Essai – Jaguar F-Type Project 7 : Attention chat sauvage !

Couronnement de nos différents essais de la F-Type, Jaguar Suisse nous a mis à disposition la très exclusive Project 7. Cette déclinaison radicale du roadster anglais promet des sensations fortes. Il est temps de le vérifier : attachez vos harnais, c'est parti !



- V8, essence, compresseur, 5'000 cm^3
- 575 ch à 6'500 t/min
- 680 Nm de 2'500 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 300 km/h
- 0 à 100 km/h en 3.9 sec.
- Poids : 1'585 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'519 x 1'923 x 1'277
- Conso. mesurée : 14.3 l/100 km
- Emissions CO_2 : 275 g/km (G)
- Prix : CHF 168'000.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : François Cuany

La Jaguar F-Type, on connaît bien chez Wheels And You, et il faut avouer qu'on

l’aime plutôt beaucoup. Certes, elle n’a pas la rigueur d’une Porsche 911, mais elle propose beaucoup de plaisir pour un prix en adéquation, avec le surcroît de charme indéniable des voitures britanniques.

La Project 7 c’est un peu de ça, mais c’est surtout une touche de folie qu’il est rare, voire impossible, de retrouver dans la production automobile actuelle. Laissez moi vous conter son histoire… mais rangez votre chéquier, il n’y a que 250 exemplaires fabriqués et tous ont déjà trouvé preneur. Nous sommes là uniquement pour l’exclusivité de l’objet.

Tout d’abord, pourquoi le chiffre 7 ? Et bien simplement pour les sept victoires de Jaguar à la prestigieuse course des 24 Heures du Mans. Autre détail important, la Project 7 est le premier modèle créé par la division SVO (Special Vehicle Operation) de Jaguar Land Rover, département qui a sévi depuis en proposant le Range Rover Sport SVR et la Jaguar F-Type SVR. Ils ne devraient pas s’arrêter là et on ne va pas s’en plaindre !



A l’extérieur

Prenez une F-Type et une mythique Type D, mélangez le tout, voilà, vous obtenez une Project 7. Le raccourci est rapide, mais dans les faits c’est presque ça. Cette super F-Type s’inspire de son illustre ancêtre, en arborant notamment un aileron de requin derrière le poste de pilotage.

Pour renforcer sa bestialité, la Project 7 s’agrémente également d’une lame avant en carbone et d’un spoiler de coffre proéminent. D’ailleurs, s’il fallait lui trouver un défaut, ce serait peut-être la taille de cet appendice, voir même sa présence tout simplement. De plus, on retrouve de la fibre de carbone sur une multitude d’éléments tels que, par exemple, les rétroviseurs et les ouïes sur le capot.





Autre spécificité du modèle, quelle que soit la teinte choisie, l'auto arbore fièrement des ronds, blancs pour notre cas, qui font référence à l'emplacement des numéros sur les voitures de course. Un sur chaque porte et un sur la malle arrière. De plus, une bande, blanche aussi pour le coup, traverse perpendiculairement l'imposant capot avant, renforçant le côté racing de la bête. Ces stickers ne sont pas obligatoires, mais autant les avoir sur la carrosserie, ce serait dommage de ne pas jouer le jeu à fond.

Notre modèle d'essai est habillé de la couleur British Racing Green, une évidence pour les passionnés de belles mécaniques anglaises. Le combo est une parfaite réussite, il suffit de peu pour que votre imagination vous projette dans le cockpit d'une Type D. A noter que la Project 7 était disponible également en Ultimate Black, Glacier White, Caldera Red et Ultra Blue. Ce dernier coloris possède aussi des liens étroits avec le monde de la course automobile, puisqu'il fait référence à la mythique Ecurie Ecosse.





