Essai – Jaguar F-Type 400 Sport : De la fureur et du style !

Depuis que la F-Type a sorti ses griffes, elle s'est vue déclinée en diverses versions coupé et cabriolet. Vous pouvez choisir de quatre à huit cylindres comme de deux à quatre roues motrices. A cette gamme s'ajoute désormais la F-Type 400 Sport, disponible uniquement en 2017 et qui arbore le facelift MY18 ainsi que le V6 3.0 poussé à 400 ch. L'idée d'en prendre le volant me réjouit.

- V6, essence, compresseur, 2'995 cm^3
- 400 ch à 6'500 t/min
- 460 Nm à 3'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 275 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.9 sec.
- Poids : 1'769 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'482 x 1'885 x 1'308
- Conso. mesurée : 13.39 l/100 km
- Emissions CO_2 : 203 g/km (G)
- Dès CHF 111'700.-,mod. essayé CHF 118'300.-

Texte : Patrick Blazek / Photos : François Cuany

Présentée en 2012 au Mondial de l'Automobile de Paris comme héritière de la Type E et rivale de la 911, la F-Type me séduit illico. Déclinée depuis en diverses moutures, elle arbore même parfois une boîte manuelle. Ce n'est pas le cas ici, puisque la 400 Sport n'est disponible qu'avec l'excellente ZF à 8 rapports et délivre sa puissance exclusivement sur les quatre roues. C'est la déclinaison du coupé qui nous est confiée ici et il est temps de vous en livrer mes impressions.

A l'extérieur

La F-Type, on la connaît. Elle n'est pas seulement belle, elle propose aussi des lignes subtiles sur une silhouette sportive. Je ne prétends pas à l'objectivité, car avant même de prendre possession de mon véhicule de test, je suis séduit par l'harmonie du fauve.

Le profil est fluide, tout en courbes gracieuses. Un trait surlignant les ouïes latérales ainsi que l'horizontalité des minces feux arrière ajoutent une tension dynamique à l'ensemble. Le niveau de la ligne de caisse et la faible hauteur du toit réduisent les surfaces vitrées. Si cela peut parfois gêner la visibilité, cela rehausse la mordance visuelle. Au final, c'est une fluidité toute féline qui élance la silhouette de notre auto.

L'avant propose une calandre légèrement revue entre deux prises d'air au design lui aussi actualisé. Ajoutons à cela un nouveau regard en double "J" des phares à LED et l'on obtient une face subtilement remise au goût du jour. Une lame arborant sur sa gauche le logo "400 Sport" exclusif souligne et ponctue le sourire de cette Jag.

Deux ouvertures d'aération perforent le long capot nervuré qui plonge en symétrie avec la courbure des phares et des ailes. A l'arrière, les arrêtes saillantes de la malle s'évasent sur de larges et courbes hanches. C'est de trois

quarts arrière que la F-Type est à la fois la plus anguleuse et la plus sensuelle. Comme deux trompettes, une double sortie d'échappement jaillit au milieu du grand extracteur. La 400 Sport est chaussée de jantes à cinq branches "style 5060" dans une finition Dark Satin Grey qui sied parfaitement à la robe Santorini Black de notre modèle d'essai.

En bref, c'est un quasi sans faute esthétique, je trouve cette voiture belle et élégante sous tous les angles. Mon seul regret concerne le peu de coloris disponibles sur cette édition limitée (Yulong White, Indus Silver et, donc, Santorini Black). Non que ces robes me déplaisent, mais j'aurais aimé un choix davantage bigarré, voire plus audacieux.

A l'intérieur

Le cockpit de notre 400 Sport est plutôt sombre, mais de délicieuses surpiqûres « Jaune Cirrus » en parcourent le volant, les montants du tunnel central ainsi que des superbes baquets Performance au maintien impeccable. Ils sont d'une élégance remarquable et ornés du logo caractéristique du modèle. L'ensemble compteurs est sobre et classique, tachymètre à gauche, compte-tours à droite, tandis qu'entre eux s'affiche un choix d'informations sélectionnables. L'ambiance est à la fois sportive et classieuse.

Le volant est lui aussi très beau, mais un peu grand à mon goût et sa jante légèrement trop épaisse. Mais son toucher est des plus agréables et les comodos, tout comme les palettes, sont facilement accessibles. Au centre de cet espace trône un écran tactile offrant une excellente visibilité. Son utilisation est relativement intuitive, mais l'interface du GPS est un peu étrange. Je mets quelques clicks à m'y habituer. La climatisation bi-zone est réglable par molette et l'équilibre entre boutons et fonctions tactiles est cohérent.

