

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

Jaguar nous propose, via son département Special Vehicle Operations, la dernière mouture de sa F-Type. Pour l'occasion, la marque offre un orange volcanique et un spoiler en carbone qui doit permettre de bien différencier ce modèle agressif avec le reste de la gamme. Mes impressions après une semaine au volant de cette F-Type SVR Convertible !



- V8, essence, compresseur, 5'000 cm³
- 575 ch à 6'500 t/min
- 700 Nm de 3'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 314 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'720 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'475 x 1'923 x 1'308
- Conso. mesurée : 16.3 l/100 km
- Emissions CO₂ : 269 g/km (G)
- dès CHF 153'900.-, mod. essayé: CHF 173'860.-

De manière générale, à l'exception de la très exclusive Project 7 dont nous vous proposerons un essai tout prochainement, la Jaguar F-Type se décline en Coupé et en Convertible. C'est la même chose pour cette SVR et notre essai s'étant déroulé durant l'été, autant profiter de rouler cheveux au vent.

Petit tour dans la région d'Aix en Provence pour essayer le roadster le plus exclusif de la gamme avec, au menu, de l'autoroute, de magnifiques routes de montagne et, enfin, des nationales parmi de somptueux décors.



A l'extérieur

Fidèles à eux-mêmes, les responsables du design ont un peu forcé le trait avec cette édition SVR. Partant d'une magnifique F-Type, tout le monde a eu droit à sa pilule euphorisante avant de se mettre à réfléchir à cette édition spéciale. Les résultats ne se sont pas faits attendre : calandre au look plus agressif, jantes spécifiques avec un gain de 13.8 kilos, multiples éléments en carbone et logos distinctifs ici et là, y compris à l'intérieur.

A mes yeux, la voiture reste toujours aussi désirable, même si je trouve que la couleur "Firesand" est un peu too much. Mais le choix est vaste et tout le monde trouvera chaussure à son pied ou plutôt la couleur la plus séduisante à ses yeux. A noter que les différentes teintes proposées n'influencent pas le prix de la voiture.

En résumé, pour les personnes sous le charme de la F-Type, cette SVR ne devrait pas décevoir avec un style encore plus agressif et des ouïes qui laissent présager de grosses respirations pour le moteur.



A l'intérieur

Comme il s'agit d'une F-Type, rien, ou presque, n'est différent à bord d'une autre F-Type. Bien sûr, il y a des éléments particuliers comme la finition du tableau de bord ou des matériaux utilisés par exemple (pack carbone CHF 840.-), mais rien de révolutionnaire. Le petit logo SVR vient rappeler ici et là que vous êtes à bord d'un engin spécial, mais afin d'en avoir le cœur net, il faut appuyer sur le bouton start/stop pour que la mécanique laisse sortir un crachat rauque et puissant. C'est dit, pour les jours qui viennent, mes voisins se réveilleront quand je partirai et puis c'est tout !

Les sièges Performance sont excellents et emballent littéralement les passagers dans un cuir molletonné surligné par des coutures vives. Idem du côté du volant estampillé SVR avec des palettes élargies en aluminium anodisé.

Bref, tout est fait pour offrir un confort maximal, mais avec un look et un ressenti résolument sportif. Enfin, entre l'habitacle et le coffre (207 litres de contenance seulement), vous êtes vraiment à bord d'un roadster sportif offrant un espace limité, comme mes collègues l'avaient déjà relevé lors de notre premier essai de la F-Type.



Sous le capot

Sous le capot, les ingénieurs ont procédé à de petites améliorations et, sur le papier, les gains sont mineurs comparés à la Jaguar F-Type R et son V8 de 5 litres

suralimenté via un double vortex de type Roots. Ici, la puissance gagne 25 ch pour s'établir à 575 ch à 6'500 tr/min et le couple a été amélioré de 20 Nm pour s'arrêter à 700 Nm entre 3'500 t/min et 5'000 t/min.

