la boîte de transfert. En exploitant les données des capteurs de taux de lacet, d'accélération latérale et d'angle du volant placés sur le véhicule, l'IDD estime en permanence la friction entre les pneus et la surface, mais aussi la quantité de l'adhérence disponible exploitée au niveau de chaque surface de contact.

Ces renseignements, associés à la boîte de transfert à action extrêmement rapide, permettent à l'IDD d'employer des stratégies de contrôle à la fois préventives et réactives, ce qui maximise la dynamique et la traction. Si l'IDD prédit que l'essieu arrière approche de la limite de traction disponible, le couple est transféré vers l'essieu avant. Le couple peut également être envoyé vers l'avant pour aider à atténuer le survirage en amortissant le lacet. L'IDD est également connecté au JaguarDrive Control et au système DSC (contrôle dynamique de la stabilité) pour que la répartition du couple puisse être encore mieux optimisée.

Adaptive Surface Response : trois modes pour des capacités renforcées

Le système de traction intégrale de la F-PACE est rendu encore plus efficace par la technologie de réponse adaptative à la surface de Jaguar (AdSR). L'AdSR (qui requiert l'installation du système Adaptive Dynamics) adapte les courbes de l'accélérateur, de la transmission et du système DSC selon le type de surface.

L'AdSR remplace le mode Pluie, Glace, Neige du système JaguarDrive Control. Il fonctionne sur toute la plage de régime du véhicule et permet une optimisation encore plus fine de ses systèmes pour exploiter au mieux la traction disponible, ce qui aide le conducteur à progresser en souplesse, même dans les conditions les plus difficiles.

L'AdSR a été lancé sur la XF avec deux modes : un mode dédié aux surfaces à faible adhérence comme la neige et la glace, l'autre destiné aux surfaces à moyenne adhérence comme l'asphalte humide ou le gravier. Sur la F-PACE, un troisième mode a été développé pour les conditions à

résistance élevée comme la neige profonde ou le gravier épais, afin d'exploiter au mieux les capacités inhérentes au véhicule.

Par exemple, sur la glace, une courbe d'accélération très progressive sera sélectionnée, une courbe beaucoup plus agressive est utilisée pour la neige épaisse parce que le moteur doit établir le couple très rapidement pour aider le véhicule à maintenir son élan.

Autre avantage clé de l'AdSR : le système commute automatiquement les modes pour s'adapter aux conditions, en laissant au conducteur la liberté de se concentrer sur la conduite. Par exemple, si le revêtement de la route change pour passer d'une fine couche de neige à une section couverte d'une couche épaisse, l'AdSR sélectionne des modes différents pour chaque situation. La transition se fait rapidement (environ quatre secondes) et en souplesse.

Aptitudes inhérentes : l'excellence dès le début

Les performances de la F-PACE sur différentes surfaces et par temps difficile sont une fonction issue des technologies de traction intégrale de premier ordre de Jaguar Land Rover et des avantages inhérents à l'architecture légère en aluminium.

Conçue pour être la plus légère et rigide possible, la structure monocoque apporte la rigidité élevée nécessaire pour un contrôle précis du châssis et délivre des rapports poids-puissance et poids-couple remarquables. Elle permet également l'installation des porte-à-faux réduits, qui sont essentiels aux proportions remarquables du véhicule, mais aussi les angles maximaux d'approche et de fuite, respectivement de 21,9° et 20,3°.

La garde au sol de 161 mm à pleine charge représente un autre avantage, d'autant plus efficace que le dessous du plancher est également le plus souple possible pour réduire la traînée aérodynamique. Quand l'architecture a été développée, les ECU et autres modules électroniques ont été placés le plus haut possible pour favoriser la profondeur de gué de 500 mm de la F-PACE.

Testée pour les extrêmes : programme de tests mondiaux exhaustif

La F-PACE a été développée pour offrir une dynamique de conduite exceptionnelle, mais ses performances sur l'asphalte sont simplement l'une de ses forces. Pour garantir ses performances sur

différentes surfaces et sous diverses conditions météorologiques, le véhicule a été soumis au programme d'essais le plus exigeant que l'on puisse imaginer, impliquant notamment la chaleur torride de Dubaï et le froid glacial du Nord de la Suède.