Plutôt grande pour une pure deux places, la F-Type propose un espace intérieur généreux à ses occupants. Et le fait d'être engoncé très bas dans les sièges me

plait bien. C’est non seulement confortable, mais cela accentue les sensations de conduite et l’esprit sportif de l’auto. Au contraire de celui du cockpit, l’espace de coffre est plutôt faible en regard de la taille de l’auto, puisqu’il ne dispose que de 408 litres de contenance. C’est surtout la profondeur qui fait défaut.

Les matériaux choisis sont d’excellente facture, avec une mention pour le cuir des sièges, du tableau de bord et des contre-portes, et les éléments s’ajustent avec précision. La qualité perçue est donc logiquement à l’avenant. Toutefois, malgré la qualité de l’assise et des nombreux réglages disponibles, je trouve la position de conduite imparfaite. En effet, la largeur du tunnel central décale la pédale d’accélérateur sur la gauche et cela peut s’avérer fatiguant sur de longues distances. En conduite sportive, je m’en accommode.

Sous le capot

Le six cylindres à suralimentation qui anime cette Jaguar développe donc 400 ch de puissance et 460 Nm de poussée. Même si l’on reste loin des performances du V8 des versions R et SVR, c’est du costaud. Par ailleurs, le V6 étant moins lourd. Outre le gain de poids, cela favorise un meilleur équilibre des masses. C’est pour cela que certains amateurs préfèrent cette motorisation au gros 5 litres des moutures plus puissantes. Il n’est donc pas exclu que la 400 Sport devienne le meilleur choix et le plus cohérent pour une F-Type actuelle.

A l’usage, cette mécanique s’avère non seulement d’une souplesse exemplaire, mais s’enrage à mesure que l’on monte dans les tours. C’est aussi agréable en roulage normal et avalage de kilomètres qu’en conduite plus appuyée, comme nous le verrons plus loin.

La consommation, elle, n’est pas à l’avenant, les chiffres annoncés s’avérant plus qu’optimistes face aux mesures réelles. En effet, ce sont au minimum 11,12 l/100km qui sont aspirés en parcours mixtes, tandis qu’en mode arsouille exclusivement, la consommation atteint un sommet de 24,87 l/100km. La

moyenne, quant à elle, s'établit à 13,39 l/100km. On n'a rien sans rien, 400 chevaux enragés s'assoiffent vite !

Au volant

Dès sa présentation donc, les ambitions affichées de la F-Type sont de concurrencer la 911. Je m'attends donc à une expérience de conduite intéressante. Dès le premier démarrage, je suis envoûté par la sonorité du moteur et les promesses de son feulement sont tenues dès les premiers kilomètres. Jaguar a eu le bon goût de ne pas affubler la F-Type d'un mode de conduite économico-écolo ridicule et inutilisable. Non, ici, il n'y a qu'une alternative : Normal ou Sport.

Je parcours tranquillement quelques distances ordinaires. La Jaguar s'avère facile à mener, elle me gratifie de ses bonnes manières. Les suspensions sont fermes mais suffisamment confortables et la boîte ZF à huit rapports est une merveille de douceur. Que voilà un fauve bien docile ! Sur nationale comme sur autoroute, la F-Type ne se départit jamais de son flegme british. Il n'y a guère qu'en ville où sa largeur et un certain manque de visibilité handicapent la fluidité des déplacements. Je ne tarde donc pas à emmener notre 400 Sport sur des terrains de jeu bien plus propices à l'exploration de ses talents.

Et du talent, elle en a à revendre. L'activation du mode Sport augmente le volume sonore de la mécanique en ouvrant les valves d'échappement, durcit les suspensions adaptives et vivifie la direction comme la réponse moteur : le gentil chat se transforme en féroce prédateur ! Cependant, dans ce mode, la gestion automatique des vitesses se montre parfois hésitante, la logique du passage de rapports devient absconse par moments. Je bascule donc le levier en position manuelle et la boîte retrouve illico toute sa superbe ! Rapide en montée comme en descente de rapports, elle seconde parfaitement un moteur plein à tous les régimes. Les palettes sont solidaires du volant, mais le levier est parfaitement

orienté et positionné et offre au besoin une excellente alternative.

