# Essai – Jaguar XF Sportbrake 2.2 D : L’heure de la diversification a sonné

*Présentée en 2012 au Salon de Genève, la Jaguar XF Sportbrake, déclinaison break de la berline XF, est arrivée sur nos routes de manière plutôt discrète, élégance britannique oblige. Wheels And You en prend le volant pour découvrir cette nouvelle Anglaise.*

- 4 cylindres, diesel, 2’179 $cm^3$
- 200 CV à 3’500 t/min
- 450 Nm à 2’500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 214 km/h
- 0 à 100 km/h en 8.8 sec.
- Poids : 2’062 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’966 x 1’939 x 1’480
- Conso. mesurée : 8.0 l./100 km
- Emissions de $CO_2$ : 139 g/km (A)
- dès CHF 63’500.-, modèle essayé: CHF 83’980.-

---

Texte : Sébastien Morand / Photos : Tony da Silva

---

Il y a quelques années, Jaguar avait bousculé les règles en succombant aux quatre roues motrices, au break et aux motorisations diesel avec la X-Type, qui n'était certes qu'une Ford Mondeo rebadgée. Il faut croire que sa disparition du catalogue en 2009 a laissé un grand vide.

C'est donc au tour de la XF de reprendre le flambeau et de s'habiller en « commerciale », tout en étant disponible qu'en motorisation diesel, un quatre cylindres 2.2 ou un V6 3.0 que l'on connaît déjà, par ailleurs. Cependant, la XF Sportbrake, c'est son nom, fait l'impasse sur la transmission intégrale… Dommage pour une contrée comme la nôtre, ce d'autant que la belle Anglaise attaque frontalement les indéboulonnables Audi, BMW et Mercedes-Benz, réputées pour leur « Quattro », « X-Drive » et autre « 4-Matic ».

Pour notre essai, nous avons hérité de la plus petite motorisation, quasi identique à celle essayée l'année dernière sur la berline XF.

### *A l'extérieur*

Basée sur la deuxième génération de XF, cet élégant break dégage une image dynamique et moderne. De face, pas de différence avec la berline : une grande calandre chromée avec au centre la tête du jaguar, des phares profilés comprenant une belle signature LED, un pare-choc légèrement agressif, en quelque sorte un doux mélange entre charme et sportivité. On retrouve également le long capot nervuré et les ouïes latérales façon « requin » accentuant la prestance de la voiture.

Relativement longue, 4'966 mm, soit 5 mm de plus que la berline, la XF Sportbrake est très imposante dans le paysage automobile tout en conservant une ligne fluide et finalement assez « passe-partout », surtout dans la teinte gris foncé (Stratus Grey) de notre voiture d'essai. Pour finir avec les dimensions, le break affiche 19 mm de plus en largeur (1'939 mm contre 1'920 mm) et 20 mm de plus en hauteur (1'480 mm contre 1'460 mm) par rapport à la berline. Toutefois, la XF Sportbrake conserve le même empattement et les mêmes voies puisque le châssis est identique à celui de la berline. Le changement opère au niveau de la partie arrière bien évidemment ; la ligne de toit est allongée, tout en restant fuyante pour terminer sur un hayon tout en rondeur. Un petit becquet de toit accentue le côté dynamique de la voiture. Les phares arrière sont repris de la XF normale et

sont traversés par un bandeau chromé qui les relie entre eux, le tout surplombé par l'insigne Jaguar, le félin qui bondit.

A mes yeux, cette XF break est une véritable réussite, tout comme la berline d'ailleurs. Toutefois pour donner une image encore plus sportive et dynamique à cette XF Sportbrake, j'opterai pour le pack « Aérodynamique » disponible en option qui n'équipait malheureusement pas notre voiture d'essai ainsi que pour des jantes de plus grand diamètre.

