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

Nous vous avions déjà présenté l'essai de la Jaguar F-Type SVR Convertible, réalisé sous le soleil du sud. Nous espérions la neige pour mettre à l'épreuve les quatre roues motrices de la version Coupé, mais l'hiver clément ne nous a pas offert les conditions escomptées. La SVR Coupé aura tout de même confirmé ses performances exceptionnelles qui ne passent pas inaperçues…

- V8, essence, compresseur, 4'998 cm^3
- 575 ch à 6'250 t/min
- 700 Nm de 3'500 à 5'250 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 322 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.7 sec.
- Poids : 1'705 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'475 x 1'923 x 1'311
- Conso. mesurée : 17.8 l/100 km
- Emissions CO_2 : 269 g/km (G)
- Dès CHF 153'900.-,mod. essayé CHF 188'020.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

La transmission à quatre roues motrices permanente que nous avions déjà découverte sur les versions Convertible V6 S et SVR prend tout son sens sur cette SVR Coupé équipée d'un puissant V8. Elle lui confère une facilité et une sécurité irréprochables, voire déconcertantes, en toutes circonstances et malgré la généreuse cavalerie.

A l'extérieur

Par rapport à la Convertible, seul le pavillon de toit change véritablement. Sa ligne extrêmement fluide confère au Coupé un profil très fin qui s'accorde parfaitement avec l'immense capot tout en courbes. En option, le toit peut être panoramique, tout de verre, amenant beaucoup de luminosité à l'habitacle. Je ne suis personnellement pas très fan d'un tel toit dans une super sportive, mais gageons qu'une majorité des SVR Coupé vendues en seront équipées.

Quoique plus basse de 3 mm, la voiture paraît visuellement un peu plus élevée que la version cabriolet. Elle demeure toutefois extrêmement râblée et agressive, plus sportive même avec ses 4.475 m de longueur et 1.923 m de largeur sans rétroviseurs. Les ouïes d'ailes qui ornent les flancs derrière les roues avant sont du plus bel effet. SVR oblige, Jaguar a ajouté un aileron arrière fixe en carbone qui concorde avec la lame avant réalisée dans le même matériau noble. Je le trouve un peu trop voyant et heureusement c'est possible de l'avoir sans. Je préfère donc la version escamotable se déployant à partir d'une certaine vitesse.

L’éclairage est confié à des phares Xénon directionnels, bien plus efficaces que leurs homologues à LED qui équipent désormais une majorité de véhicules. A l’arrière, on retrouve la signature LED des Jaguar modernes.

Campées sur ses grosses jantes spécifiques bicolores de 9x 20’’ et 10.5×20’’ équipées de pneus 255/35 R 20 à l’avant et 295/30 R 20 à l’arrière, la voiture semble s’agripper à la route.

A l’intérieur

Connaissant les précédentes versions de la F-Type, je me retrouve en terrain connu, rien, ou presque, n’ayant évolué dans le cockpit. Car c’est bien d’un cockpit qu’il s’agit, plus encore dans ce Coupé, dont le toit ne s’ouvre pas, que dans la Convertible. La grosse console centrale rejoignant un large tunnel de boîte y est pour beaucoup, comme les sièges directement placés contre l’arrière de l’habitacle. Seuls un petit vide-poche entre les sièges et un second au niveau des épaules permettent de ranger quelques effets personnels.

Heureusement, ce coupé propose un vrai coffre accessible par un hayon à ouverture électrique. Alors que la Convertible ne propose que 207 litres de volume de chargement, le Coupé offre « généreusement » 310 litres, voire même 408 en retirant le cache-bagages. C’est assez rare pour un coupé sportif deux places et même inégalé lorsqu’il est à ce niveau de puissance ! Partir en weekend prolongé est ainsi tout à fait possible et cela sans se restreindre exagérément pour les bagages.

Relevons que la SVR Coupé est équipée du même GPS que bon nombre de véhicules du groupe Land-Rover. Ce dispositif ne brille ni par sa réactivité, ni par la précision des trajets proposés. Dommage que ce « détail » vienne quelque peu ternir des prestations ergonomiques par ailleurs d'excellent niveau. Heureusement, la magnifique finition en cuir pleine fleur surpiqué et la qualité de l'assemblage sont dignes du segment et les commandes parfaitement disposées.

Je n'ai que deux regrets : un volant certes réglable en profondeur mais que j'aurai préféré un peu plus proche de moi et des palettes de changement de vitesse qui tournent avec le volant. En déplaçant mes mains sur le volant dans les virages serrés, il m'arrive de devoir utiliser le levier séquentiel pour passer le rapport supérieur en milieu de courbe.

Sous le capot

Nous vous avons déjà présenté en détails le groupe propulseur de la SVR : un V8 de 5 litres de cylindrée associé à un compresseur Roots. La puissance atteint 575 ch à 6'250 t/min et le très généreux couple propose 700 Nm entre 3'500 et 5'250 t/min, cette plage ayant gagné 250 t/min sur cette dernière version. On retrouve la très agréable boîte automatique Quickshift à 8 rapports qui offre à la fois un comportement très doux en mode automatique et un excellent agrément sportif en mode séquentiel.

La transmission 4 roues motrices est répartie 10% AV / 90% AR lorsque l'adhérence est bonne mais peut varier jusqu'à une distribution inverse de

90% AV / 10% AR en cas de perte de motricité ou d’adhérence du train arrière. C’est le différentiel inter-ponts actif qui se charge de cette répartition.

