

Essai - Jaguar F-Type P575 Convertible R75 : God Save The Queen

Jaguar a annoncé la fin des moteurs thermiques pour l'entièreté de sa gamme d'ici 2025 et le glas sonne également pour la F-Type. L'élégante anglaise rend les armes après plus de 10 ans de bons et loyaux services. Une voiture en marge de l'incontournable Porsche 911 qui a su faire chavirer le cœur des amoureux du savoir-faire britannique en matière d'automobiles.



- 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 vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 300 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'961 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'470 x 1'923 x 1'300
- Conso. mesurée : 14.89 l/100km
- Emissions CO₂ : 243 g/km (G)
- Dès CHF 155'800.-, mod.essayé: CHF 163'580.-

Il n'est plus vraiment nécessaire de la présenter alors que depuis 2014, Wheels And You vous a proposé bon nombre d'essais de la F-Type, aussi bien en coupé qu'en cabriolet. On a passé en revue les différentes motorisations mais pour finir en beauté, il paraissait évident de reprendre le volant de la dernière déclinaison équipée du V8 5.0 litres à compresseur. D'autant que ce dernier terminera également sa carrière en étant bientôt remplacé par un V8 4.4 biturbo à hybridation légère d'origine BMW ; nous le découvrirons prochainement dans différents modèles du groupe JLR, enfin uniquement sur Land Rover et Range Rover puisque dès l'année prochaine, Jaguar proposera exclusivement des motorisations électriques.

Je vous emmène donc à bord de la F-Type P575 pour une ultime danse et surtout un dernier hommage à une auto pleine de charme qui a su faire perdurer le mythe Jaguar. Histoire d'en profiter pleinement, autant le faire cheveux au vent avec la version Convertible.



A l'extérieur

La dernière F-Type reprend logiquement les lignes résultant de l'important facelift présenté en 2020. Aucune surprise avec celle dont je prends le volant aujourd'hui et, si j'émettais quelques réserves lors de sa présentation, je me suis parfaitement accommodé à ce nouvel avant. Plus fin et plus plongeant que celui des deux premières générations, il renforce le dynamisme de l'auto en lui octroyant une gueule plus acérée.

Comme indiqué lors de mon essai du Coupé P450, exception faite de son avant, l'ensemble a peu évolué au fil des générations. Il s'est modernisé mais conserve son style et la silhouette de la F Type est toujours aussi plaisante à regarder. Finalement, pourquoi changer quelque chose qui est déjà beau. Bien évidemment, c'est une question de goût mais les avis sont tout de même majoritairement

concordants à relever la réussite du design de la F-Type. En tout cas, une chose est sûre : pour ma part, je suis sous le charme depuis le premier jour.

Et que dire de la superbe configuration de notre voiture d'essai avec sa carrosserie peinte du légendaire British Racing Green, couplée à un intérieur Tan. C'est un sans-faute, parfaitement en adéquation avec la voiture, son esprit et l'histoire de la marque.



A l'intérieur

Comme indiqué précédemment, difficile de ne pas succomber à l'habillage cognac de l'habitacle et notamment les sièges Performance du plus bel effet. Notons également qu'ils sont très confortables, même sur des longues distances. Si cela ne m'avait pas spécialement marqué, c'est mon collègue qui essayait au même moment la nouvelle Mercedes-AMG GT qui me l'a fait remarquer alors que dans l'allemande, on est rapidement tombé d'accord sur la dureté des assises. Étonnant pour une voiture à vocation GT que vous découvrirez prochainement

dans son article. Je reviendrai dans un moment sur cette concurrente car il y a d'autres choses à dire, en particulier au niveau du comportement routier où l'avantage est au coupé de Stuttgart.

L'ergonomie de la F-Type est très plaisante à mon goût et je me sens rapidement à l'aise à ses commandes. Toutefois, avec un environnement conçu il y a plus de 10 ans, même si ça ne me déplaît pas, le poids des années commence à se ressentir. Pas surprenant tant le trop plein de digital et de grands écrans peinent à ravir mon côté « old school » amoureux des tableaux de bord d'antan.

