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

Le premier SUV Jaguar se décline en version sauvage concoctée par les ingénieurs du département SVO (Special Vehicle Operations), voici le F-Pace SVR. Wheels And You vous livre ses impressions après plusieurs jours à son volant.

- V8, compresseur, essence, 5’000 cm^3
- 550 ch à 6’500 t/min
- 680 Nm de 2’500 à 5’500 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 283 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.3 sec.
- Poids : 2’070 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’737 x 2’071 x 1’670
- Conso. mesurée : 16.69 l/100km
- Emissions CO_2 : 272 g/km (G)
- Dès CHF 120’000.-, mod.essayé: CHF 138’160.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

Certes novice dans le segment des SUV, Jaguar avait déjà su nous convaincre des qualités du F-Pace après notre essai d’un modèle plutôt raisonnable équipé du V6

3.0 Diesel. On va le répéter une énième fois, mais le temps où la marque anglaise charmait principalement une clientèle d'un âge avancé est bel et bien révolu ! Nos articles sur les différentes F-Type, mais aussi les plus conventionnelles XE et XF, l'ont déjà relevé et vous imaginez bien qu'avec la sauce SVR, ça va être encore plus flagrant.

Vous connaissez déjà ce badge, puisqu'on vous avait proposé des essais du Range Rover Sport et de la F-Type, avec comme point commun le V8 5.0 Supercharged. Etant moi-même conducteur d'un F-Pace, j'étais d'autant plus impatient de découvrir le SVR. Attachez vos ceintures, sensations garanties.

A l'extérieur

Au premier abord, le F-Pace SVR ne se différencie pas radicalement d'un modèle normal et pour le coup c'est principalement la teinte « Ultra Blue » de notre voiture d'essai qui attire les regards de toutes les personnes que je croise. Impossible de passer inaperçu, et cela sans même faire gronder le V8.

Lorsqu'on s'y attarde un peu plus, les spécificités sont tout de même assez évidentes. Des boucliers avant et arrière plus imposants, mais surtout des ouïes sur le capot moteur, d'autres juste après les passages de roues avant, et quelques attributs ici et là qui accentuent la bestialité de l'engin. Les jupes latérales, le diffuseur arrière et le spoiler de toit arborent également un style unique. Pour couronner le tout, je ne peux qu'apprécier les très gros freins avec étriers rouge et la quadruple sorties d'échappement qui sonnera le glas de la discrétion au

moment de démarrer.

Pour le reste, on retrouve donc les lignes plutôt dynamiques du F-Pace tout en affichant des dimensions généreuses le positionnant comme un des plus grands du segment. Seul ombre au tableau à mes yeux, le constructeur a supprimé de sa palette de couleurs le mythique British Racing Green. Un non-sens total pour moi, je dirais même que c'est intolérable !

A l'intérieur

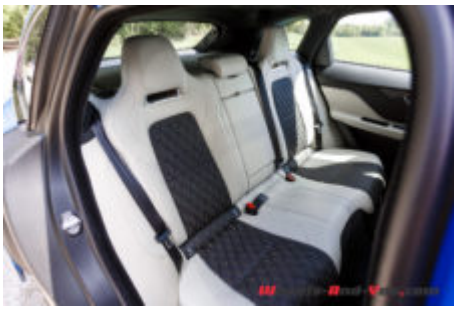
Particularité du F-Pace SVR, de série, des sièges baquet, appelés Performance,

viennent prendre place à l'avant, ça donne le ton. Question de parfaire le style, à l'arrière ce sont aussi des sièges Performance avec, pour ceux des extrémités, la partie supérieure qui reprend à l'identique des appuie-têtes intégrés. Ambiance sportive assurée, c'est superbe ! Le confort n'est pas péjoré pour autant, la touche britannique est de mise.

Pour notre véhicule de presse, l'intérieur s'habille d'un cuir très clair, « Light Oyster » pour être précis, avec le centre des sièges en noir « Ebony ». C'est du plus bel effet, mais plutôt délicat à vivre. Reste que le combo est très réussi et, en rajoutant le toit panoramique, cela rend la vie à bord très lumineuse.