Le véhicule a été éprouvé sur plus de 400 000 km rien que dans ces deux régions, où les températures peuvent osciller entre -40 °C et 50 °C. Ces mesures radicales ont permis d'assurer le fonctionnement parfait de chaque élément, des pneus à la climatisation ou aux écrans tactiles d'infodivertissement, lorsqu'ils sont soumis à des conditions extrêmes. Cette approche est fondamentale à l'égard des normes toujours plus rigoureuses de Jaguar en matière de qualité et de durabilité.

Parmi les caractéristiques du terrain d'essais hivernal de Jaguar Land Rover à Arjeplog, 60 km de pistes de maniabilité, de boucles, de pentes et de lignes droites à différentes adhérences conçus à cet effet. Les tests à Dubaï comprenaient des passages de cols gravillonnés et des lits de rivières à sec nommés wadis, la F-PACE est la première Jaguar à être testée dans ces environnements particulièrement exigeants.

C'est la première fois qu'une Jaguar a été évaluée dans la boue et les ornières du légendaire site d'essai d'Eastnor au Royaume-Uni : jusqu'à présent, seuls les véhicules Land Rover y étaient développés. Il faut aussi noter que la F-PACE n'a pas été évaluée à partir d'exigences propres aux tests de berlines : les essais ont été dérivés des normes exceptionnellement rigoureuses de Land Rover.

Ceci a permis aux ingénieurs de parfaire l'étalonnage de technologies comme l'IDD et l'AdSR dans les conditions les plus difficiles et exigeantes. Le résultat de ce développement exhaustif est un SUV performant remarquablement compétent dans toutes les conditions, des pistes verglacées et de la neige épaisse aux chemins de terre et à l'herbe mouillée.

SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE AVANCÉS

La F-PACE offre l'ensemble des technologies nécessaires pour rendre les trajets plus faciles et plus sûrs, des systèmes de traction permettant d'évoluer sur les surfaces à faible adhérence au régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée pour réduire la fatigue du conducteur. Grâce à son offre de technologies dédiées à la sécurité, la F-PACE a obtenu la certification cinq étoiles de l'organisme de contrôle Euro NCAP

All Surface Progress Control : avancer dans des conditions difficiles

Neige, glace, herbe mouillée : démarrer en souplesse sur des surfaces comme celles-ci peut être difficile, en particulier si vous démarrez en pente. Appuyez un peu trop sur l'accélérateur, même légèrement, et les roues peuvent patiner. Même si vous réussissez à avancer, un autre défi consiste à garder son élan. Les systèmes conventionnels de contrôle de traction peuvent aider, mais ils ne s'enclenchent que quand les roues commencent à patiner, ce qui est habituellement trop tard.

Le système de contrôle de progression toutes surfaces révolutionnaire de Jaguar (All - Surface Progress Control, ASPC) est complètement différent. Exploitant les connaissances de Jaguar Land Rover après des décennies d'expérience en technologies tout-terrain, l'ASPC est une révolution en matière de capacité, car le conducteur n'agit pas sur les pédales, il n'a qu'à diriger le véhicule.

Outre un contrôle précis de l'accélération, l'ASPC utilise également les freins en opposition de l'accélération afin qu'à l'arrêt, seule une très faible quantité de couple moteur soit appliquée aux roues motrices. Le résultat est une progression contrôlée et en souplesse, avec peu ou pas de patinage des roues.

L'ASPC fonctionne comme un cruise control à faible vitesse et peut être activé entre 3,6 km/h et 30 km/h. Le conducteur active le système en appuyant sur un bouton de la console centrale, puis utilise les boutons du cruise control au volant pour définir la vitesse maximale. Après cela, le système se charge du reste. Le système est équipé de série sur tous les moteurs à boîte automatique et est compatible avec la traction arrière et intégrale.

