

Essai - Jaguar F-Type P300 : Rencontre avec le quatre de la F-Type

Le marché des petits coupés dynamiques à moins de CHF 100'000.- est restreint mais suffisamment significatif pour que de nombreux constructeurs ne l'oublient pas. Porsche, Audi, Mercedes, Alpine et Jaguar, pour ne citer qu'eux, proposent des produits dans une gamme proche niveau tarif mais avec des philosophies souvent très éloignées. Rien que la différence de poids entre une A110 (1'103 kg) et la F-Type (1'545 kg) en dit long sur les choix des constructeurs et la clientèle visée.

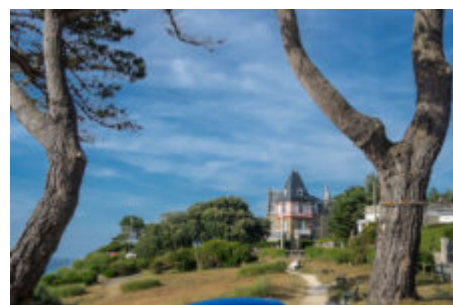


- 4 cylindres, essence, turbo, 1'994 cm³
- 300 ch à 5'500 t/min
- 400 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.7 sec.
- Poids : 1'545 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'482 x 1'923 x 1'311
- Conso. mesurée : 8.9 l/100 km
- Emissions CO₂ : 179 g/km (E)
- Dès CHF 66'800.-, mod. essayé CHF 89'980.-

Texte : Xavier Bais / Photos : Marc-Philip Jennings, Xavier Bais

Le downsizing touche toutes les catégories de voitures. Jaguar n'y échappe pas et, sans pour autant abandonner ses nobles moteurs que sont les V6 et le V8 qui développent jusqu'à 575 chevaux, la marque nous propose ici un produit d'accès de gamme avec un petit quatre cylindres de seulement deux litres de cylindrée.

Autant dire que si les viriles versions pouvaient se comparer à dame 911, ici la comparaison se fera avec les Porsche 718, Audi TTRS et autres Mercedes SLC. Cette stratégie de lancer d'abord cette magnifique voiture en versions sportivement motorisées puis d'offrir une entrée de gamme moins puissante sera-t-elle payante pour que le produit perdure? L'avenir nous le dira. Voyons aujourd'hui si, ainsi motorisée, elle peut encore rivaliser dans sa catégorie de prix, ou tout simplement plaire.



A l'extérieur

Pour moi, depuis que je suis tout petit, une Jaguar se doit d'être verte foncée métallisée, cuir Connolly beige et moquette épaisse. Mais voilà, j'ai vieilli et Jaguar aussi... Si cela va bien à une berline, sur une F-Type deux places, j'avoue que je m'en passe. O bonheur, le marketing a bien choisit sa voiture presse. C'est

juste comme j'aime. En effet elle arbore ici ma couleur extérieure préférée, le bleu. Un bleu clair métallisé à paillettes fines. Parfait ! Au niveau de la ligne, pas de doute, le félin est bien présent dans le design de cette F-Type.

Un long capot avec un habitacle reculé, un regard affûté, agressif à souhait, rehaussé par l'option pack extérieur noir brillant, l'avant est sublime. L'arrière n'est d'ailleurs pas en reste. Massif, surligné de feux assez fin et, pour cette version, d'une unique grosse et carrée sortie d'échappement centrale. Assez bestiale, je l'admets. Un petit spoiler se déploie à partir de 100 km/h, améliorant la portance, et se rétracte dès que l'on descend sous les 80 km/h.

Equipée de jantes 20 pouces en option, elle est juste magnifique. Une réussite esthétique totale et je peux vous dire que dans la rue, les têtes se retournent. A mon avis la couleur y est pour beaucoup. Petite touche finale : l'extraction des poignées de porte quand on souhaite rentrer dans le véhicule. Classe !





A l'intérieur

Là encore, ma surprise est grande et dans le bon sens. Point de boiserie ! Il règne dans cet intérieur pourtant sombre une ambiance spacieuse. Pour une stricte deux places, on est moins engoncé que dans un Cayman. Le tableau de bord plongeant façon intérieur d'Aston V8 Vantage et ce grand pare-brise plongeant apportent une sensation d'espace. Il faut dire tout de même que la F-Type est plus longue (+11cm) et plus large (+12cm) qu'un Cayman. Le conducteur et le passager ont donc suffisamment de place pour se sentir bien. La large console centrale séparant et éloignant les deux occupants, favorise cette sensation d'aisance. Une poignée est intégrée à cette console afin que le passager puisse se maintenir en virage serré.

