

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

Après le restyling de 2020, la gamme F-Type continue à évoluer. Dernier modèle en date, le renouvellement de la SVR qui devient R75 dans ce nouveau millésime et qui adopte quelques aménagements cosmétiques alors que l'essentiel demeure : une plateforme plutôt compacte, un gros V8 gavé par un compresseur mécanique, une transmission automatique à 8 rapports avec entraînement sur les 4 roues. Bref, un roadster sportif à l'allure modernisée.



- V8, essence, compresseur, 4'998 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 : 1'865 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'470 x 1'923 x 1'300
- Conso. mesurée : 13.29 l/100km
- Emissions CO₂ : 243 g/km (G)
- Dès CHF 155'800.-, mod.essayé: CHF 160'000.-

La F-Type est l'un des fers de lance du renouveau de Jaguar. Lancée en 2012, ce roadster, décliné en coupé une année plus tard, rappelle l'emblématique Type E par son architecture deux places et son long capot. Proposée avec différentes motorisations, elle est disponible depuis 2016 dans une méchante version SVR, autant en Cabriolet qu'en Coupé, équipée d'un V8 à compresseur qui développe 575 ch.

Le restyling de 2020 voit la gamme de motorisations évoluer, avec toujours la P300 dotée d'un 4 cylindres 2.0 l Turbo de 300 ch, un V6 3.0 l de 380 ch non proposé en Suisse, et deux déclinaisons avec le V8 5.0 l : la P450 et la R75 (P575), objet de cet essai qui remplace la SVR et propose toujours 575 ch. Voyons les évolutions qui accompagnent cette dernière version de la plus puissante des F-Type.



A l'extérieur

Difficile pour le commun des mortels de distinguer la version R75 des versions inférieures. De trois quarts avants, à part les jantes et le black pack, rien ne change alors qu'à l'arrière, la seule différence est l'apparition d'un spoiler supplémentaire au milieu de l'extracteur, les versions V8 arborant une quadruple sortie d'échappement de part et d'autre de ce dernier.

D'une manière générale, le restyling a gommé une bonne partie de l'agressivité du design initial, en particulier à l'avant, ce que je regrette personnellement. Les jantes demeurent en 20", chaussées de 265/35 à l'avant et 305/30 à l'arrière.

La capote doublée s'intègre parfaitement à l'esprit de roadster anglais de la F-Type. Ouverte, elle est dissimulée entre les deux arceaux de sécurité et la malle arrière, le volume de cette dernière (233 litres) ne variant pas. Partir en voyage nécessitera d'être parcimonieux avec les affaires à emporter et d'utiliser des sacs

souples pour pouvoir profiter du volume à disposition.



A l'intérieur

L'intérieur n'évolue guère non plus. Par rapport à la précédente SVR, les boutons de part et d'autre de l'écran de la console centrale disparaissent pour laisser la place à un écran plus large (10") et désormais tactile. Les autres commandes demeurent strictement identiques et toujours aussi ergonomiques. Je regrette toujours le volant qui, malgré son réglage en profondeur, demeure trop éloigné pour une position de conduite qui me convienne vraiment.

L'info-divertissement est celui qui équipe bon nombre de modèles des marques Jaguar et Land Rover. Je trouve qu'il ne fait guère preuve de modernisme même si sa réactivité s'est améliorée dans sa dernière version.

La F-Type est une stricte deux places et il n'y a aucun espace derrière les sièges. Ainsi, même un manteau nécessitera d'être stocké dans la malle arrière si un passager vous accompagne. Il y a toutefois une boîte à gants de dimensions

moyenne, un petit vide-poche ainsi qu'un double porte-gobelet sur le tunnel central mais c'est tout.



