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

*Jaguar vient compléter l'offre de sa jolie F-Type par deux versions à transmission intégrale permanente disponible autant sur les versions V6 S que V8 R, coupés ou cabriolets. J'ai pu découvrir la version quatre roues motrices pendant deux semaines et vous livre ici mes impressions sur cette nouveauté qui semble faite pour notre pays.*

- V6 compresseur, essence, 2'998 $cm^3$
- 380 CV à 6'500 t/min
- 460 Nm de 3'500 à 5'500  t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 5.1 sec.
- Poids : 1'932 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'470 x 1'923 x 1'311
- Conso. mesurée : 11.3 l/100 km
- Emissions $CO_2$ : 211 g/km (G)
- dès CHF 122'500.-, mod. essayé: CHF 134'610.-

---

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Wheels And You vous avait déjà présenté la F-Type dans ses deux versions V6 et V8 en avril 2014. La V6 – qui existe en deux versions 340 et 380 CV pour la S – était jugée plus homogène que la « grosse » V8 à la motorisation déjà démoniaque, forte de 495 CV, qui a évolué à 550 CV désormais.

Une année et demie plus tard, j'ai pu apprécier la nouvelle V6 S AWD à transmission intégrale, une version qui sera très prisée en Suisse et qui n'a pas de réelle concurrence dans le créneau des roadsters, si ce n'est peut-être Porsche qui propose une version de sa 911 Cabriolet avec transmission 4×4.

### *A l'extérieur*

Par rapport à la version à deux roues motrices, rien ne change. On retrouve la ligne taillée de cette « Convertible » en aluminium dont le trait de crayon du designer, à la fois fluide et agressif, est parfaitement dans l'esprit du roadster sportif anglais.

Vue de l'avant, la calandre historique ovale a laissé la place à une large baie ornée de la tête du fauve, déjà vue sur les Jaguar récentes, elle-même entourée par plusieurs prises d'air. Une lame participe à l'appui aérodynamique et peaufine l'aspect sportif de l'ensemble. Les optiques de phares mixtes xénon/LED sont parfaitement profilées et participent à l'agressivité générale.

Observée latéralement, les proportions sont magnifiques avec un immense capot incurvé, un pare-brise très incliné, une capote courte et basse qui rejoint des ailes arrières bombées, donnant au profil un côté râblé et puissant. Les porte-à-faux sont plutôt courts bien que plus long que sur une MX-5, les poignées de portes s'escamotent complètement dès que la voiture roule, laissant des flancs parfaitement lisses, exceptées les grilles latérales chromées siglées Jaguar. L'extracteur arrière est visible depuis le côté, comme les feux très allongés et désormais signature de la marque.

La face arrière n'a pas changé non plus, avec un large extracteur partagé par la double sortie d'échappement centrale et un aileron mobile qui se cabre dès

80 km/h. Seul le sigle AWD permet de la différencier de la version à deux roues motrices.

La garde au sol demeure identique entre les versions à deux et quatre roues motrices mais le poids augmente raisonnablement, passant de 1’873 à 1’932 kg en ordre de marche. Notons que la version Coupé n’est que 22 kg plus légère.

### *A l’intérieur*

Même constat concernant un intérieur qui n’a presque pas évolué. Mon véhicule d’essai présente une finition assez basique, avec un intérieur en similicuir plutôt réussi toutefois. J’aurais préféré les sièges Sport qui offrent un bien meilleur maintient latéral. La position de conduite très reculée condamne tout espace derrière les dossiers.

Au vide-poches passager s’ajoutent ceux des portières, trop petits pour y mettre une bouteille d’eau d’un litre, un double porte-gobelet derrière le levier de commande de la boîte à vitesses et un vide-poche vertical supplémentaire entre les dossiers de siège. Ma compagne a regretté l’absence du miroir de courtoisie qu’on peut attendre sur un véhicule de ce segment. Il est en fait disponible en option, presque mesquin à ce niveau de prix.