### *A l'intérieur*

Pas de doute, au moment de monter à bord de cette XF Sportbrake, je constate immédiatement que je suis bel et bien dans une véritable Jaguar. Le cuir gris clair (Dove) qui habille l'intérieur est de bonne facture, il renforce l'élégance de notre voiture surtout en combinaison avec le cuir gris foncé (Charcoal) du tableau de bord. Personnellement, pour les sièges, j'aurais opté pour une teinte plus sombre craignant le côté salissant et fragile d'une telle finition. Les touches d'aluminium et de bois se marient parfaitement avec l'ensemble accentuant encore plus la finition luxueuse de cette XF Sportbrake. Le modèle essayé disposait du pack intérieur « Premium Luxury » (CHF 3'900.-) qui comprend notamment les sièges et le tableau de bord en cuir Softgrain. Confortablement installé, les kilomètres parcourus s'écouleront sans fatigue, un régal de voyager à bord de cette Jaguar. C'est aussi le cas pour les passagers arrière qui disposent d'un espace très généreux.

Comme mon collègue l'avait mentionné lors de l'essai de la berline, la XF est large, le break encore plus d'ailleurs (194 cm). Elle est notamment plus large que ses concurrentes allemandes, BMW Série 5 Touring (186 cm), Audi A6 Avant (187 cm) et Mercedes Classe E Break (185 cm), amenant ainsi un espace à bord plus agréable pour les occupants. Le coffre dispose aussi d'un volume de chargement très intéressant, 550 litres avec les sièges arrière en place et 1'675 litres une fois la banquette rabattue. C'est quasiment identique à ce que propose BMW et Audi, par contre là, Mercedes fait mieux à ce jeu avec respectivement 695 et 1'950 litres. Jaguar met aussi en avant le fait que son break offre une longueur de chargement de presque 2 mètres (1'970 mm) ainsi qu'une largeur de coffre de plus d'un mètre (1'060 mm), avec un accès très grand, encore un avantage dû à la

largeur de la voiture.

Vous l'aurez compris, la vie à bord de cette Jaguar XF Sportbrake allie confort et espace le tout dans le luxe et l'élégance comme seuls les Anglais savent le faire. Déjà relevé par mon collègue au moment de l'essai de la XF 2.2 D, l'ergonomie est excellente, tout tombe logiquement sous la main. Niveau technologie, tout est bien présent mais sans fioriture ni chichis. Malgré le contrôle de la marque par le groupe indien Tata, les Britanniques ont su conserver leur patine. L'ensemble multimédia/GPS est correct, simple mais efficace. Il faudra juste un temps d'adaptation si vous n'avez pas l'habitude de vivre à bord d'une Jaguar ou d'une cousine Land Rover.

### *Sous le capot*

Amateurs de belles mécaniques anglaises, passez votre chemin… sous le capot de cette XF Sportbrake point de V8 au son rauque et démoniaque, en tout cas pas pour le moment. Petite parenthèse, tout cela pourrait changer prochainement si on se réfère aux récents clichés trouvés sur Internet. En effet, il semblerait qu'une version Sportbrake de la bestiale XFR-S, dont nous vous proposerons prochainement un essai complet, effectue quelques tours d'essai sur la fameuse Nordschleife.

Revenons à notre XF Sportbrake 2.2 D qui cache sous son capot un quatre cylindres diesel. Depuis cette année, ce dernier développe 200 CV (au lieu de 190 CV) à 3'500 t./min pour un couple de 450 Nm dès 2'000 t./min. Un gain de 10 CV par rapport à la berline essayée, qui selon moi ne doit pas vraiment se remarquer. A l'inverse, ce qui se remarque immédiatement avec cette mécanique, c'est le bruit… Certes je ne suis pas un grand adepte des moteurs diesel mais dans le cas présent, le quatre cylindres qui anime cette Jaguar est vraiment beaucoup trop bruyant ! Au ralenti, mêmes toutes fenêtres fermées, ce vacarme entache l'image élégante, voire précieuse, de la belle Anglaise. Une fois lancée, tout cela se calme mais lors des relances, le moteur se fera à nouveau immédiatement remarquer. Un manque de discrétion pas vraiment digne d'une Lady. Du coup, je recommanderai d'opter pour le V6 3.0 diesel, certes plus cher (tarif débutant à CHF 76'500.- contre CHF 63'500.- pour le 2.2) mais qui saura se montrer à la hauteur d'une telle voiture, grâce à une sonorité plus ronde et moins rocailleuse,

comme nous avions pu le constater lors de l'essai de sa grande soeur, la Jaguar XJ. Pour terminer avec le V6 3.0, je mentionnerai encore qu'il est disponible en deux niveaux de puissance, 240 CV (V6 3.0 Diesel) et 275 CV (V6 3.0 Diesel S).

