



TCS Test de voiture JAGUAR I-PACE FIRST EDITION EV400

Un félin électrisant

Le SUV compact Jaguar E-Pace entend contribuer à la démocratisation de la marque britannique. Le style et les performances sont dynamiques, l'équipement est riche. Un «baby Jag» attrayant, même si tout n'est pas parfait.



2 moteurs électriques, total 400 ch 32,16 kWh/100 km (moyenne du test), étiquetteEnergie A
Autonomie: 280 km Poids: 2263 kg (modèle testé) 4,8 s de 0 à 100 km/h 107700 fr.

- + Accélérations et reprises canons
- Agrément de marche élevé
- Design expressif et stylé
- Equipement de confort
- Autonomie suffisante au quotidien
- Coûts d'entretien modiques
- Dotation de sécurité

- Forte consommation d'énergie
- Peu d'autonomie pour une batterie de 90 kWh
- Poids élevé/charge utile restreinte
- Chargeur embarqué limité à 7 kW
- Diamètre de braquage important
- Visibilité perfectible

Mars 2019



Des écrans futuristes pour la climatisation et le système audio.



Jaguar I-Pace, un style sportif en parfaite adéquation avec les performances.

APERÇU TECHNIQUE

VOITURE D'ESSAI

Jaguar I-Pace First Edition: 5 portes, 5 places; 107 700 fr. (véhicule testé: 108 760 fr.)
 Gamme: I-Pace S, 400 ch (82 800 fr.) à I-Pace HSE, 400 ch. (97 200 fr.)
 Options: peinture métallisée (1060 fr.), toit panoramique (1380 fr.), paquet carbone (260 fr.), caméra 360 degrés (440 fr.)
 Garantie: 3 ans/100 000 km d'usine, 3 ans d'assistance; garantie antirouille: 6 ans (sous conditions)
 Importateur: Jaguar Land Rover Schweiz AG, 5745 Safenwil, jaguar.ch

DONNÉES TECHNIQUES

Moteurs électriques avant et arrière 2x200 ch, puissance globale 400 ch; traction intégrale. Poids: 2263 kg (véhicule testé), total admissible 2670 kg, charge tractable 750 kg



coffre: 638-1453 litres
 pneus: 245/50R20, min. 235/65R18

Ce Jaguar I-Pace a les qualités de sprinter d'un félin. En seulement 4,8 secondes, les 400 ch des deux moteurs électriques le catapultent de 0 à 100 km/h dans le plus grand silence. Il faut s'accrocher, car le couple de démarrage atteint la valeur impressionnante de 696 Nm. Il n'y a donc rien à redire quant aux performances de la première voiture électrique griffée Jaguar. Et son comportement est irréprochable également. Le grand félin tient bien sur ses pattes. Sa direction est directe et donne un bon retour d'informations. Seul le poids élevé du véhicule – plus de 2,2 tonnes – est perceptible dans les virages rapides. Cet I-Pace se distingue aussi par son haut niveau de confort, grâce à la suspension pneumatique. Il est dans son élément aussi bien sur autoroute qu'en montagne, dans la neige. Car les deux moteurs électriques entraînent les roues avant et arrière, ce qui garantit une motricité optimale. De plus, la garde au sol peut varier à volonté.

La consommation d'énergie s'avère en revanche décevante. Ce SUV est gourmand et prélève un tribut de 32,16 kWh aux 100 km. Avec une batterie de 90 kWh, cela représente une autonomie de 280 km. Ces valeurs de consommation, enregistrées il est vrai par des températures hivernales, rendent ce véhicule électrique peu compatible avec les longues distances. Cela dit, 45 minutes suffisent pour requinquer la batterie à 80 % de sa capacité avec un chargeur rapide.

Comme un coq en pâte

Le Jaguar I-Pace se distingue de la concurrence par sa silhouette sportive et son habitacle luxueux. La planche de bord est avant-gardiste, lumineuse et la qualité perçue digne du premium. Derrière le volant, les principaux instruments de bord renseignent sur tous les paramètres de conduite importants. La console centrale abrite les écrans du système multimédia et de la climatisation. Tout cela pourrait être plus intuitif, mais on s'y familiarise néanmoins rapidement. Ce bilan positif est complété par une habitabilité correcte, des sièges confortables et de nombreux systèmes d'assistance contribuant à rendre la conduite détendue. On mentionnera tout de même deux inconvénients: la visibilité panoramique est restreinte et le volume du coffre est assez chichement compté. ♦