Tout comme sur les modèles plus conventionnels, grâce à ses dimensions généreuses, l'espace pour les occupants est parfaitement viable pour cinq adultes. Le volume du coffre est en adéquation, avec 650 litres en configuration normale et qui va jusqu'à 1'740 litres en rabattant les sièges. C'est le plus grand de sa catégorie.

Depuis la sortie du F-Pace en 2015, le système infodivertissement a bénéficié de quelques améliorations, il reste cependant en deçà de la concurrence germanique. Si la planche de bord est toujours identique, je constate le remplacement du sélecteur de vitesse rond par un joystick repris des F-Type. J'aimais bien le côté décalé du précédent qui disparaissait dans la console au moment de couper le moteur, mais il faut admettre que le nouveau colle plus à l'image dynamique que la marque se forge gentiment.



Sous le capot

La pièce maitresse du F-Pace SVR, son gargantuesque V8 5.0 compresseur qui développe 550 ch à 6’500 t/min pour un couple maximum de 680 Nm de 2’500 à 5’500 t/min. Bien évidemment cette armada de canassons est diffusée sur les quatre roues.

Le moteur est couplé à l’excellente boite automatique ZF à 8 rapports dont le paramétrage a été revu pour l’occasion, permettant des changements de vitesse en à peine 200 millisecondes. Les performances sont plutôt alléchantes, puisque le félin atteint 283 km/h en vitesse de pointe et abat le 0-100 km/h en 4.3 secondes. A ce petit jeu, son rival transalpin, l’Alfa Romeo Stelvio Quadrifoglio, fait mieux encore avec seulement 3.8 secondes. Ayant également réalisé l’essai de ce dernier, j’ai bien pu comparer, j’y reviens dans un moment.

En terme de consommation, vous imaginez bien qu’on ne fait pas dans la dentelle. Certes la fiche technique annonce 11.9 l/100km en valeur mixte, mais pour ma part, sur les plus de 1’600 km parcourus, je mesure une moyenne de 16.69 l/100km. Ah ben quand on chatouille le fauve, il se manifeste sans se soucier des litres qu’il englouti… au diable la raison !

Dernier point qu’il me tardait de découvrir, la sonorité de ce F-Pace SVR. En effet, si nous avions été envoûtés, pour ne pas dire abasourdi, par les vocalises démoniaques du Range Rover Sport SVR, j’avoue rester un peu sur ma faim avec le Jaguar. La faute à l’utilisation d’un filtre à particules permettant de rendre la

bête un peu plus écologique. Certes cela chante, mais de manière nettement plus feutrée que son cousin. A noter que je compare avec la première mouture du Range Sport SVR car depuis, ce dernier dispose également d'un même système et il se veut lui aussi plus discret. Enfin bon, en démarrant dans mon souterrain tôt le matin, ça donne le ton pour la journée, je pense que mes voisins sont ravis que je l'ai rendu.

Au volant

Habitué du F-Pace, je suis immédiatement à l'aise et j'arbore les premiers kilomètres sans réelle surprise. Ville et autoroute se parcourent dans le confort et la quiétude, pas de raison que ce SVR diffère. Rapidement je passe du mode Confort à Dynamic en constatant que l'amortissement devient nettement plus ferme. C'est nettement plus flagrant sur ce SVR et je ne peux qu'apprécier. Cependant, de nature plutôt raisonnable, je trouve que le tempérament du SVR ne se démarque finalement pas tellement… enfin ça c'était au début.

Toujours intéressé à partager nos impressions, je laisse le véhicule à mon collègue qui avait réalisé l'essai du modèle diesel en 2016. Ce dernier me le rend le lendemain avec un sourire immense, en déballant pléthores de compliments affirmant que ça n'a plus rien à voir et que seule une véritable sportive procure de telles sensations.

Du coup, je pars immédiatement à l'attaque des petites routes qui me sont chères et je décide de solliciter plus franchement notre destrier. Ah ben j'en ai pour mon

argent ! En effet, j’avais été trop sage jusque là et ce F-Pace SVR est un véritable démon. La poussée du V8 est phénoménale, il y a toujours de quoi relancer de manière franche et directe, les virages bondissent devant moi à une vitesse non avouable. De plus, l’inscription en courbe est très précise et, une fois placé, le SVR avale l’asphalte sans une once de prise de roulis. Les larges pneumatiques le posent sur la route et rien ne semble perturber le rythme soutenu que je lui impose. Attention à bien tenir son volant, il peut se montrer très vif. Les accélérations vous catapultent vers l’avant et les gros freins ne sont pas de trop pour vous arrêter tout aussi efficacement. Le félin nécessite de le découvrir avant de le pousser dans ses retranchements et encore, je suis certain qu’il peut donner plus.