L’ergonomie est agréable, avec des commandes bien placées et des informations bien visibles du conducteur. J’ai regretté le bruit de clignotant, très sonore et au son assez « bon marché », pas très en phase avec la voiture.

En actionnant le mode « Dynamique », l’éclairage du bloc compteurs devient rouge pour rappeler que ce sont alors plusieurs paramètres qui sont modifiés : suspensions plus fermes, réactivités de l’accélérateur et de la direction augmentées, changements de rapport plus rapides. Lorsque la boîte est en mode manuel par palettes au volant, le mode Dynamique empêche le passage de vitesses automatique. L’écran tactile multifonctions de huit pouces permet même de modifier ces différents paramètres et d’afficher des données de performance comme la force G, l’accélération, le freinage et l’angle de direction. Le bouton de modes propose aussi un mode « route glissante » qui favorise l’adhérence sur chaussée glissante.

En option, une sonorisation surround Meridian de 770 W et douze haut-parleurs transformera votre intérieur en auditorium, même si je me serais parfaitement réjoui de n'entendre que le seul feulement du V6.

### *Sous le capot*

La motorisation n'évolue pas sur cette V6 3.0 à compresseur spiral : elle propose toujours 380 CV à 6'500 t/min pour un couple de 460 Nm linéaire entre 3'500 et 5'000 t/min. La version AWD n'est disponible que dans la version S à suspensions adaptatives et avec l'agréable et performante boîte ZF Quickshift automatique à 8 rapports. Le système « Dynamique de transmission intelligente Jaguar »  IDD fait varier le couple entre les essieux pour corriger les effets de sous ou survirage et maximiser la traction.

Jaguar annonce des suspensions – double triangles en aluminium forgé – asservies électroniquement dont l'amortissement s'adapte aux sollicitations des commandes. Le calculateur dédié analyse 500 fois par seconde la position du volant et des pédales d'accélérateur et de frein, réduisant ainsi les transferts de masse, le roulis, le cabrage et la plongée.

De série, les freins à disque sont en acier (380 mm à l'avant, 325 mm à l'AR) mais une option carbone-céramique est disponible pour les plus sportifs.

Les consommations annoncées sont de 8.9 l/100 km en cycle mixte, mais j'ai été assez loin de les reproduire, avec une moyenne de 11.3 l/100 km sur les presque 3'000 km de mon essai. Même en croisant à 130 km/h au régulateur de vitesse sur les autoroutes françaises, je ne suis pas parvenu à descendre au-dessous de 10.0 l/100 km. La voiture est classée en catégorie énergétique G, comme la large majorité des véhicules de ce segment.

### *Au volant*

Bien installé malgré un volant que j'aurais souhaité pouvoir approcher un peu plus, ébrouer le V6 par une brève pression sur le bouton du démarreur provoque immédiatement un frisson dans l'échine. Le grondement rauque et métallique typique du V6 associé au léger sifflement du compresseur ne laisse personne

indifférent.

La boîte en mode automatique, la voiture roule tranquillement, sans secouer ses occupants. J'ai apprécié les réglages « GT » de la suspension qui procurent un réel confort en conduite tranquille, l'arrière offrant même des débattements importants, gage de sécurité sur route bosselée ou à moindre adhérence. La direction et les commandes sont douces et les mouvements de caisse bien maîtrisés, la voiture virant presque sans roulis même sur des appuis marqués. J'ai tout de même relevé une légère instabilité dans les rainures longitudinales de chaussées usées, mais rien de méchant. Le rayon de braquage est excellent, malgré l'empattement plutôt long et les quatre roues motrices. Par temps sec ou sous la pluie, l'insonorisation de la capote est impeccable et fait oublier qu'on roule à cabriolet classique. J'ai également aimé l'efficacité du filet anti-remous qui protège efficacement la nuque des courants d'air.