La qualité des matériaux est remarquable, les ajustages parfaits concourent à se dire que l'on est bien dans une voiture haut de gamme. Tout respire le luxe. Les commandes tombent bien sous la main. Les sièges baquet en cuir troué pour l'assise et le dos sont non seulement magnifiques mais également réglables et d'un confort rare. Après avoir roulé huit heures d'affilées en ne m'arrêtant que pour mettre de l'essence et, à l'arrivée, je suis frais comme un gardon. Il faut dire que le pack climatisation comprend la ventilation des sièges. Pour avoir fait la même chose en Cayman que j'affectionne pourtant plus que tout, je dois reconnaître qu'en terme de confort la F-Type est parfaite et au-dessus de pas mal de sportive. Mais j'y reviendrai.

Notre voiture se veut plus GT que pure sportive. Pour preuve, l'ensemble des petites attentions dont regorge la Jaguar et dont une vraie sportive extrême se passe. Tout d'abord le coffre arrière électrique. Certes, c'est une option, mais elle existe. Ainsi équipée, gros piston hydraulique et moteur électrique ajoutent du poids en plus, en trop quand on se veut une pure sport, ce qui n'est pas le cas ici.

La profonde boîte à gants à ouverture électrique, l'éclairage conducteur ou

passager que l'on déclenche en passant sa main devant, c'est remarquable et luxueux. L'écran tactile parfaitement intégré est très large et offre tout ce dont une voiture de 2018 a besoin en termes d'assistance et de connectivité. Les commandes centrales de la climatisation ne se font voir que si on utilise la climatisation niveau haut (tableau de bord) : superbe. La sono puissante avec basse et tweeter de marque Meridian restitue un bon son. L'option volant avec méplat et grosses branches rajoute de la sportivité à cette F-Type. Le rétroviseur est fin, sans rebords, très design. Jaguar nous propose ici un intérieur luxueux d'une GT du 21^{ème} siècle.



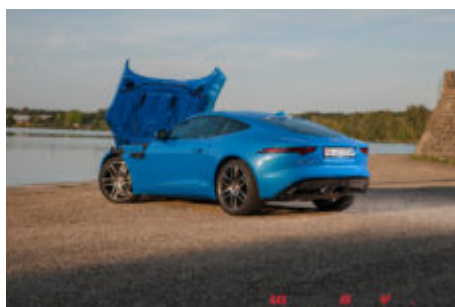
Sous le capot

300 ch et 400 Nm uniquement sur le train arrière pour un inédit moteur 4 cylindres provenant de la nouvelle famille modulaire Ingenium de la marque. Un turbo Twin Scroll vient suralimenter ce bouilleur. Nous n'avons pas le choix, avec cette motorisation, seule la boîte automatique ZF à 8 rapports est disponible. Cette motorisation Ingenium adopte l'injection directe. Elle utilise la distribution variable en continu à l'admission dite UniAir développée et proposée par l'Allemand Schaeffler depuis 2009, notamment sur des moteurs du groupe Fiat (MultiAir).

Avec ce moteur, Jaguar se retrouve à la pointe de la technologie actuelle en matière de gestion de l'admission. Le collecteur d'échappement est intégré à la culasse permettant ainsi une montée en température plus rapide qui favorise une

meilleure dépollution. Avec un tel déploiement de technologie j'arrive à une consommation moyenne raisonnable de 8.9 l/100km.

Dans la pratique, je peux dire que ce moteur, très linéaire dans son utilisation, offre suffisamment de couple et de puissance pour affronter la route au quotidien et n'hésite pas à monter rapidement dans les tours, ce malgré une course assez longue (83mm x 92,5mm). Il a de l'allonge tout en étant gérable bas dans les tours. Associé à l'excellente boîte à huit rapports, il propose un binôme qui convient parfaitement au plumage de ce coupé.



Au volant

Bien que le pare-brise soit très incliné, avec une hauteur maximum de l'entrant à 1m31, je me glisse facilement et me laisse littéralement tomber dans un agréable siège baquet. Ce n'est pas aussi bas que dans une Elise, mais tout de même il faut garder la forme pour s'en extraire. Pour mon gabarit dans la moyenne, la position de conduite est idéale. Les baquets offrent des réglages électriques et le volant s'ajuste en hauteur comme en profondeur. L'instrumentation compte-tours, vitesse et autres indicateurs est pile dans l'axe du regard. Le levier de sélection des vitesses tombe bien sous ma main. C'est un bon départ et je n'ai pas encore actionné le bouton "Start" !