Cependant, après deux semaines au volant de cette XF Sportbrake, j'aurai appris à vivre avec cette mécanique un peu trop sonore et j'aurai surtout apprécié son agrément de conduite et ses performances très intéressantes. Le tout en restant relativement sobre puisque sur la totalité de mon essai j'aurai consommé en moyenne 8.0 l./100km, alors que l'ordinateur annonçait 7.2 l./100km. On bien entendu un peu loin des 5.2 l./100km annoncés par le constructeur mais vous êtes conscients que ce genre de valeur n'est pas réalisable en utilisation normale. De plus, lors de mon essai, je n'ai pas hésité à solliciter la motorisation avec de surcroît la climatisation enclenchée en continu du fait des températures estivales. Je pense donc qu'il est facilement possible de diminuer la consommation d'au moins un litre aux 100 km. D'ailleurs, après deux semaines en compagnie de cette Anglaise, j'aurai aussi appris à « gérer » cette mécanique. Très coupleuse et très réactive, il suffit d'un filet de gaz pour faire mouvoir cette XF Sportbrake, ce qui m'a permis d'obtenir un tout petit 4.6 l./100km de moyenne pour rallier le Jura vaudois à la cité de Calvin. Un score très intéressant quand on sait que cette Jaguar affiche un peu plus de 2 tonnes sur la balance.

### *Au volant*

Une fois le bruit de la mécanique assimilé et accepté, j'aurai parcouru presque 1'500 km dans une sérénité exemplaire. Comme déjà mentionné, la vie à bord étant très agréable, les trajets avec cette XF Sportbrake ont été un véritable plaisir. Cette Jaguar roule parfaitement bien, l'amortissement est bon et le châssis offre des prestations excellentes pour une voiture qui n'a pas de réelles aspirations sportives. On sent bien une légère prise de roulis en virage, mais dans l'ensemble le comportement routier s'avère très efficace, vous permettra d'attaquer les routes de montagne à bon rythme et ce malgré son poids conséquent.

Sur l'autoroute, son terrain de jeu favori, la XF Sportbrake 2.2 D avalera les kilomètres sans broncher. Le confort est royal aussi bien pour le conducteur que pour ses passagers. La boîte automatique ZF à 8 rapports est très douce, les

passages de rapports se font discrètement et si nécessaire, les rétrogradages sont rapides et efficaces. Pour les conducteurs en manque de sensations, les palettes situées derrière le volant vous permettront à tout moment de reprendre le contrôle avec toujours autant d'efficacité. Il existe aussi un mode sport « S » pour la boîte de vitesses la rendant encore plus rapide, mais finalement peu utile pour une telle voiture surtout qu'il coïncidera logiquement avec un régime moteur supérieur signifiant encore plus de bruit de la part de la mécanique. En ville, il faudra un peu s'habituer à la taille de cette XF mais sa facilité de prise en main effacera vite les appréhensions que vous pourriez avoir en voyant la voiture.

Sur route mouillée, la XF Sportbrake conserve ses excellentes aptitudes routières malgré qu'elle soit une propulsion. L'électronique veille mais ne se montre pas du tout intrusive. Comme je le disais au début de mon article, alors que la transmission intégrale est dorénavant disponible sur la berline XF, il n'est malheureusement pas possible de l'obtenir sur cette déclinaison break. Il serait dont intéressant de voir comment elle se comporte sur la neige, mais je reste persuadé que pour notre marché, une version quatre roues motrices serait un atout non négligeable.

***Verdict***

Dans un paysage automobile qui voit fleurir à profusion les breaks allemands toutes marques confondues, je trouve que cette Jaguar XF Sportbrake amène une diversité intéressante. Elle démontre aussi que le marque élargit peu à peu son champ d'action, de quoi devenir peut-être un jour un véritable constructeur généraliste.