Low Friction Launch : traction maximale, contrôle manuel

Alors que l'ASPC exploite au mieux les capacités de traction du véhicule en contrôlant l'accélérateur, certains conducteurs veulent obtenir des résultats similaires en actionnant eux-mêmes l'accélérateur. En réponse, nous avons conçu la fonction Low Friction Launch (LFL) assurant un départ à faible friction. Le conducteur sélectionne la fonction LFL sur l'écran tactile et, une fois activée, celle-ci ajuste la courbe de l'accélérateur pour offrir une distribution du couple progressive, permettant de démarrer

le véhicule en toute fluidité. Comme l'ASPC, la LFL est disponible sur tous les moteurs associés aux transmissions automatiques.

Vision du futur : la caméra stéréo renforce la sécurité active

Dans un futur proche, des capteurs visuels avancés rendront possibles des fonctions de conduite automatisées et autonomes. Un capteur de ce genre équipe déjà la F-PACE et cette caméra stéréo orientée vers l'avant est au cœur de plusieurs de ses systèmes avancés d'assistance au conducteur.

Offrant une vue en temps réel ultra précise de la route et des obstacles sur la trajectoire du véhicule, la caméra stéréoscopique complète le système de freinage d'urgence, qui est doté d'une fonction de détection des piétons. Si le boîtier de contrôle du système détermine qu'une collision avec un véhicule ou un piéton est imminente, un freinage complet est amorcé automatiquement.

La caméra stéréoscopique fournit également des renseignements au système d'aide au maintien de la trajectoire (Lane Keep Assist, LKA). En contrôlant la position du véhicule par rapport au marquage au sol, l'assistance au maintien de trajectoire peut guider le conducteur pour revenir vers le milieu en appliquant un léger contre-braquage par le biais du système de direction assistée électrique. Le couple appliqué au volant peut être facilement compensé par le conducteur.

La détection de circulation frontale (Forward Traffic Detection) est conçue pour fournir une assistance lorsque la visibilité vers l'avant est réduite. Inclus avec le système de caméras périphériques (Surround Camera System), le dispositif utilise une discrète caméra orientée vers l'avant dans la calandre, lui permettant de détecter les objets croisant la trajectoire de la voiture. Il affiche un avertissement visuel sur l'écran central quand il détecte un danger potentiel.

Le guidage frontal du véhicule (Forward Vehicle Guidance) fait partie du système de caméra périphérique à 360° disponible en option. Il aide le conducteur à placer le véhicule lors des manœuvres à bas régime. En association avec les détecteurs de stationnement avant, le système propose une représentation visuelle du véhicule recouverte par des projections des roues montrant l'alignement de la direction. Le conducteur peut aussi voir le relevé de la distance de stationnement sur l'écran central, ce qui supprime le stress lors des manœuvres serrées.

La fatigue et l'inattention du conducteur peuvent expliquer la dérive d'un véhicule. Elle peut être détectée par des périodes de faible intervention sur la direction voire l'absence totale d'intervention,

suivies par des reprises soudaines ou excessives. Équipé de série, le système de contrôle de la vigilance du conducteur de la F-PACE reconnaît ces comportements. En contrôlant l'activation du frein et de la pédale d'accélération, le dispositif affichera sur le combiné d'instruments un avertissement visuel en plusieurs étapes pour inviter le conducteur à faire une pause.

Le système de reconnaissance des panneaux de signalisation (Traffic Sign Recognition, TSR) utilise la caméra frontale pour informer le conducteur des limitations de vitesses, y compris par exemple les limitations temporaires dues à des travaux de voirie, les limitations variables sur l'autoroute ou les vitesses réduites en cas de remorquage. La limitation est affichée sur le combiné d'instruments et l'affichage tête haute (si celui-ci est installé), et les données de la caméra sont toujours comparées aux données GPS pour confirmation. Si le conducteur sélectionne la fonction d'avertissement de survitesse, l'anneau entourant le panneau de signalisation clignote si la limite est dépassée, invitant à ralentir.

Le limiteur de vitesse adaptatif fournit une aide supplémentaire au conducteur. Celui-ci peut exploiter les données du système TSR pour ajuster le point de consigne et augmenter ou diminuer automatiquement la vitesse du véhicule malgré la pression sur la pédale d'accélérateur. Si le système TSR détecte une limitation de vitesse supérieure à venir, le système ISL informe le conducteur et le véhicule peut accélérer en douceur pour atteindre cette nouvelle limite. Si la limitation de vitesse se réduit, le véhicule peut décélérer en conséquence.