Les caractéristiques de cette F-Type, 300 ch et 400 Nm, ne sont pas des chiffres évocateurs d'une sportive au rabais. J'actionne le bouton poussoir, un son grave se fait entendre. Je suis surpris qu'un moins de 2 litres puisse chanter aussi grave

et sans même activer l'échappement sport disponible en option ! Du beau travail sur l'admission, ça promet.

Pour bien tester, il faut rouler... élémentaire mon cher Watson. Alors roulons ! Je décide d'emblée de quitter la ville et de me lancer sur les petites routes direction un de mes cols de prédilection. Sur ce début de trajet, je découvre un confort surprenant. Certaines routes empruntées étant plus que mauvaises, je vais tout de suite voir si notre sportive peut les « avaler ». O surprise, le châssis absorbe tout et à vitesse légale on s'ennuierait presque. A certaines vitesses illégales, le train avant a tendance à s'alléger, générant une sensation d'imprécision, le volant oscille légèrement. Seraient-ce les 52 kg de moins que le V6 qui déchargent le train avant ? Cette impression est absente avec le V6. Mais ce n'est qu'à des vitesses jamais atteintes normalement que cela ne se fait sentir et lorsque l'on pousse encore les limites, rien ne vient perturber la trajectoire. Ce n'est pas sans me rappeler les classiques 911 des années 65 à 70....

Comme je me sens de plus en plus à l'aise, je décide d'aborder les premiers virages à bon rythme. Le couple arrive vite dès 1'500 t/min et se maintient jusqu'à proche de la zone rouge qui « rupte » à 6'300 t/min !! La technologie du turbo twin scroll offre un agrément de conduite indéniable. Les dépassements se font de manière calculée car même si les 300 ch sont là, le poids y est aussi et les 1'545kg se font sentir, surtout en montée. Cela m'oblige parfois à bien évaluer ma marge de tolérance en terme de distance lors de courts dépassements. Mais dans l'ensemble, quel régal et quel plaisir.

Le son, avec l'option R-Dynamic, contrairement au V6 qui monte dans les aiguës, reste dans les graves façon « Barry White ». C'est viril et assez plaisant. Ceux qui choisiront cette motorisation en version cabriolet ne seront pas déçus. Les huit rapports de boîte s'égrènent sans à-coups, dans une douceur et une rapidité dignes d'une sportive. Je joue de la « palette » mais cela ne sert qu'à me faire travailler les doigts, car la gestion de cette boîte est hyper intelligente, retenant assez vite votre mode de conduite.

Terminée l'épreuve plus que satisfaisante des petites routes. Il me faut un objectif. Nous sommes en été. Quoi de mieux qu'une plage de sable fin, des cocotiers et du soleil... En route donc pour la mer. Le Sud étant impraticable en cette saison, direction la Normandie et ses vaches. Mais en France, en plein été, avec les ponts et les grands départs, rouler devient un casse-tête. Je décide donc

de partir vers une heure du matin. Seul, et pour quelques jours, j'ai autant de place pour les bagages (coffre de 196 litres) que dans une Clio. Partir de nuit est un bon test pour voir si l'éclairage intérieur de la voiture a été bien pensé.

Dans cette F-Type, tout est visible dans une ambiance lumineuse apaisante qui vire au rouge si on « l'excite » en choisissant le mode dynamique. Je décide de ne pas traîner à l'aller et donc de privilégier l'autoroute. Cela permet aussi de tester le confort de roulage d'une sportive sur longue distance. 900 kilomètres à parcourir avec une autonomie de 650 kilomètres. L'ordinateur de bord me prévient déjà qu'il faut ravitailler. A part l'entrée du péage où c'est toujours galère d'attraper le ticket sans avoir à se contorsionner, surtout quand on prend large pour ne pas se faire une jante, je me retrouve à cruiser tranquillement sur de la trois voies.

Autre constat : sur autoroute aussi, cette voiture est plaisante. Les aides à la conduite me rappellent la vitesse de croisière à adopter, à me prendre un thé (So British) après deux heures de conduite... tout concourt pour mener une route paisible et confortable. Là encore, cette sportive avec ses amortisseurs tarés fermes mais pas raides me permet de rouler sans la moindre fatigue. Plus j'avance, plus je réfléchis. Je décide que la destination finale sera toujours la mer, mais côté Bretagne. Direction St Malo. Hisse et ho !