Sur le plan de la consommation, Jaguar annonce 11.3 l/100 km en cycle mixte. Comme je ne cherche pas à reproduire cette valeur mais préfère découvrir les performances du félin, j’enregistre une consommation moyenne de 17.8 litres sur les presque 1’000 km de mon essai. Je vous rassure, il y a moyen d’obtenir bien mieux, sans doute en-deçà de 15 l/100 km en conduite moins soutenue.

Au volant

Une fois installé dans le siège baquet et porte refermée, on se sent vraiment « aux commandes » d’un engin d’exception. Une pression sur le bouton du démarreur fait s’ébrouer le V8 dans un feulement rauque. En mode automatique, notre sportive se montre docile et civilisée, confortable même, avec des suspensions qui encaissent bien les inégalités de la chaussée. Pas de problème à s’en servir pour aller souper en ville ou ramener les courses.

Mais vous vous doutez bien que je ne me contente pas de cette conduite tranquille. Une fois le mode « Dynamique » et la sélection séquentielle de la boîte enclenchée, la voiture est transfigurée. Les tarages de suspensions changent et durcissent l’amortissement alors que la « gentille » boîte automatique laisse la place à une sélection extrêmement rapide et efficace. L’accélérateur devient également plus réactif et permet de libérer la cavalerie de manière brutale et même bestiale !

Malgré les quatre roues motrices, les pneus hiver dont est équipée ma voiture d'essai souffrent pour faire passer l'énorme couple au sol. En première, la voiture bondit littéralement en avant et je suis plaqué dans le siège. L'aiguille du compte-tours s'élance vers les 7'500 t/min de la zone rouge et il ne faut pas trainer pour passer le rapport supérieur sous peine de subir le rappel à l'ordre du rupteur.

Les rapports s'enchaînent sans temps mort à un rythme que seule une supercar ou une voiture de course peuvent offrir. Les passages de vitesse sont accompagnés des pétarades de l'échappement Inox/Inconel que déclenche chaque pression sur une palette au volant. Idem au lever du pied où Jaguar a particulièrement soigné la gestion de la coupure d'injection, occasionnant des explosions dans l'échappement rappelant les « bang-bang » équipant certaines voitures de rallye. A n'en pas douter, cette SVR offre une sacrée dose de sensations et un vrai caractère rageur.

Heureusement pour les non-pilotes, l'électronique veille au grain et maintient efficacement le méchant félin sur sa trajectoire. Un bouton permet de réduire l'influence du système de contrôle de trajectoire, autorisant des glissades de faible amplitude. Cette assistance peut être mise complètement hors service pour qui maîtrise la glisse. La voiture peut alors se piloter véritablement en dérapage et dans un équilibre souverain.

Avec sa monte hiver, le comportement est saint mais joueur. Au lever du pied, l'auto s'inscrit franchement et l'arrière enroule. En mode dynamique, la remise des gaz, assez brutale, induit du survirage toutefois facile à maîtriser par la direction directe. Le roulis est bien contrôlé malgré des débattements de suspensions certains alors que cabrage et plongée sont plus perceptibles, permettant d'utiliser les transferts de masse pour placer la voiture et assurer l'adhérence du train avant au freinage. Malgré le poids de plus d'une tonne sept de l'ensemble qui limite un peu l'agilité, le cocktail est véritablement jouissif !

Un mot sur le freinage carbone-céramique qui équipe mon exemplaire. Il offre un mordant immédiat, même à froid, et une puissance respectable pour décélérer la bête. Toutefois, les très longs et puissants freinages répétés, sur circuit notamment, pourront rapidement provoquer une température excessive et limiter l'efficacité des freins. Les adeptes du circuit le savent bien, pour cet usage, les freins acier sont à privilégier pour leur endurance supérieure.

Verdict

Même si la Jaguar F-Type est avant tout une super GT et non une sportive pure et dure, j’avoue que cette version SVR Coupé me procure des sensations de vraie sportive. Si ce n’est son poids que lui vaut une finition intérieure très soignée et qui ne sacrifice pas le confort à la performance, la SVR est une usine à sensations sportives. Elle les distille en permanence tout en préservant le confort pour un usage quotidien tout à fait honorable. L’habitabilité supplémentaire que propose cette version Coupé par son généreux espace à bagages marie avantageusement voiture plaisir pour la ville, le sport et les weekends.

Et, last but not least, Jaguar vous propose ce compromis presque sans faute au prix sans concurrence de CHF 153’900.-. A ce tarif, qui dit mieux ? Nous avons 575 ch, 4 roues motrices, des performances hors du commun et une ligne « so British » de voiture classique que seuls les anglais savent présenter. Bravo et merci à Jaguar de proposer de telles autos !

<u>Prix et options – Jaguar F-Type SVR Coupé</u>

Prix de base : CHF 153’900.-

Freins Carbone-Céramique : CHF 9’980.-

Pack extérieur Fibre de Carbone : CHF 6’440.-

Pack Technologie & Audio : CHF 6’200.-

Pack cuir étendu : CHF 2’600.-

Toit panoramique vitré : CHF 1’220.-

Pack Climatisation : CHF 1’080.-

Pack Confort : CHF 1’020.-

Inserts carbone : CHF 840.-

Détecteur d’angle mort : CHF 820.-

InControl Secure (période de garantie) : CHF 700.-

Phares Xénon adaptatifs : CHF 620.-

Vitres athermiques : CHF 600.-

Récepteur radio DAB+ : CHF 480.-

InControl Remote (période de garantie) : CHF 460.-

Rétroviseur à réflexion variable : CHF 360.-

Seuils de porte illuminés : CHF 340.-

Sièges à mémoires : CHF 260.-

Capteur de qualité de l’air + recyclage automatique : CHF 100.-

<u>Prix TOTAL : CHF 188’020.-</u>

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 Coupé, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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

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

AG 165957