A mes yeux, son plus grand concurrent c’est le Stelvio Quadrifoglio, il me paraît donc judicieux de brièvement les comparer. Le F-Pace dispose d’une motorisation plus ronde et plus coupleuse, difficile de rivaliser avec un V8. De plus, personnellement je trouve le châssis plus précis. Par contre, le Stelvio se veut plus incisif et son moteur plus pointu, lui conférant un tempérament un brin plus dynamique, avec une sonorité plus enivrante. Eh oui, il n’a pas de filtre à particules lui, en tout cas pour le moment. C’est vraiment difficile de les départager, heureusement que je n’ai pas à choisir car je ne sais pas lequel je prendrai. En fait, ça sera surtout un choix de cœur, le client potentiel de l’un ou l’autre s’identifiera avant tout à l’identité de chacun de ces supers SUV. Point positif pour l’anglais, on peut l’équiper d’un crochet d’attelage et il peut tracter jusqu’à 2’400 kg. Un détail me direz-vous, mais je trouvais dommage que ça ne soit pas possible avec le Quadrifoglio alors qu’un Stelvio normal le propose.

Pour revenir au F-Pace SVR, si vous savez rester sage, il s’utilise parfaitement au quotidien et pour autant que vous optiez pour une couleur plus discrète, pas grand monde ne vous remarquera. Sauf bien évidemment au moment de rentrer sur l’autoroute où l’effet catapulte continuera à me faire vibrer indéfiniment et, à en croire mes différents passagers, je ne suis pas le seul à apprécier.

Verdict

Placé sur un créneau relativement exclusif mais porteur, notamment dans notre pays, je pense que ce Jaguar F-Pace SVR peut parfaitement se faire une place au milieu des SUV allemands équivalents. Bien entendu un tel joujou se paie et avec un prix de départ à CHF 120’000.- ce n’est pas à la portée de tout le monde. Toutefois la concurrence régate dans les mêmes tarifs, laissant un petit avantage à l’anglais qui offre les services totalement gratuits (pièces, liquides, main d’œuvre) pendant 3 ans ou 100’000 km.

Globalement, je trouve aussi que le F-Pace offre un excellent compromis entre le

confort et la sportivité, mais ce n’est que mon avis, je vous laisse juger par vous-même.

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

Prix de base : CHF 120’000.-

Pack d’aide à la conduite 2 : CHF 3’560.-

Pack Affichage tête haute : CHF 1’740.-

Toit panorama coulissant électrique : CHF 1’700.-

Système audio Meridian numérique : CHF 1’480.-
(825 W / Subwoofer et 16 haut-parleurs)

Attelage de remorque : CHF 1’360.-
(télescopique électrique, avec contrôle de stabilité)

Finisher en Aluminium-Fibre de Carbone (SVR) : CHF 1’200.-

Pack confort 2 : CHF 1’160.-

Couvercle de coffre à ouverture électrique : CHF 580.-

Protection de seuil de chargement éclairé en acier fin poli : CHF 560.-

Clé loisirs : CHF 420.-

Radio numérique (DAB+) : CHF 400.-

Pare-brise chauffant : CHF 400.-

Lumière d’ambiance intérieure configurable étendue : CHF 400.-

Barres de toit en Gloss Black : CHF 340.-

Rétroviseurs extérieur électriques rabattables : CHF 320.-

(éclairage d’environnement, électrochromatiques & mémoire)

Adaptive Surface Response (AdSR) : CHF 220.-

Système d’ionisation de l’air dans l’habitacle : CHF 160.-

CD/DVD Player : CHF 120.-

<u>Prix TOTAL : CHF 138’160.-</u>

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-Pace SVR, ainsi qu’au garage Emil Frey Crissier pour leur soutien logistique.

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

A lire aussi

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 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

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com

Wheels-And-You.com