L'accélération est vigoureuse et très linéaire – le couple constant entre 3'500 et 5'000 t/min le laissait augurer – mais compte-tenu des 1.9 tonnes à déplacer, les performances sont celles d'une bonne GT plus que d'une sportive. Une fois la boîte placée en commande manuelle, je retrouve tout l'agrément de cette ZF à 8 vitesses. J'ai toutefois relevé quelques imperfections : une première si courte qu'elle est quasi inexploitable, un trou relatif entre les rapports 5 et 6, assez frustrant en conduite sportive, et une lenteur certaine au rétrogradage entre l'impulsion sur la palette et le changement de vitesse effectif. De plus, au rétrogradage, le passage de 3 en 2 secoue passablement alors que les autres passages de vitesse se font sans à-coups.  Il s'agit bien là de l'implantation dans cette Jaguar puisque je n'ai pas relevé la même chose en roulant régulièrement d'autres véhicules équipés de cette même transmission ZF Quickshift. La sélection du mode dynamique ne produit pas non plus un changement aussi radical que sur certaines autres implantations. Il en va de même pour les autres paramètres, en particulier les lois d'amortissement. A part une légère augmentation de la détente rendant les petites imperfections de la route plus sensibles, le comportement de l'auto demeure presque identique.

La voiture est saine mais moins joueuse que la version à deux roues motrices plus incisive. L'électronique limite efficacement le sous-virage en entrée, même sur route très grasse, alors que sur la propulsion, le sous-virage est quasi absent. A la remise de gaz, la voiture enroule spontanément mais sans excès, donnant la sensation d'un arrière assez mobile bien que sécurisant. Même avec toutes les

aides de conduite déclenchés, le comportement demeure assez neutre, légèrement sous-vireur en entrée et survireur à la remise de gaz.

Mais s'il est une chose dont je me souviendrai, et ce dès quelques kilomètres avalés à rythme soutenu, c'est bien le bruit du V6. Dès 4'000 t/min, l'échappement sport produit une sorte de hurlement rauque typique d'un V6 et chaque pression sur la palette droite provoque une pétaradée au changement de vitesse. C'est démoniaque et jouissif, ca me rappelle presque le bruit de la fameuse Metro 6R4 de rallye ! Attention à ne pas se laisser emporter par cette musique, au risque d'aller remplir les caisses de l'état et de déposer son permis… Mais bravo à Jaguar de nous offrir une ambiance sonore aussi enivrante ; on est bien loin de l'image de « voiture pour les plus de 50 ans » qui colle encore trop souvent à la marque Jaguar et que nos derniers essais Jaguar, notamment celui de la Jaguar XE, démentaient déjà !

***Verdict***

S'il ne fait aucun doute que cette F-Type AWD est une vraie GT plutôt qu'une sportive pure et dure, j'ai vraiment aimé le comportement dynamique de cette version à quatre roues motrices. Alliant sa ligne spectaculaire à une sécurité accrue et un confort certain tout en préservant une relative sportivité à son pilote, cette version trouvera certainement une clientèle en Suisse.

La motorisation V6 S ravira ceux qui craqueront pour la ligne de ce joli roadster sans besoin d'une motorisation aussi puissante que la V8 R. Disponible dès CHF 122'500.-, soit CHF 7'000.- de plus que la version à deux roues motrices, cette voiture saura leur offrir performance et confort alliés aux sensations uniques d'un roadster Jaguar.

**<u>Prix et options – Jaguar F-Type S AWD Convertible</u>**

**Prix de base : CHF 122'500.-**

**Peinture Metallic/Mica : CHF 1'450.-**

**Pack sièges à mémoire : CHF 2’220.-**

**Pack visibilité : CHF 2’000.-**

**Pack climatisation : CHF 1’760.-**

**Pack intérieur “Black” : CHF 1’580.-**

**Pack Confort : CHF 1’240.-**

**Système “angle mort” avec surveillance du trafic : CHF 990.-**

**Radio DAB+ : CHF 580.-**

**Fonction valet pour rangements vérouillés : CHF 180.-**

**Capteur de qualité de l’air + recyclage automatique : CHF 110.-**

**Prix TOTAL : CHF 134’610.-**

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 S AWD Convertible, ainsi qu’au garage Emil Frey à Crissier pour leur soutien logistique et l’essai d’un modèle identique en deux roues motrices.