Du côté de la boîte, je retrouve la transmission automatique Quickshift à 8 rapports et il est, bien entendu, possible de passer en mode manuel et jouer avec le levier SportShift ou les palettes au volant.

A noter que le modèle SVR, Coupé ou Convertible, adopte en standard une traction intégrale permanente intelligente qui, dans des conditions classiques de roulage, répartit la traction à 90% sur l'essieu arrière et 10% sur l'avant. En revanche, sur route mouillée ou enneigée, le système peut parfaitement modifier la distribution sur un modèle 50%/50% ou même, si besoin, jusqu'à 90% sur l'avant et 10% à l'arrière. C'est un système identique à celui qui équipaient la F-Type V6 S AWD Convertible essayée en début d'année.

Côté consommation, et malgré pas mal de kilomètres sur autoroute, la moyenne constatée est de plus de 16 l/100km... mais je n'ai jamais vraiment essayé d'être économe ; parfois même un essayeur doit savoir faire des sacrifices et il faut avouer que cette SVR a vite tendance à nous faire passer du côté obscur de la force.



Au volant

Bref, la prise en main et les réglages sont multiples mais c'est vraiment une stricte deux places. Il n'y a pas beaucoup d'espace et les claustrophobes feraient bien de procéder à quelques essais avant de signer le bon de commande. Perso, j'aime bien et je trouve que cet espace confiné qui nous cale encore plus au fond du siège confère un côté avion de chasse à notre missile orange.

Bien entendu, il serait absurde de sortir du garage sans activer l'échappement sport ce qui, à l'arrêt, ne change pas grand-chose, rassurez-vous. Je sélectionne le

mode automatique et me lance sur la route. Une fois sur l'autoroute, la boîte à 8 rapports me laisse un peu pantois puisque ce « véhicule spécial » de 575 chevaux peut voguer à 120 km/h sans même toucher les 1'500 t/min. A ce rythme rien à dire, ou presque, tant le confort et l'insonorité sont au rendez-vous et ce malgré une capote souple.

Bien entendu, dès que notre fauve anglais arpente une route nationale avec quelques virages, c'est une autre histoire qui commence avec un son ravageur et un moteur qui s'assoiffe d'essence. Il est temps de passer en mode manuel et de laisser un peu chanter ou, si affinités, hurler ce V8. Les montées en régime sont franches et laissent échapper un son totalement guttural presque envoûtant pour le conducteur et son éventuel passager. Les décélérations sont tout aussi jouissives avec cet effet si particulier lorsque les clapets de décharge laissent échapper des coups de fusils à répétition. Beretta en rêvait, les ingénieurs de Jaguar l'ont fait... le fusil de chasse à répétition. A noter que la SVR dispose d'un système d'échappement spécifique en titane et Inconel (alliage de chrome et nickel) permettant d'économiser 16 kg vis-à-vis de la ligne classique.

Bruit à part, le système à quatre roues motrices (AWD) est diabolique et permet de ré-accélérer très tôt dans les sorties de virage, y compris les épingles. Cette excellente motricité est également le fruit d'un mariage entre le différentiel actif électronique avec commande vectorielle de couple et le système de transmission dynamique intelligent. En d'autres mots, plusieurs calculateurs permettent de distribuer la puissance sur les bonnes roues et anticipent les éventuelles pertes d'adhérence en dosant la répartition de la puissance transmise. Le résultat est bluffant et permet presque tous les délires, y compris sur route mouillée.