Un avantage évident : l'affichage tête haute laser

La projection des informations les plus importantes sur le pare-brise permet au conducteur de se concentrer sur la route devant lui. L'affichage tête haute (HUD) laser de la F-PACE affiche des informations à hauteur des yeux du conducteur (lorsque le véhicule est équipé de la navigation par satellite et du système TSR), comme la vitesse du véhicule, les instructions détaillées de navigation et les limitations de vitesse, ce qui réduit le temps passé à baisser les yeux vers le combiné d'instruments. Les images en couleur sont exceptionnellement nettes et réglables en hauteur et en luminosité, l'affichage tête haute peut également être coupé à la demande.

Gardez vos distances : régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée

Outre la réduction de la charge de travail du conducteur dans le cadre de la circulation sur autoroute, le régulateur de vitesse adaptatif (ACC) de la F-PACE peut également contribuer à rompre la monotonie de la conduite dans un trafic dense. Le système maintient la vitesse de croisière réglée par le conducteur et l'adapte afin de conserver une distance définie par rapport au véhicule qui précède. Lorsque le véhicule qui précède s'immobilise, la Jaguar ralentit et porte le véhicule à l'arrêt. Le conducteur peut alors redémarrer en touchant la pédale d'accélérateur. Le dispositif peut être activé à partir de 20 km/h. Sa vitesse de fonctionnement est comprise entre 0 et 200 km/h.

Le système est aussi agrémenté du régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée. Cette fonction recentre automatiquement et dirige le véhicule dans la voie de circulation tout en maintenant une distance définie avec les véhicules qui le précèdent.

Le freinage d'urgence à haute vitesse basé sur des capteurs offre une meilleure détection des risques de collisions frontales. Le système détecte tout risque de collision imminente, alerte le conducteur et peut appliquer les freins si celui-ci ne réagit pas.

Protection renforcée : systèmes de surveillance des angles morts et de détection du trafic en marche arrière

En surveillant le secteur arrière du véhicule, le radar peut aussi aider le conducteur dans d'autres situations. Des capteurs à moyenne portée peuvent rendre le dépassement plus sûr en avertissant le conducteur de l'approche rapide d'autres véhicules par l'arrière. Lorsqu'ils approchent de l'angle mort, une icône apparaît dans le rétroviseur extérieur pour alerter le conducteur du danger potentiel. Dès que le véhicule pénètre dans l'angle mort, l'icône se met à clignoter.

Lorsque le conducteur décide de changer de voie alors qu'un autre véhicule est détecté dans l'angle mort de la voiture, la technologie avancée de surveillance des angles morts de Jaguar appliquera le couple nécessaire au volant pour inviter le conducteur de la F-PACE à rester dans sa voie.

Les mêmes capteurs radar à moyenne portée peuvent aider à améliorer la sécurité à basse vitesse également. La technologie de détection du trafic en marche arrière alerte le conducteur de la présence d'un autre véhicule, de piétons ou de tout autre danger potentiel en marche arrière. Le système émet un signal audio et visuel en cas de risque important de collision. Avec une portée de

70 m et sa capacité à fonctionner sous la plupart des conditions météorologiques, le dispositif offre au conducteur une série d'avertissements de sécurité lors de la manœuvre du véhicule.

De l'espace pour manœuvrer : assistance au stationnement (Park Assist)

Pour aider le conducteur à se garer même dans les emplacements étroits, la F-PACE propose des fonctions d'assistance semi-automatiques pour les manœuvres de stationnement parallèle ou perpendiculaire au trottoir. Les capteurs à ultra-sons du véhicule mesurent d'abord l'espace. Si le système estime qu'il est suffisant, il permet au véhicule de se diriger lui-même, le conducteur n'a qu'à contrôler l'accélérateur et le frein. Le système peut également diriger le véhicule pour sortir des emplacements parallèles.