**A lire aussi**

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-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

All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com

All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com

AG·342 473
Wheels-And-You.com

All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com

AIRBAG
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Warnweste
Gilet de sécu
Gilet di sicurez
JAGUAR
Wheels-And-You.com

Voitur.
Menu d'accueil
JAGUAR
14:29
DAB 1
RTS-1ERE+
19.0°C 19.0°C
Externe : 11°C
CHEMIN COL
JAGUAR
013180km
05/11/2015
P
11.8l/100km
Wheels-And-You.com

AG 342 473
Wheels-And-You.com

All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com

AG·342473
F-TYPE
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG·342473
Wheels-And-You.com

AG 342 473
Wheels-And-You.com

AG 342 473
Wheels-And-You.com

All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG·342473
F-TYPE
Wheels-And-You.com

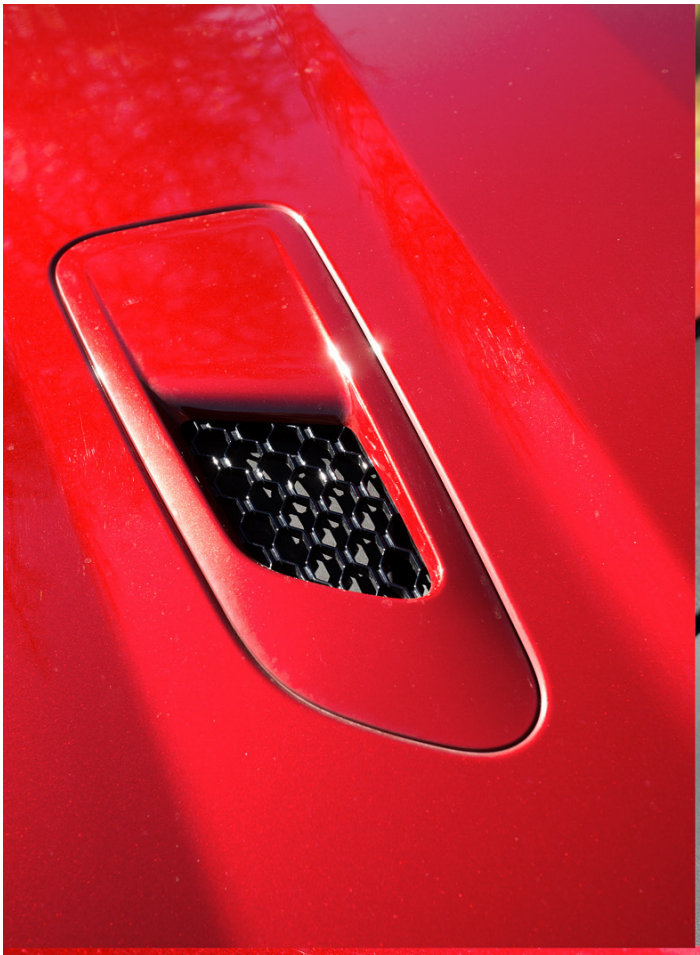
AG 342 473
All-Wheel Drive
Wheels-And-You.com

AG·342 473
Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

AG·342473
Wheels-And-You.com

AG·342473
All-Wheel-Drive
Wheels-And-You.com



JAGUAR
Wheels-And-You.com

All-Wheel-Drive
AG 342473
Wheels-And-You.com

AG 342473
Wheels-And-You.com

AG 342473
F-TYPE

AG 342473
F-TYPE
Wheels-And-You.com