Le couple est disponible très tôt, plus vite me semble-t-il qu'aux 3'500 t/min annoncés, et la mécanique, loin de s'essouffler, s'enhardit encore à partir 5'800 t/min. Elle fulgure alors jusqu'à la zone rouge, si bien que je me laisse parfois surprendre par le rupteur perché à 7'000 tours. L'étagement de la boîte est excellent ! Les 80 km/h sont atteints en fond de deuxième tandis que la troisième vous emmène jusqu'à 120 km/h. Idéal pour les limitations de vitesse helvétiques. Les accélérations ainsi que les reprises sont vigoureuses et comme le museau de la voiture se place facilement, les lacets s'enchainent à des allures impressionnantes. Et malgré sa férocité, la F-Type semble toujours avaler les trajectoires avec style. J'adore !

Sur cette édition limitée, les disques ont été revus à la hausse, leur diamètre ayant été majoré à 380 mm à l'avant et 376 mm à l'arrière. Il en résulte un freinage puissant et progressif dont, même en descente de col, je n'approche pas les limites d'endurance. L'attaque de la pédale demeure sécurisante. Même si le mordant des pinces n'égale pas celui de la concurrence directe allemande, tout ceci demeure d'excellente facture !

Sur route humide par une matinée froide, je trouve la conduite particulièrement vivante, malgré les assistances à la conduite. J'évite, dans ces conditions, l'ablation des béquilles électroniques, préférant attendre d'avoir une meilleure adhérence pour ce faire. Ce n'est donc que plus tard que je désactive ces aides. La voiture devient plus joueuse, plus spontanée et mon sourire s'agrandit proportionnellement. Notre quatre roues motrices est copieusement typée propulsion. En fait, c'est mieux que ça : 100% du couple est envoyé aux roues arrière pour basculer partiellement sur l'essieu avant, proportionnellement à la nécessité du moment. A la fois pur et sophistiqué, c'est plaisant et bluffant. A condition d'oser peser de son pied droit sur la cavalerie disponible, l'arrière enroule à merveille…

Certes, avec ses 1'674 kg annoncés, notre F-Type n'est pas une ballerine et cela peut se ressentir en conduite musclée. Par ailleurs, j'aurais aimé une direction plus communicative et le train avant, quoiqu'excellent, n'atteint pas la précision chirurgicale de celui d'une 911. Mais le châssis est remarquable d'équilibre et, la transmission intégrale aidant, la motricité est excellente qui fait bondir l'auto de virage en virage comme dans mes veines les battements de mon pouls.

Verdict

Avec la 400 Sport, Jaguar rend une copie dynamisée de la F-Type V6 S. La mener tranquillement ou virilement est un plaisir dont je ne me lasse pas. Sa polyvalence n'est limitée que par le nombre de places qu'elle propose, par le volume de son coffre et la hauteur de caisse handicapante sur certains ralentisseurs. Ceci mis à part, elle peut vous emmener partout, à la mer via un détour sur circuit, à la montagne par tous les temps et sur tous types de tracés, le tout en illuminant votre binette de satisfaction. Et si la F-Type n'atteint pas la rigueur germanique de ses rivales de Stuttgart, elle distille un irrésistible charme british qui en fera craquer plus d'un(e). Et quel moteur !

Le meilleur est à venir puisque, au regard des prestations proposées, les tarifs sont plutôt avantageux. Si les options de notre voiture de test font grimper le prix à CHF 118'300.-, l'attaque se pose à CHF 111'700.- pour notre modèle à quatre roues motrices, et à CHF 105'800.- si vous lui préférez la version propulsée. Pour ce qui me concerne, je signe volontiers pour la traction intégrale… Au final, cette 400 Sport est-elle la meilleure F-Type du moment ? Il n'est pas interdit de le penser !

<u>Prix et options – Jaguar F-Type V6 3.0 AWD Coupé “400 Sport”</u>

Prix de base : CHF 111’700.-

Pack climatisation : CHF 1’440.-

Toit panoramique : CHF 1’240.-

In Control Connect Pro Pack : CHF 980.-

Système “angle mort” avec surveillance du traffic : CHF 820.-

Aide au stationnement avant : CHF 500.-

Réception radio DAB+ : CHF 480.-

InControl Protect : CHF 440.-

Caméra de recul avec lignes auxiliaires : CHF 360.-

Rétroviseur ext. Chauffant escamotable, electr. Photosensibles + mem : CHF 260.-

Pare-soleil sport avec miroir : CHF 80.-

<u>Prix TOTAL : CHF 118’300.-</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 400 Sport, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour leur soutien logistique.

A lire aussi

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 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