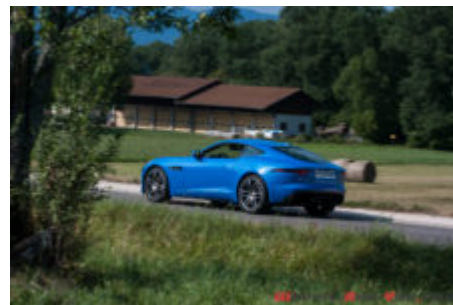
Vers 4h30, alors que le ciel noir se barde d'éclairs, je me retrouve à affronter un gros orage d'été. Fort heureusement, sans grêle mais avec des grosses goûtes qui forment rapidement ces flaques que l'on redoute tous à bord d'un châssis sport équipé de pneus larges. Je réduis donc la vitesse, les essuies glace font des miracles. Le reste aussi. Pas la moindre dérive, pas le moindre aquaplaning. A aucun moment durant ces dix minutes extrêmes où nuit et eau ne font pas bon ménage, je n'ai à serrer les fesses.

Je passe Paris sans encombre et enroule quand le petit jour point son nez. Je ne me lasse pas de regarder dans le rétroviseur central. En effet, passés les 100 km/h, l'aileron se déploie et s'exhibe par moitié dévoilant ainsi l'emblème du jaguar. J'adore ce type de clin d'oeil.

Petite pause vers les huit heures du matin afin d'avaler un croissant, mon chocolat chaud et je repars. A 10h45, je suis face à la plage de Dinard, frais comme une sole avant qu'elle ne devienne meunière. La F-Type fait son show au

milieu d'autres belles et sa couleur en fera rêver plus d'un. Faire de l'autoroute avec cette Jaguar n'est pas une « punition » bien au contraire. Je connais peu de sportives capables d'offrir un tel confort de roulage. Les amortisseurs sont réglés plus souple que sur la version V6. Au début, cela surprend quand on est dans un col à l'attaque. Mais on s'habitue et le compromis est efficace quelle que soit la situation. La puissance ne sert à rien si le châssis ne suit pas. Ici, nous n'avons « que » 300 ch, ce qui permet tout de même une conduite rapide en toute sécurité. Tout ceci dans un confort d'absorption des inégalités des revêtements actuels bien plus efficace que sur certaines sportives de renom.

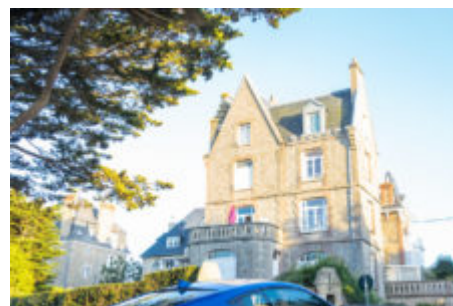




Verdict

Une bien belle réussite que cette F-Type d'accès. Une ligne parfaite, un petit moteur économique, coupleux et largement assez puissant pour se faire plaisir. Certes, pour moi le son ne vaudra jamais un six cylindres atmo. Mais au jour d'aujourd'hui, restrictions et normes obligent, même Porsche est passée au quatre cylindres turbo compressé. Alors je me résigne. D'autant que, je dois l'avouer, la sonorité de ce petit deux litres est bluffante.

Confortable, abordable dans cette version, dès CHF 66'800.-, même si la liste d'options est conséquente, plus typée grand tourisme que pure sportive, elle saura ravir nombre d'amateurs de belles carrosseries ne souhaitant pas faire du circuit mais voyager dans toute l'Europe dans un confort remarquable. Aucun doute, cette déclinaison n'est pas une voiture au rabais, loin de là. Je me demande même si, à l'heure actuelle, ce n'est pas le meilleur choix dans la gamme. Je me serais aisément passé de certaines options comme le DAB+, le couvercle de coffre électrique, les mesquins pare-soleil avec miroir de courtoisie... cela fait redescendre le prix final à du plus raisonnable et à une voiture extra ayant un bon rapport prix/image et surtout plaisir. Je garderais les options R-Dynamic et pack extérieur Black qui, avec ce bleu, est une tuerie. Voici une auto dont j'ai beaucoup de mal à rendre les clés.