Ceci dit, malgré toutes ces qualités, notre anglaise souffre d'un défaut dont on ne devrait pas trop parler : son poids. Avec 1'720 kg, un travail important a été effectué sur les suspensions et la SVR dispose du système Adaptive Dynamics. Dans les faits, il s'agit de suspensions adaptatives et, là encore, un ordinateur de bord calcule 100 fois par seconde les mouvements de la carrosserie au niveau du tangage et procède à la volée aux réglages des suspensions. Mieux, dans le but d'anticiper les effets de tangage et roulis, la position du volant est analysée 500 fois par seconde et, encore une fois, les résultats sont immédiatement reportés sur les suspensions. Toute cette débauche d'électronique et d'assistance se traduit par une bonne stabilité, y compris quand la voiture est le plus fortement sollicitée. Mais dès que la chaussée se dégrade, les choix effectués au niveau des

réglages des suspensions ne sont, à mon avis, pas idéaux. Pour en avoir le cœur net, il faudrait pouvoir essayer cette SVR sur un circuit avec un revêtement proche de la perfection et voir si le comportement est meilleur, car la détente des suspensions me semble plus adaptée pour ce type de « billard ».

Mais je ne veux pas gâcher le plaisir et du plaisir, il y en a à la pelle dans cette Jaguar, avec une boîte très plaisante à manipuler et un moteur élastique à souhait qui permet d'affronter toutes les routes, ou presque, et ce dans toutes les circonstances. A noter qu'il n'est pas nécessaire d'aller chercher les 6'500 t/min pour ressentir quelque chose derrière le volant, car le couple est présent sur une large plage de 2'500 à 5'500 t/min environ. Toute pression sur l'accélérateur et dès 2'000 t/min se traduit par une immédiate réaction qui vous emmène irrémédiablement aux confins du retrait de permis.



Verdict

Après pratiquement 1'000 km à bord de la SVR, je retire avant tout un grand plaisir de cette épopée au travers de routes magnifiques et je pense que bon nombre d'amateurs y trouveraient son compte. Ceci dit, l'espace à bord ou dans le coffre, ainsi qu'un compromis curieux au niveau des suspensions, me laissent un peu songeur pour les clients qui sont à la recherche de la F-Type ultime.

Mais ne vous méprenez pas, cette SVR a une âme et elle distille un plaisir intense dans toutes les phases d'utilisation, à l'exception du passage chez Ikea pour

charger ne serait-ce qu'une commode. Ceci dit, si vous pouvez vous payer une SVR, vous pouvez aussi vous faire livrer ladite commode, donc arrêtez de vous plaindre ! D'ailleurs, SVR pourrait être l'acronyme de **S**implement **V**oluptueux et **R**ugueux, deux sentiments qui se côtoient à la perfection avec ce modèle.

Plus sérieusement, équiper d'office la SVR du système AWD a dû être un compromis, mais je pense que c'est le bon, car la voiture y gagne en stabilité et en agilité. Le constructeur annonce une vitesse de pointe de 322 km/h pour le coupé et 314 km/h pour le cabriolet... peu de constructeurs permettent de telles vitesses les cheveux au vent et j'attends de voir celui qui relèvera ce défi.

En attendant, la voiture est richement équipée et peu d'options supplémentaires sont nécessaires pour se pavaner et prendre du plaisir avec, c'est mon avis, un des plus beaux roadsters du moment.



Prix et options - Jaguar F-Type SVR AWD Convertible

Prix de base : CHF 161'400.-

Garniture de console Carbone : CHF 840.-

Volant multi-fonctions chauffant en suédine, avec sigle « SVR » et palettes de changement de vitesses Silver : CHF 1'620.-

Déфлекteur d'air : CHF 260.-

Phares Xénon adaptatifs bifonction avec feux de jour LED en forme de J : CHF 620.-

Climatisation bizona : CHF 420.-

Capteur de qualité de l'air : CHF 100.-

Compartiment intérieur verrouillable : CHF 260.-

Marchepieds en métal éclairés avec motif Jaguar : CHF 340.-

Radio numérique DAB : CHF 480.-

Pack technologie et audio : CHF 6'200.-

Prix TOTAL : CHF 173'860.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar F-Type SVR Convertible, ainsi qu'au garage Emil Frey à Crissier pour leur soutien logistique.



A lire aussi

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

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