Remorquage sécurisé : contrôle de stabilité de la remorque

La F-PACE propose également une fonction de stabilisation de la remorque (Trailer Stability Assist, TSA). Le système TSA détecte les embardées dangereuses de la remorque et aide le conducteur à reprendre le contrôle en réduisant graduellement la vitesse via la diminution du couple moteur et l'utilisation des freins. Le freinage peut être appliqué individuellement de chaque côté afin de contrebalancer et stabiliser l'embardée.

Des packs de sécurité simples, facilitant le choix des options

Les clients peuvent choisir parmi trois packs rassemblant une sélection de systèmes de sécurité optionnels, facilitant la décision d'achat.

Le pack Park comprend l'aide au stationnement, l'aide au stationnement à 360° et le contrôle du trafic en marche arrière. Le pack Drive (seulement disponible sur les modèles automatiques) comprend le régulateur de vitesse adaptatif, le système de surveillance des angles morts et le freinage d'urgence à vitesse élevée. Enfin, le pack Driver Assist Pack (seulement disponible sur les modèles automatiques) comprend la caméra périphérique à 360°, l'aide au stationnement à 360°, l'aide au stationnement, le régulateur de vitesse adaptatif avec direction assistée, la surveillance des angles morts, le freinage d'urgence à vitesse élevée et le contrôle du trafic en marche arrière.

ÉDITIONS SPÉCIALES DE LA F-PACE

Jaguar a annoncé deux éditions spéciales distinctives pour la F-PACE, son SUV performant récompensé.

Ces deux ajouts de la gamme viennent compléter le modèle de base et s'inspirent du palmarès sportif de Jaguar. Les éditions 300 SPORT et Chequered Flag présentent toutes deux un aspect distinctif avec des améliorations attrayantes du design extérieur et intérieur, offrant à chaque véhicule une combinaison unique de confort et de dynamisme.

« La Jaguar F-PACE s'est établie comme le SUV performant ultime. Elle mobilise à la fois l'ADN d'une voiture de sport, la fonctionnalité d'un véhicule plus grand et une esthétique exceptionnelle. Les dernières éditions spéciales élaborent chacune cet attrait visuel en renforçant la nature sportive du modèle pour créer un véhicule unique. La gamme F-PACE propose un véhicule pour tous les goûts. »

Ian Callum, Directeur du design, Jaguar.

300 SPORT

Axée sur les performances, la 300 SPORT est disponible dans un choix de deux motorisations de 300 ch à traction intégrale : le moteur essence Ingenium 2,0 litres et le moteur V6 diesel 3,0 litres. Le premier offre un couple de 400 Nm, une accélération de 0 à 100 km/h en 6,1 secondes et une vitesse de pointe de 233 km/h*, alors que le second dispose d'un couple de 700 Nm, d'une accélération de 0 à 100 km/h en 6,4 secondes et d'une vitesse de pointe de 241 km/h*.

La 300 SPORT est caractérisée par ses détails extérieurs distinctifs en finition Dark Satin Grey. Ces derniers partent des pourtours de la calandre avant et s'étendent au cadre des vitres latérales, aux prises d'air latérales, aux coques de rétroviseurs et aux finitions de porte, ainsi qu'à la jupe arrière. Doté de badges 300 SPORT sur la calandre avant et le hayon arrière, le modèle est disponible en finition Yulong White, Indus Silver et Santorini Black.

* Avec des jantes de 19 pouces et plus – 220 km/h avec des jantes de 18 pouces.

À l'intérieur, les surpiqûres jaunes contrastantes du combiné d'instruments, de la console centrale et des sièges en cuir offrent une sensation unique. Le logo 300 SPORT est apposé sur les plaques de seuil, les tapis de plancher et le volant. Il apparaît aussi en relief sur les appuie-tête avant.

Les équipements dédiés au confort et à la fonctionnalité comprennent le système de navigation Touch Pro avec Connect Pro, permettant au conducteur de contrôler les fonctions essentielles du véhicule à distance. L'écran conducteur interactif de 12,3 pouces de Jaguar propose une interface intuitive et personnalisable. Le système audio Meridian et les sièges avant électriques à 14 positions sont également équipés de série.