Si j'ai une claire préférence pour la ligne du Coupé - et cela même sans tenir compte de son volume de coffre de 336 litres contre seulement 132 litres pour le cabriolet - je me délecte à rouler décapoté. On oublie vite l'espace de rangement réduit et grâce à la facilité et la rapidité du système d'ouverture/fermeture du toit, chaque occasion est bonne pour profiter d'avaler les kilomètres à l'air libre, que ce soit pour le plaisir ou pour aller travailler. Ce d'autant qu'avec les vitres remontées, le coupe-vent placé entre les deux petits arceaux et une position de conduite relativement basse, les remous d'air sont quasi inexistantes, même sur autoroute.



Sous le capot

C'est donc le dernier souffle pour le majestueux V8 à compresseur qui anime un certain nombre de véhicules au sein du groupe JLR. Pour cette ultime itération et

comme l'indique le patronyme de cette F-Type, ce moteur développe 575 ch, pour un couple de 700 Nm. Il est toujours couplé à l'excellente boîte automatique ZF à 8 rapports et voit sa puissance transmise aux quatre roues. Rien de nouveau mais difficile de lui reprocher quoi que ce soit tant l'agrément de conduite est élevé. Allez, juste un petit truc : j'aurais aimé des palettes plus grandes, à l'image de celles qui équipent la Giulia Quadrifoglio récemment essayée.

Certes, au fil des ans et afin de mieux coller à l'image proprete qu'une voiture doit désormais avoir, le V8 a perdu un peu de sa vivacité et surtout, il chante bien moins fort. Je l'avais déjà relevé lors de mon essai de la F-Type P450 mais je dois constater que même sur le fleuron de la gamme, les ingénieurs ont légèrement « castré » son côté démoniaque. Mon ouïe, très sensible aux vocalises enivrantes, le regrette amèrement. A l'inverse, lorsqu'on roule une F-Type au quotidien et notamment en ville, ça évite quelques regards peu courtois. Et rassurez-vous, en rétrogradant, le V8 nous gratifie quand même de quelques chaleureux borborygmes, notamment lorsque le mode Dynamic est activé.

Une telle motorisation va généralement de pair avec une consommation généreuse. La F-Type P575 ne déroge pas à la règle mais au regard des caractéristiques et performances de l'auto, cela ne me choque pas. Sur les quelques 1'500 km de mon essai, j'ai mesuré une moyenne de 14.89 l/100km. Mes parcours ont vraiment été variés, mélangeant du « commuting » sur autoroute à des déplacements purement urbains, sans oublier plusieurs escapades sur les petites routes sinueuses de notre région. Et je reconnais que j'ai souvent allègrement sollicité la cavalerie à disposition. En se montrant un tantinet plus raisonnable, il doit être assez facile d'économiser 1-2 litres aux 100 km.





Au volant

Pas grand-chose à dire qui n'ait pas encore été relevé lors de nos précédents essais. La F-Type est une GT dans toute sa splendeur. Elle offre un agrément de conduite alliant confort et dynamisme, sans jouer dans le camp des sportives radicales. Elle se positionne sans honte face à une Porsche 911, sans offrir la même rigueur au niveau du comportement routier mais avec bien plus d'originalité.

Hasard du calendrier, alors que j'essaie cette ultime F-Type, je peux faire quelques kilomètres au volant de la dernière Mercedes-AMG GT 63 dont nous publierons prochainement l'essai complet. Alors que l'allemande dispose aussi d'un V8 - gavé par deux turbos plutôt qu'un compresseur - dont la puissance est quasi identique (585 ch), elle affiche quelques kilos supplémentaires sur la balance. Elle est également plus imposante mais grâce à ses quatre roues directrices, elle offre des aptitudes routières plus acérées. Je pense que si je n'avais pas eu l'occasion de passer directement de l'une à l'autre, ça ne m'aurait pas marqué à ce point. Reste qu'avec son gabarit plus compact, la Jaguar est plus agile et procure des sensations beaucoup moins lisses. C'est encore une histoire de goût personnel mais personnellement, je préfère tout de même l'authenticité de l'anglaise.