Sa ligne très élégante et son âme britannique ravira les conducteurs qui aiment avoir une voiture différente tout en ayant un niveau de qualité élevé. Surtout qu'avec un tarif débutant à CHF 63'500.- elle se positionne parfaitement face à la concurrence tout en proposant un petit plus non négligeable qui fait qu'une Jaguar reste une voiture différente. Reste à espérer maintenant que le constructeur complète sa gamme en proposant prochainement une version 4×4 ainsi qu'un modèle ultra-sportif, XFR ou XFR-S. Et pourquoi pas les deux en un d'ailleurs, de quoi faire clairement de l'ombre à certains « überbreaks » allemands qui font ravage dans notre beau pays…

Dernier détail et non des moindres : depuis le 1er août 2013, Jaguar a baissé les prix des modèles XF, XJ et XK avec des diminutions pouvant aller jusqu’à 12%.

**<u>Prix et options – Jaguar XF Sportbrake 2.2 D Premium Luxury</u>**

**Prix de base : CHF 67’400.-**

**Peinture métallisée « Stratus Grey » : CHF 1’400.-**

**Système audio Meridian 380W avec lecteur de CD : CHF 1’300.-**

**Radio numérique DAB+ : CHF 600.-**

**Trappe à skis : CHF 370.-**

**Sièges chauffants conducteur et passager : CHF 510.-**

**Hayon à ouverture/fermeture électrique : CHF 660.-**

**Jantes 18″ Design « Vela » : CHF 950.-**

**Phares adaptatifs, anti-éblouissement : CHF 800.-**

**Grand phares intelligents : CHF 400.-**

**Garnissage de pavillon « Jet » : CHF 650.-**

**Pare brise chauffant : CHF 560.-**

**Système d’entrée sans clé Jaguar Smart Key System : CHF 760.-**

**Volant cuir chauffant : CHF 540.-**

**Système de navigation avec cartographie HDD, lecteur de DVD avant et multichargeur virtuel : CHF 3’100.-**

**Système Bluetooth (Audio + Téléphone) : CHF 680.-**

**Réglage électrique des sièges avant 12×12 directions avec fonction**

**mémorisation du siège conducteur : CHF 600.-**

**Tapis de sol (avant et arrière) : CHF 200.-**

**Boiseries « Figured Ebony » : CHF 290.-**

**Pack miroir : CHF 800.-**

**Aide parcage acoustique à l'avant et à l'arrière avec caméra de recul : CHF 1'410.-**

**Prix TOTAL : CHF 83'980.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) S.A. pour le prêt de cette Jaguar XF Sportbrake 2.2 D Premium Luxury ainsi qu'au garage Autobritt SA pour la logistique.

**A lire aussi**

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 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·342473
W.A.Y.

AG·342473
W.A.Y.

JAGUAR
W.A.Y.