Les clients de la 300 SPORT pourront agrémenter les spécifications de série avec de nombreux équipements en option. Ces derniers comprennent notamment les sièges à 18 positions, ainsi qu'une option de sièges avant et arrière chauffants. Le régulateur de vitesse adaptatif et le système Adaptive Dynamics sont également disponibles en option.

CHEQUERED FLAG

L'édition Chequered Flag, basée sur le modèle R-Sport, propose un pare-chocs avant sport et des détails noir brillant saisissants sur la calandre avant, le revêtement des portes, les prises d'air latérales et les rails de toit. La Chequered Flag est disponible en finition Yulong White, Santorini Black, ainsi que dans le nouveau coloris Eiger Grey.

L'intérieur luxueux comprend des garnitures en cuir, des détails en aluminium maillé et des plaques de seuil Chequered Flag. Les occupants bénéficient d'une gamme d'équipements de série comprenant les sièges avant électriques à 10 positions, le pack Touch Pro Navigation, le système audio Meridian, l'écran conducteur interactif et reconfigurable de 12,3 pouces, ainsi que le système d'infodivertissement Touch Pro.

Une gamme de motorisations 2,0 litres est disponible, en commençant par le performant moteur essence Ingenium 2,0 litres de 250 ch à traction intégrale, qui permet à la F-PACE d'accélérer de 0 à 100 km/h en 7,0 secondes et d'atteindre une vitesse de pointe de 217 km/h.

Les clients peuvent également opter pour le moteur diesel efficient Ingenium 2,0 litres de 180 ch à traction intégrale. Celui-ci offre une accélération de 0 à 100 km/h en 9,0 secondes et une vitesse de pointe de 208 km/h. Le moteur diesel 240 ch permet quant à lui d'atteindre une accélération de 0 à 100 km/h en 7,2 secondes et une vitesse de pointe de 217 km/h.

F-PACE SVR : LES PERFORMANCES D'UNE VOITURE DE SPORT, LE DESIGN D'UN SUV

La F-PACE est le premier membre de la famille PACE à recevoir le traitement SVR. L'association d'un moteur suralimenté V8 5,0 litres de 550 ch, d'une suspension renforcée et d'une direction assistée (EPAS) spécifique offre à ce jour la meilleure itération du SUV performant. Les améliorations extérieures exclusives proposent un design plus athlétique et des avantages supplémentaires en matière de dynamique, tandis que des améliorations esthétiques basées sur la performance ont été apportées à l'intérieur. Développée et conçue par la division Special Vehicle Operations (SVO) de Jaguar Land Rover, la SVR constitue le SUV performant polyvalent, toutes surfaces et toutes saisons.

Le moteur essence V8 suralimenté 5,0 litres de 550 ch délivre un couple de 680 Nm, une accélération de 0 à 100 km/h en 4,3 secondes et une vitesse de pointe de 283 km/h.

Afin d'exploiter le plein potentiel de cette motorisation, Jaguar a spécialement étalonné sa boîte de vitesses automatique « Quickshift » à huit rapports pour correspondre aux caractéristiques de la SVR, tandis que la suspension renforcée offre une dynamique de conduite adaptée à ses performances. Le châssis renforcé contient des ressorts avant et arrière progressifs 30 % et 10 % plus rigides, respectivement, et comprend une barre antiroulis offrant une réduction de 5 % du roulis de la carrosserie.

La direction assistée électronique (EPAS) a été configurée pour gérer les besoins spécifiques de la prise de virage à haut régime et s'adapter au mode de conduite sélectionné : le mode Dynamic propose aux conducteurs une expérience de conduite plus sportive, avec des sensations au volant accrues et une réponse plus directe.

Les nouvelles jantes forgées et légères de 21 pouces, 22 pouces en option, sont plus larges de 25 mm à l'arrière et contribuent à la tenue de route améliorée de la SVR. Les jantes de 22 pouces sont plus légères de 2,4 kg à l'avant, 1,7 kg à l'arrière, et sont conçues pour favoriser la distribution de l'air vers les disques de freins renforcés de 395 mm à l'avant et 396 mm à l'arrière. Les disques de freins sont caractérisés par une construction avancée en deux pièces permettant de réduire le poids et d'améliorer la tenue de route agile de la SVR.