TECHNIQUE

EXCLUSIVITÉ TCS

TCS MoBe: Herbert Meier

ÉVALUATION DYNAMIQUE

Accélération (0–100 km/h):	4,8 s
Elasticité:	
60–100 km/h (mode D)	2,3 s
80–120 km/h (mode D)	3,3 s
Diamètre de braquage:	12,8 m
Freinage (100–0 km/h):	36,2 m

Insonorisation:

60 km/h	58 dB (A)
120 km/h:	68 dB (A)

COÛTS DES SERVICES

Entretien gratuit 4 ans/100 000 km, puis:		
Entretien (km/mois)	heures	coûts (fr.) ¹
15 000/12	0,3	157.–
30 000/24	0,9	249.–
Entretien sur 180 000 km:		
15 000 km/an	11,6	3520.–

¹ matériel inclus

FRAIS D'EXPLOITATION

km/an	ct./km	fr./mois	
		fixes	variables
15 000	135	1188.–	495.–
30 000	87	1188.–	989.–

Tarif horaire pour calcul TCS: 145 fr.
(OFS), agences Jaguar: 153 à 209 fr.

CONSUMMATION AU BANC D'ESSAI

(WLTP)	urbain	interurbain	mixte
TCS	–	–	–
Usine	–	–	21.2
Emissions de CO ₂ :	0 g/km		
Moyenne suisse de CO ₂ 2018:	137 g/km		
Etiquette Energie (A–G):	A		

CONSUMMATION DU TEST

32,16 kWh/100 km	autonomie 280 km
Parcours normé TCS: 28,0 kWh/100 km	
Capacité batterie: 90 kWh	



Le volume du coffre laisse un peu à désirer.



Rangement à l'avant, pour le câble de recharge.

Une face arrière raccée et un hayon fortement incliné.



Jaguar I-Pace en détail

CARROSSERIE

Le premier véhicule électrique de Jaguar se distingue par un style original et racé mais pas trop extravagant. Le porte-à-faux avant court et le long empattement annoncent beaucoup d'espace à l'intérieur, ce qui n'est que partiellement vrai. Bien que l'habitabilité soit correcte, la capacité du coffre - 638 litres très théoriques - n'a rien d'extraordinaire. Visibilité périphérique médiocre.

HABITACLE

L'intérieur est luxueusement décoré de cuir clair, de boiseries et d'inserts métalliques. Finition soignée et belle qualité perçue. Le système multimédia et les commandes s'intègrent bien.

CONFORT

Agrément de très haut niveau. La suspension pneumatique adaptative, les sièges cuir à réglages multiples et la générosité de l'équipement de confort y contribuent largement.

PRIX-PRESTATIONS

Un véhicule de ce niveau de prix suscite beaucoup d'attentes, satisfaites pour la plupart. Très bonnes performances et coûts d'énergie modiques. Certains équipements attendus dans le haut de gamme font ici défaut. Bon point pour l'entretien, gratuit pendant 4 ans, jusqu'à concurrence de 100 000 kilomètres. Mais 6 ans pour la garantie anticorrosion, ça n'a rien de très généreux.

COMPORTEMENT

La bonne répartition des masses (50:50) garantit un excellent équilibre. L'intégration sous le plancher des 606 kilos de la batterie abaisse le centre de gravité et améliore la tenue de route. Direction très directe, mais le poids élevé du véhicule se ressent clairement dans les virages négociés à vive allure. Assurée par deux moteurs électriques, la traction intégrale rend toutefois le comportement neutre.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Les performances sont au niveau d'une sportive de haut vol. Accélérer de 0 à 100 km/h en 4,8 s, c'est remarquable. Le couple de 696 Nm disponible dès le démarrage n'y est pas étranger.

CONSUMMATION

Le SUV I-Pace testé a été crédité d'une consommation électrique de 32,16 kWh/100 km, ce qui est comparativement très élevé et affecte l'autonomie, simplement correcte

SÉCURITÉ

Bonne dotation de série. On déplore seulement l'absence d'airbags latéraux arrière et d'un airbag genoux.