Prix et options - Jaguar F-Type P300 R-Dynamic

Prix de base : CHF 72'400.-

Peinture métallisée/mica : CHF 1'260.-

Sièges performance : CHF 2'780.-

Jantes 20 pouces 6 branches : CHF 2'640.-

Intérieur cuir Windsor : CHF 2'460.-

Pack mémoire : CHF 1'960.-

Pack climatisation 2 : CHF 1'840.-

Pack extérieur Black : CHF 840.-

Système d'accès sans clé : CHF 660.-

Couvercle coffre à ouverture électrique : CHF 600.-

Aide au stationnement avant : CHF 540.-

Radio numérique DAB+ : CHF 500.-

Assistant de surveillance des angles morts : CHF 480.-

Système anti éblouissement : CHF 380.-

Caméra de recul : CHF 380.-

Volant sport cuir à base plate : CHF 160.-

Pare-soleil avec miroir de courtoisie : CHF 100.-

Prix TOTAL : CHF 89'980.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar F-Type P300 R-Dynamic, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Premier contact – Jaguar I-Pace EV400 : Le premier véritable concurrent aux Tesla

Essai – Jaguar E-Pace P250 AWD : Le petit SUV sportif

Essai – Jaguar F-Type 400 Sport : De la fureur et du style !

Essai – Jaguar F-Type SVR Coupé : Le dragster accessible !

Essai – Jaguar F-Type Project 7 : Attention chat sauvage !

Essai – Jaguar F-Type SVR : Une anglaise sans aucune vergogne

Essai – Jaguar F-Pace S 3.0d AWD : Le SUV qui dépasse les berlines !

Premier contact – Jaguar F-Pace : Mieux vaut tard que jamais

Premier contact – Jaguar XE et XF AWD : L'offensive britannique

Essai – Jaguar F-Type S AWD Convertible : Une transmission pour la Suisse !

Essai – Jaguar XE 3.0 V6 S : La plus allemande des anglaises !

Essai – Jaguar XJR : Luxe et performances, sans compromis

Essai – Jaguar XJ 3.0 V6 S/C AWD : Jaguar des neiges

Essai – Jaguar XFR-S : La belle et la bête

Essai – Jaguar F-Type V6 S et V8 S : Symphonies fantastiques

Essai – Jaguar XF Sportbrake 2.2 D : L'heure de la diversification a sonné

Essai – Jaguar XKR-S Convertible : The Very Big Cat

Essai – Jaguar XF 2.2 D : L'âge de Raison

Essai – Jaguar XJ Supersport : Révolution de A à Z

Nouveauté – Jaguar F-Pace SVR

Nouveauté – Jaguar I-Pace

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar Type D

Nouveauté – Jaguar XJ MY18 et XJR575

Nouveauté – Jaguar E-Pace

Nouveauté – Jaguar XE SV Project 8

Sport Auto – Jaguar Racing au GP Formule E de Berlin

Avant-première – Jaguar E-Pace

Nouveauté – Jaguar XF Sportbrake

Avant-première – Jaguar XE SV Project 8

Avant-première – Jaguar XF Sportbrake

Nouveauté – Jaguar F-Type “4 cylindres”

Nouveauté – Jaguar F-Type MY2018

Présentation – Jaguar Concept I-Pace

Evènement – The Art Of Performance Tour by Jaguar, 30 juin au 2 juillet 2016, Château de Coppet

Nouveauté – Jaguar XE AWD

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar XKSS

Nouveauté – Jaguar F-Type British Design Edition

Sport Auto – Jaguar renoue avec la compétition automobile

Sport-Auto – Emil Frey Racing

Nouveauté – Jaguar XF

Avant-première : Jaguar F-Pace

Nouveauté – Jaguar F-Type AWD et F-Type manuelle

Nouveauté – Jaguar XE

Nouveauté – Jaguar F-Type Project 7

Présentation – “Renaissance” de la Jaguar E-Type Lightweight

Avant-première – Jaguar XE

Nouveauté – Jaguar XFR-S Sportbrake

Nouveauté – Jaguar F-Type Coupé

Présentation – Jaguar F-Type Coupé

Nouveauté – Jaguar C-X17

Présentation – Jaguar C-X17

Présentation – Jaguar C-X75

Nouveauté – Jaguar XFR-S

Nouveauté – Jaguar F-Type

Nouveauté – Jaguar XF et XJ AWD

Nouveauté – Motorisations Jaguar de cylindrée réduite

Présentation – Jaguar F-Type

Genève 2012 – Jaguar XKR-S Convertible

Genève 2012 – Jaguar XF Sportbrake

Nouveauté – Jaguar XF Sportbrake

Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Nouveauté – Jaguar C-X16

Nouveauté – Jaguar C-X75

Genève 2011 – Jaguar XKR-S

Genève 2011 – Bertone Jaguar B99