Dernier détail, et pas des moindres, si on peut croire au premier coup d'œil que la Project 7 est dépourvue de toit, ce n'est en fait pas le cas. Alors bien sûr il faut oublier la version rétractable électriquement, là on est à fond dans le côté artisanal. Ce qui fait office de capote s'appelle plus communément un « bimini », terme connu des amateurs de bateaux. Il s'agit en fait d'une toile qui vient se fixer sur la partie supérieure du pare-brise, puis elle est tendue vers l'arrière au moyen d'un système situé dans le coffre. Ça peut faire peur à certains, mais pour ma part je trouve que ça colle parfaitement à l'image de la voiture. Et puis une

fois l'exercice pratiqué à plusieurs reprises, notamment sous une pluie battante, je vous promets qu'on se surprend à disposer d'une dextérité impressionnante. Une fois en place, l'isolation est en tout point de vue plutôt précaire, mais au diable, c'est une voiture plaisir avant tout !



A l'intérieur

L'habitacle affiche moins d'extravagance que la robe de notre anglaise déjantée. A quelques détails près, c'est celui d'une F-Type normale, nous sommes donc en terrain connu. La finition est très correcte, sans pour autant atteindre la rigueur germanique. Cela, on le sait, et ça dérange encore moins dans un modèle aussi particulier que cette Project 7 que dans une Jaguar « ordinaire ».

Je remarque immédiatement les sièges Sport installés en série et qui peuvent être agrémentés de harnais 4 points. Option gratuite qui met bien en avant le parallèle avec la compétition automobile. Il y a également un habillage de certains éléments en fibre de carbone, là aussi on joue la touche de l'exclusivité, mais plutôt modérément je trouve. Ça reste une Jaguar et l'extérieur est déjà bien suffisamment provocateur.

Le système d'infodivertissement est complet, il fonctionne bien, mais, tout comme les compteurs, il est un peu en retard par rapport à ce qu'on peut trouver sur les modèles plus récents, comme par exemple dans le F-Pace. Il y a même une sono, mais j'avoue ne pas l'avoir vraiment utilisée, préférant jouir pleinement de l'échappement sport. Ceux qui ont déjà roulé une F-Type me comprennent et, pour le coup, c'est encore un peu plus diabolique dans le cas de notre Project 7.



Sous le capot

Déclinaison spéciale oblige, le moteur reçoit un traitement particulier. Il s'agit du V8 5.0 compresseur qui équipe déjà les F-Type, mais sa puissance passe de 550 à 575 ch, toujours à 6'500 t/min. En fait, si ce gain de 25 chevaux était exclusif au moment de la présentation du modèle en 2014, aujourd'hui ça l'est un peu moins, car la SVR en a tout autant. Sauf qu'elle dispose de quatre roues motrices alors que la Project 7 reste une simple propulsion. Le couple, lui, est identique au modèle V8, à savoir 680 Nm disponibles entre 2'500 et 5'500 t/min. Pas de changement non plus pour la boîte, il s'agit toujours d'une ZF automatique à 8 rapports.

J'en parlais juste avant, les ingénieurs ont également travaillé de manière particulière l'échappement. Les vocalises qu'il propose sont plus démoniaques, le sentiment qu'on se fait tirer dessus à la kalachnikov est encore plus impressionnant. Oui oui, croyez-moi, c'est possible de faire encore plus bestiale que les F-Type normales. J'entends déjà certains dire que c'était déjà too much avant. Tant pis pour eux, moi je trouve que ça va bien avec l'esprit particulier de cette voiture là. De toute façon, ce n'est pas vraiment la bonne auto si l'on veut passer inaperçu, donc si vous êtes en quête de discrétion absolue, optez pour une… ah non, je ne le dirai pas, après on va encore me reprocher de faire du racisme envers certaines marques.

Malgré une utilisation exclusivement plaisir, ou presque, je relève quand même la

consommation durant mon essai. Sur un peu plus de 800 km parcourus, je mesure une moyenne de 14.3 l/100km. Un chiffre plutôt raisonnable au vu du tempérament de la voiture et finalement assez proche des données constructeur, à savoir 11.5 l/100km en utilisation mixte.