S'inspirant de la voiture de sport F-TYPE, la F-PACE SVR dispose également du système d'échappement actif variable de Jaguar. Celui-ci offre un son charismatique et compte parmi les

facteurs d'amélioration des performances de la SVR, grâce à son débit de gaz d'échappement accru. Le design avancé est aussi plus léger de 6,6 kg que le modèle standard.

Le design extérieur de la F-PACE SVR exploite le look athlétique typique de la gamme F-PACE, avec une série d'améliorations visant à soutenir ses performances supérieures et sa présence théâtrale.

Les améliorations aérodynamiques comprennent notamment des admissions plus larges au niveau des prises d'air de l'aile avant et latérale, permettant de réduire la pression dans les passages de roue, de réduire la portance et d'améliorer le refroidissement tout en optimisant la stabilité à vitesse élevée. De plus, les extensions uniques des passages de roue et les moulures latérales abaissées offrent à la SVR une silhouette musclée, profilée et distinctive.

À l'arrière, le becquet unique est accompagné d'un pare-chocs accueillant les quatre sorties du système d'échappement actif. Le pare-chocs intègre des extensions qui améliorent la performance aérodynamique en éloignant le flux d'air de l'arrière du véhicule.

Le capot SVR exclusif est doté de prises d'air permettant d'extraire l'air du compartiment moteur, illustrant l'intention dynamique de la SVR.

À l'intérieur, la F-PACE SVR est dotée de sièges avant fins et performants offrant un soutien latéral accru et revêtant le matelassage en losange et le logo SVR en relief caractéristiques. En outre, les sièges arrière uniques font directement écho aux détails sculptés, tandis que le caractère sportif du SUV est souligné par le sélecteur Sport Shift Selector. Enfin, le volant marqué SVR comporte des palettes de changement de vitesse tactiles en aluminium.

Quatre thématiques de couleur intérieure soulignent le caractère performant du véhicule : Red avec Jet, Light Oyster avec Jet, Siena Tan avec Jet et Jet avec surpiqûres Light Oyster.

Au-delà de ces améliorations visuelles, la F-PACE SVR embarque une gamme complète de technologies avancées, spécialement réglées pour s'adapter aux performances du modèle. Ces dernières comprennent le différentiel électronique au réglage sportif, le système Adaptive Dynamics et la répartition du couple au freinage, qui offre un freinage indépendant des roues avant et arrière, optimisant les capacités du véhicule dans les virages les plus serrés.

Le système de contrôle dynamique de la stabilité a été adapté afin d'exploiter le potentiel de performance accru de la F-PACE SVR. Celui-ci est capable de réduire le couple moteur ou de freiner individuellement les roues afin de maintenir la courbe choisie en virage.

Les ingénieurs de Jaguar ont développé un mode de conduite dynamique exclusif à la SVR, qui offre des changements de rapport plus rapides et réactifs, une réponse de l'accélérateur plus précise et une réponse de la direction accrue, associés pour délivrer une expérience de conduite encore plus stimulante.

Les performances de la SVR préservent la fonctionnalité et la polyvalence inhérentes à la famille PACE, avec son espace de chargement de 650 litres (sièges relevés). Les passagers du SUV de Jaguar restent connectés et divertis grâce au Wi-Fi 4G pouvant prendre en charge jusqu'à huit appareils simultanément. Le véhicule est équipé du système d'infodivertissement avancé Touch Pro, doté d'un écran tactile de 10 pouces et d'un combiné d'instruments HD de 12,3 pouces.

Grâce à l'expertise tout-terrain de Jaguar Land Rover, la F-PACE SVR embarque une série de technologies avancées assurant des performances optimales sur toutes les surfaces. La traction intégrale avec dynamique intelligente de la chaîne cinématique, contrôle de progression tout-terrain et système d'adaptation au revêtement permet au SUV de faire face à toutes les situations, quelles que soient les conditions météorologiques.

REMARQUE :

- Vérifiez la disponibilité des moteurs et des équipements en option pour votre pays.
- Les spécifications du véhicule et les moteurs, ainsi que leur disponibilité, varient selon le pays.
- Les données techniques sont basées sur les estimations du constructeur.