Sous le capot

On retrouve donc le V8 5.0 l gavé par un compresseur mécanique déjà vu sur les versions SVR. Il développe toujours 575 ch (423 kW) à 6'500 t/min et un couple de 700 Nm entre 3'500 et 5'000 t/min, soit 1'000 t/min plus haut que sur la SVR. Son agrément est un peu en recul, sans doute à cause de systèmes de dépollution plus sévères. Alors que précédemment, il « poussait » de manière linéaire dès 2'500 t/min environ, sur cette R75, il est assez creux au-dessous de 3'500 t/min, régime à partir duquel la cavalerie se déchaîne comme avant. Il faut donc plus jouer de la boîte de vitesse lorsqu'on entend hausser le rythme.

Ce groupe propulseur est toujours associé à l'excellente boîte automatique ZF à 8 rapports et à une transmission permanente sur les 4 roues, privilégiant une répartition sur l'essieu arrière lorsque l'adhérence de ce dernier est suffisante. Le levier de commande basculé en mode séquentiel, les changements de rapport via les palettes au volant sont presque aussi rapides que ceux d'une boîte à double embrayage.

Il y a trois modes de fonctionnement : Normal, Dynamic et Neige. Toutefois, mis à part le bruit à l'échappement, la réactivité de la pédale de gaz et une direction qui se durcit un peu, ils ne modifient que peu le ressenti de conduite, ce d'autant que

la voiture n'est pas équipée de suspensions actives. Les freins qui équipent mon véhicule de test sont en acier avec étriers flottants autant devant que derrière, un équipement suffisant pour ce cabriolet alors que l'option carbone-céramique qui équipait la SVR Coupé de mon précédent essai était nettement plus performante.



Au volant

J'ai toujours plaisir à retrouver le volant d'une Jaguar, qui plus est d'une sportive comme la F-Type. La position de conduite basse, la ligne de caisse haute par rapport au plancher sur lequel reposent directement les sièges et des commandes tournées vers le conducteur entraînent la sensation de faire corps avec la voiture. Lorsque j'entre dans l'habitacle, l'écran central s'anime d'un graphisme mettant le R en exergue. Les ouilles de ventilations centrales sont escamotées au-dessus de l'écran central et n'apparaissent qu'en cas de besoin.

Une pression sur le bouton de démarrage et le moteur s'ébroue dans un mélange de feulement et de grondement sourd. L'ambiance du V8, même discrète, est bien là ! J'enclenche la mode Drive avec le levier central et la voiture se met en mouvement avec douceur. Aucun problème dans le trafic genevois de fin d'après-midi, les rétroviseurs montrent le gabarit de l'auto que je prends vite en main. Le régime dépasse rarement les 2'000 t/min alors que la boîte change de rapport sans aucune secousse ou désagrément. Je rentre sur l'autoroute et là aussi, à 120 km/h stabilisés, la mécanique ronronne à 1'800 t/min.

Le confort est très agréable une fois passé 50 km/h. La suspension n'étant pas active, Jaguar a dû proposer un compromis entre confort et rigueur sportive. Ainsi, à très faible vitesse, on ressent les aspérités de la chaussée, sensation qui disparaît une fois les 50-60 km/h atteints. A contrario, en conduisant très sportivement, je trouve les suspensions un peu souples, notamment en compression basse vitesse, ce qui oblige à être attentif sur les grosses compressions en appui. Cela dit, c'est sans doute plus pénalisant sur un Coupé qui invite plus à rouler fort que sur un Cabriolet typé Grand Tourisme. D'autant que le train avant demeure très directif, invitant facilement l'arrière à enrouler lorsqu'on le contraint un peu en entrée de virage.

En haussant le rythme, je remarque une caractéristique moteur que je n'avais pas ressentie sur les précédentes SVR : un moteur plutôt creux sous 3'500 t/min. L'une des particularités d'un compresseur mécanique est de charger dès les bas régimes ; pourtant ici, l'agrément est plus proche de celui d'un moteur turbocompressé avec un seuil de puissance marqué, sans doute la résultante d'un travail pour réduire les émissions de CO₂ (-26 g/km par rapport à la SVR), avec une plage de couple maxi qui commence 1'000 t/min plus haut que sur la SVR. L'agrément moteur est donc tout autre : là où la SVR faisait preuve d'une bestialité à tous les régimes, la R75 demande à être cravachée pour livrer sa pleine puissance. Et une fois 4'000 t/min passés, croyez-moi, ça pousse fort. Cette R75 paraît donc plus civilisée que la SVR au quotidien tout en gardant sa hargne de félin lorsqu'on la sollicite vraiment. Parfait pour un roadster qui invite plus à la balade qu'un coupé. Reste que je regrette un peu l'aspect rageur de la SVR, nettement plus bestial que ce que propose cette R75 désormais.