La vidéo du test

tcs.ch/portail-video

**Notation**

CARROSSERIE	Note (%)	Pondération (%)
chargement effectif (bagages-type)	39	15
habitabilité (dimensions intérieures)	70	15
modularité et rangements	70	20
qualités pour le transport en général	60	10
visibilité circulaire	40	10
manoeuvrabilité/diamètre de braquage	40	10
accessibilité du coffre et forme	60	20
Note	58%	15%

HABITACLE	Note (%)	Pondération (%)
bagages et sièges auto pour enfants	70	20
système multimédia	80	20
intérieur	90	10
sensation d'espace	80	10
finition/toucher	90	20
utilisation	50	20
Note	75%	10%

CONFORT	Note (%)	Pondération (%)
confort de conduite	80	10
bruits intérieurs	70	30
visibilité circulaire	40	40
suspension	80	10
sièges	80	10
équipement de confort de série et équipement effectif	70	30
équipement de confort en option et équipement effectif	70	10
Note	73%	10%

RAPPORT PRIX / PRESTATIONS	Note (%)	Pondération (%)
rapport prix/équipement (effectif, confort, sécurité)	70	40
prestations de garantie	60	25
coûts des services	100	15
rapport puissance/poids	80	5
performances	100	10
frais de consommation	90	5
Note	77%	15%

COMPORTEMENT ROUTIER	Note (%)	Pondération (%)
tenue de route	70	15
direction	70	15
plaisir de conduite	80	20
comportement routier	70	50
Note	72%	10%

MOTEUR ET TRANSMISSION	Note (%)	Pondération (%)
performances	100	20
puissance et accélération	90	10
régularité de fonctionnement	90	10
traction	90	15
boîte manuelle / boîte automatique	90	15
étagement de la boîte	90	15
charge tractable	10	15
Note	80%	10%

CONSOMMATION	Note (%)	Pondération (%)
consommation TCS delta (différence)	10	10
consommation cycle TCS	100	35
consommation données d'usine	60	10
consommation effective	100	35
autonomie	10	10
Note	78%	15%

SÉCURITÉ	Note (%)	Pondération (%)
équipement de sécurité de série	70	25
équipement de sécurité en option	70	15
système d'éclairage/feux	90	10
distance de freinage	70	50
Note	72%	15%

Note finale



TCS Test de voiture

JAGUAR I-PACE FIRST EDITION EV400**Données techniques et mesures**

MOTEUR	
version	2x Elektro
cylindrée	EL ccm
puissance/tours-minute	294 kW/500rpm
puissance mesurée	294 kW
couple/tours-minute	696 Nm/1000rpm
TRANSMISSION	
système de propulsion	4x4
boîte à vitesses	a1
dimensions pneus de série	245/50R20
dimensions pneus véhicule de test	245/50R20
CONSOMMATION	
mixte usine (selon norme 1999/100/CE)	21.2 l/100km
mixte TCS (selon norme 1999/100/CE)	k.M. l/100km
mixte TCS-P	28 l/100km
effective	32.2 l/100km
émissions de CO ₂ usine	0 g/km
autonomie au TCS-P	321 km
volume du réservoir	90 kWh
DYNAMIQUE DE CONDUITE	
accélération 0–100 km/h (usine/TCS)	4.8 /4.8 s
puissance 60–100 km/h (au 2e rapport le plus haut)	2.3 s
puissance 80–120 km/h (au 2e rapport le plus haut)	3.3 s
freinage à 100 km/h	36.2 m
diamètre de braquage gauche/droite	12.6 /12.84 m
insonorisation à 60 km/h	58 dBA
insonorisation à 120 km/h	68 dBA
DIMENSIONS	
longueur/largeur/hauteur	4.68 /1.9 /1.57 m
poids à vide usine	2272 kg
poids à vide mesuré	2263 kg
poids total	2670 kg
charge utile effective	407 kg
charge tractable freinée	750 kg
capacité du coffre minimum	638 litres
capacité du coffre maximum	1453 litres
largeur du coffre (entre les passages de roue)	106 cm
profondeur du coffre jusqu'à la 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	183 /98 /0 cm
hauteur du coffre (ouverture de coffre)	67 cm
chargement de bagages types TCS (semblables à des cartons bananes)	5
largeur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	150 /148 /0 cm
hauteur intérieure 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée	107 /97 /0 cm
espace pour les jambes 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e rangée (de/à)	92 -114 cm/ 67 -90 cm/ 0 -0 cm
GARANTIE	
garantie d'usine en années	3 ans
garantie d'usine en km	100000 km
garantie antirouille en années	6 ans
en gras = mesures effectuées par le TCS	



la vidéo du test