Confortable et performante, voilà une belle définition de la Jaguar F-Type. J'avale les kilomètres d'asphalte avec un grand sourire sur le visage, d'autant plus avec le cabriolet dont je dispose. Je relève aussi qu'avec le toit fermé - et cela quel que soit le parcours - il fait bon vivre à bord grâce une excellente isolation phonique et thermique de la capote.

Comme je le disais précédemment, en décapotant quasiment tout le temps, le plaisir est au rendez-vous. La voiture procure de belles sensations sans devoir rouler trop vite. Ce n'est pas plus mal pour la pérennité de mon permis de

conduire vu l'armada de canassons à disposition. Car même si la F-Type se positionne en véritable GT, je peux vous garantir qu'on est très vite tenté par un rythme de conduite endiablé qui vous place immédiatement dans l'illégalité. Allez, encore juste une petite accélération pour profiter de la musique enivrante du V8 et promis, je me calme ensuite.



Verdict

Les années passent et mon engouement pour la belle F-Type ne s'amenuise en rien. A mes yeux, il s'agit de la plus belle Jaguar produite depuis la Type E. En

tenant compte du sensationnel passé de la marque en compétition (7 victoires aux 24 Heures du Mans par exemple) avec certaines voitures iconiques telles la Type C ou la Type D, je ne peux qu'être amère de voir le mythe s'éteindre avec cette dernière F-Type et la disparition des moteurs thermiques chez Jaguar.

On verra ce que l'avenir réserve à cette marque mais nous nous devons de rendre un dernier hommage à celle qui a fait perdurer la légende jusqu'à ce jour. Longue vie aux presque 88'000 F-Type qui ont été produites pendant ses 10 ans de carrière.



Prix et options - Jaguar F-Type P575 Convertible R75

Prix de base : CHF 155'800.-

Peinture Metallic/Mica « British Racing Green » : CHF 1'120.-

Pack climatisation 1 : CHF 1'080.-

Pack cuir étendu Premium : CHF 800.-

Plaques de seuil en métal éclairées avec motif Jaguar : CHF 320.-

Tapis de sol avec bordure en nubuck Flame Red : CHF 60.-

Jantes 20" 5 branches doubles « style 5061 » (Satin Grey) : CHF 2'720.-

Sièges avant chauffants et ventilés à 12 réglages électriques et mémoire de position : CHF 1'160.-

Blind Spot Assist Pack : CHF 520.-

Recyclage de la qualité de l'air avec fonction de circulation d'air automatique : CHF 100.-