En termes de consommation, j'ai mesuré une moyenne de 13.29 l/100 km sur les quelques 800 km de mon essai essentiellement réalisé sur les petites routes vallonnées du coteau jurassien. Sur un trajet autoroutier, l'indicateur du tableau de bord, un peu optimiste sur l'ensemble de l'essai, indiquait 11.4 l/100 km.





Verdict

Cette F-Type R75 m'évoque globalement une version bien assagie de la SVR, un peu comme une P450 à laquelle on aurait rajouté un boost passé 4'000 t/min. Dans une version Cabriolet comme celle de notre essai, je pense que la motorisation P450 est plus homogène et adaptée à l'usage GT d'un roadster. S'agissant d'une GT sportive, je me demande même si sur le Coupé, un moteur tel que celui proposé ici se justifie par rapport à la version 450 ch. Autant c'était le cas dans la version SVR qui en faisait une sorte de dragster routier, autant c'est plus discutable dans une version plus pointue telle que la R75. Sans compter que le poids légèrement en hausse à 1'865 kg n'invite pas autant à « arsouiller » que pouvait le faire la SVR.

Reste que ce roadster à l'anglaise continue à distiller une saveur toute particulière pour qui aime se promener cheveux aux vents dans une auto qui fait se retourner les passants. Sachant que la F-Type R75 est disponible dès CHF 155'800.-, elle n'a tout simplement pas de rivale affichant plus de 550 ch dans

cette gamme de prix !



Prix et options - Jaguar F-Type R75 Cabriolet (P575)

Prix de base : CHF 155'800.-

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

Pack Grand Froid : CHF 1'080.-

Pack Surveillance des angles morts avec assistance active : CHF 520.-

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

Sièges avant chauffants et ventilés à réglages électriques 12 directions avec mémoire de position : CHF 1'060.-

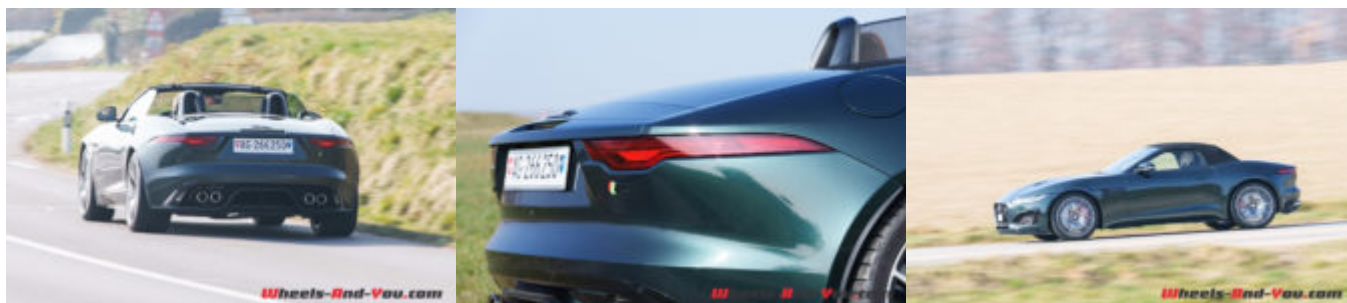
Seuils de portes éclairés en métal avec inscription JAGUAR : CHF 320.-

Prix TOTAL : CHF 160'000.-



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 R75 Cabriolet, ainsi qu'au garage Autobritt SA à Genève pour leur soutien logistique.





A lire aussi

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