Au volant

Ayant déjà conduis à plusieurs reprises des F-Type, je retrouve rapidement mes marques. La prise en main de cette Project 7 n'est pas plus difficile qu'un modèle normal. Il faut juste faire (très) attention à la lame avant en carbone, notamment lorsqu'on se parque en épi.

En fait, en utilisation quotidienne, rien ne diffère d'une autre F-Type, c'est totalement exploitable, du moment que l'on accepte les regards ébahis des autres usagers de la route. Décapoté, le feeling est similaire à celui du roadster. En revanche, avec la capote en place, il est bien clair que les bruits d'air sont assez présents, surtout sur autoroute. Comme mentionné au préalable, cette voiture ayant plus une vocation plaisir, je me dépêche de rejoindre les petites routes de campagne et, sauf grosse pluie, je préfère rouler sans le toit.

Petite anecdote, il existe un mode « furtif » qui atténue l'éclairage de bord et qui éteint l'écran central. Ainsi, de nuit, sans personne sur les routes, avec en musique de fond les pétarades de l'échappement, on se croirait dans un avion de chasse au combat. Futile et enfantin me direz-vous, certes, mais c'est bestial quand même.

Le gain de puissance n'est pas flagrant et je dirai que 550 ou 575 chevaux, ça n'a pas vraiment d'importance car c'est largement suffisant, surtout sur routes ouvertes. La fiche technique annonce également une perte de poids de 80 kg par rapport au cabriolet avec le même moteur. Ça non plus, je ne le ressens pas vraiment. Néanmoins, ces petites choses en combinaison avec un châssis plus affuté font que cette Project 7 distille des sensations plus enivrantes. Le feeling

de conduite, le comportement, tout est sensiblement plus pointu. Il en résulte un plaisir exacerbé qui s'accentue au fur et à mesure des trajets. Cette Project 7 est une véritable drogue, plus on y goûte, plus on en veut.



Verdict

Vous imaginez bien la difficulté de rendre une voiture si attachante. La dernière qui m'a procuré autant de plaisir, j'omets totalement le côté raisonnable, c'était la Morgan 3 Wheeler. D'ailleurs pendant mon essai de cette Project 7, un ami m'a justement dit que c'était tout aussi exclusif. Un peu moins dans l'absolu, mais surtout dans un autre segment.

Au final, après mon essai du 3 Wheeler, j'en ai acheté un, mais là ça ne va pas être possible car, comme je l'ai écrit plus haut, il n'y en a plus. Il reste le marché de l'occasion, mais vu la rareté de la bête, pas besoin de vous faire un dessin, vous aurez vite fait de constatez que les tarifs ont déjà pris l'ascenseur. C'est aussi ça, la loi de l'offre et de la demande… Bon, allez, encore un petit tour de quartier, le dernier shoot d'éphédrine « Project 7 » et cette fois je me résigne à la ramener chez Jaguar.

Au final, pour bon nombre de personnes, cet essai n'a pas plus d'utilité que cette F-Type Project 7, mais il permet de montrer que, de nos jours encore, certaines marques osent produire, en petite série certes, des modèles marginaux qui font la part belle à l'automobile 100% passion. Rien que pour cela je félicite Jaguar

d’avoir osé commercialiser cette voiture atypique et j’espère qu’il y en aura d’autres, voire que cela donne des idées à d’autres constructeurs.





<u>Prix et options – Jaguar F-Type Project 7</u>

Prix de base : CHF 168’000.-

Peinture « British Racing Green » : CHF 0.-

Ceinture à 4-point : CHF 0.-

Seuils de portière éclairés avec insigne « JAGUAR » : CHF 0.-

<u>Prix TOTAL : CHF 168’000.-</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 Project 7, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.











A lire aussi

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

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


AG·466477
Wheels-And-You.com