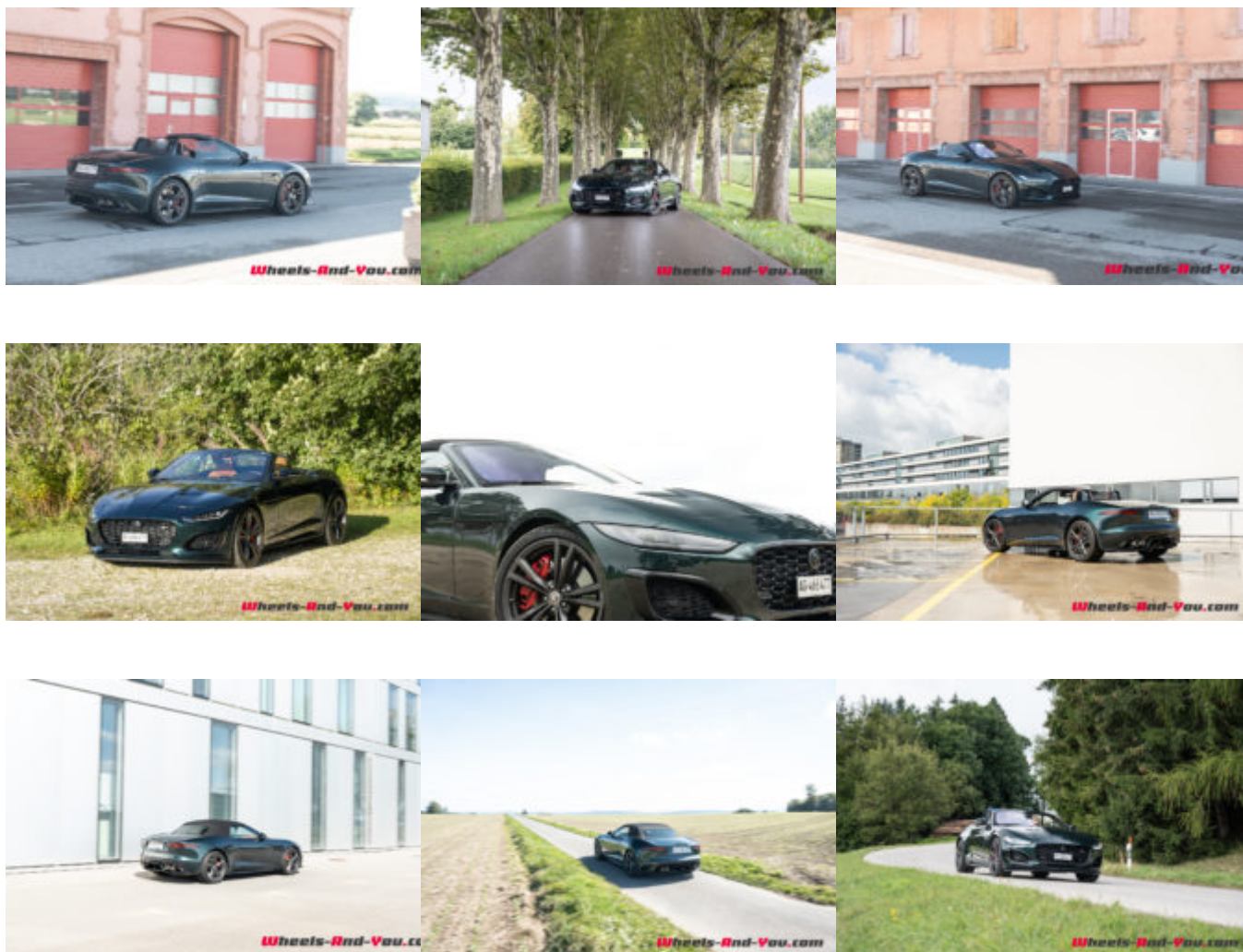
Prix TOTAL : CHF 163'580.-



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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de ce Jaguar F-Type P575 Convertible R75, ainsi qu'au garage Emil Frey à Nyon pour leur soutien logistique.





A lire aussi

Essai - Jaguar F-Type R75 Cabriolet : Un félin plus civilisé

Essai - Jaguar F-Pace R-Dynamic SE P400 : Loin d'être un compromis mou

Essai - Jaguar F-Pace P400e PHEV : Rugir en hybride

Essai - Jaguar F-Type Coupé P450 AWD : Le félin domestiqué

Essai - Jaguar XE P300 AWD : Berline à double faces

Essai - Jaguar F-Pace SVR : Un véritable félin en liberté

Loisirs - Stage de conduite d'hiver avec Jaguar Land Rover, édition 2019

Essai - Jaguar XF Sportbrake 300 Sport : Le nom ne fait pas tout

Essai - Jaguar I-Pace HSE : La concurrence arrive !

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

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 E-Pace MY21

Nouveauté - Jaguar XF

Nouveauté - Jaguar F-Pace MY21

Nouveauté - Jaguar F-Type MY21

Nouveauté - Jaguar XE MY20

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