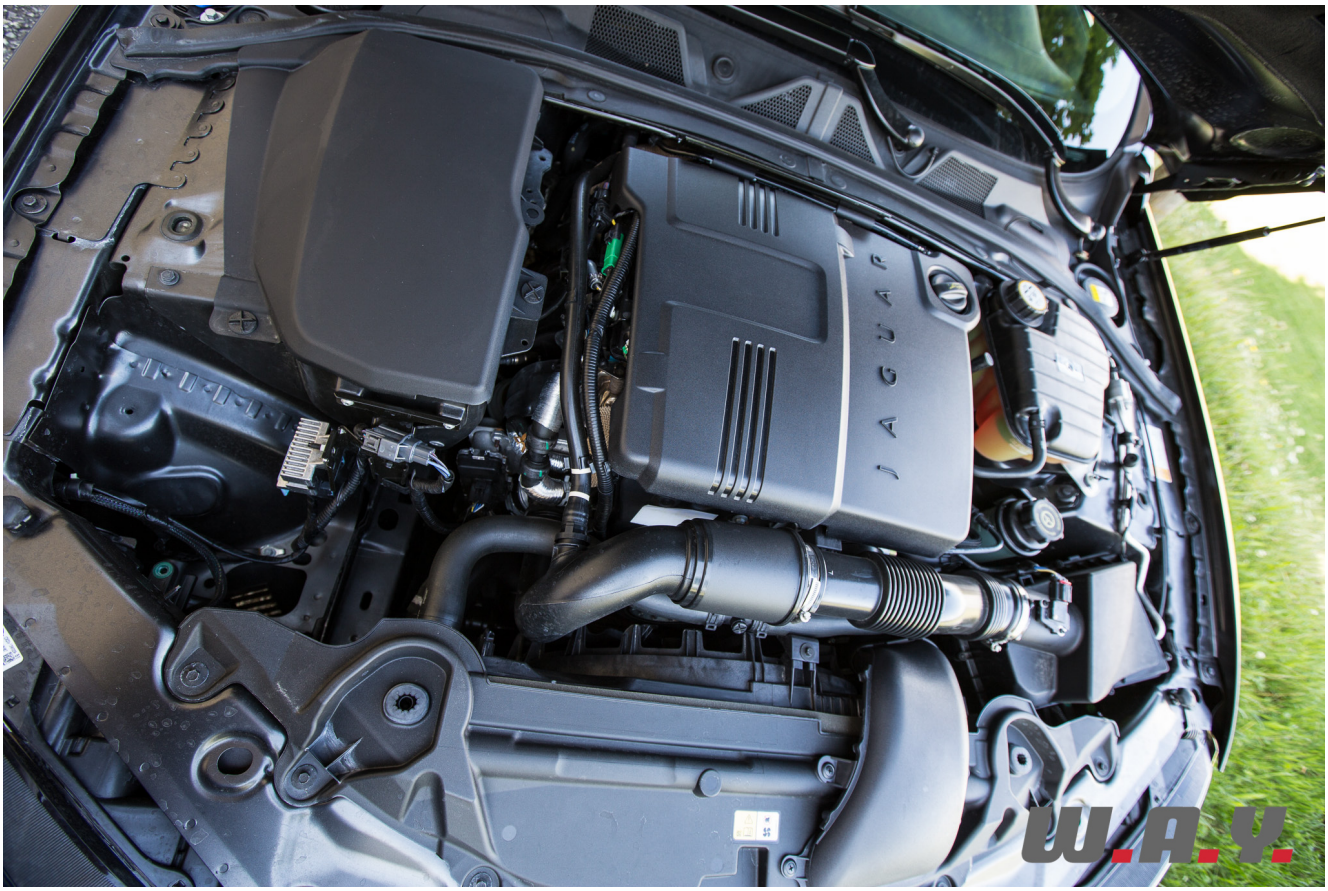
W.A.Y.

AIRBAG
MERIDIAN

W.A.Y.

NAV
AUTO
AV
MODE
START
STOP
W.A.Y.

W.A.Y.


JAGUAR
W.A.Y.

P R N D S
JAGUAR
TRIP
MODE
RESUME
CANCEL
AIRBAG
W.A.Y.

AG·342 473
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·342473
W.A.Y.

Voitur.
Menu d'accueil
10:59
Config.
Réglages audio
Téléphone
Options du tél.
Audio/Vidéo
FM 2
ROUGE FM
Débats
106.5 MHz
AF
Syst. navig.
Position actuelle
CHEMIN DES PLANTÉE...
Saisie dest.
Clim
Gch
21.0°C
Ext.
22°C
Drte
21.0°C
NAV
PHONE
MENU
MODE
AV
MAX
AUTO
START
STOP

Voitur.
Menu d'accueil
10:53
Config.
Réglages audio
Téléphone
Options du tél.
Audio/Vidéo
FM 2
ALEX HEP
Débats
97.6 MHz
AF
Syst. navig.
Position actuelle
CHEMIN DES PLANTÉE...
Saisie dest.
Clim
Gch
21.0°C
Ext
22°C
Drte
21.0°C
NAV
PHONE
MENU
MODE
AV
MAX
F
R
AUTO
W.A.Y.

W.A.Y.

JAGUAR
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.