Essai – Jaguar XF Sportbrake 300 Sport : Le nom ne fait pas tout

Comment décrire le chic à l'anglaise ? D'épais tapis de sol dans un habitacle d'un cuir noble et doux au toucher ? L'élégance du beau mais inutile ? L'excès qui se cache sous le raisonnable ? On peut dire que c'est tout ça à la fois, joliment empaqueté dans ce break XF, au label 300 Sport pour notre essai. Son format semble idéal pour la Suisse, mais qu'en est-il vraiment.

- 4 cylindres, essence, turbo, 1'997 cm^3
- 300 ch à 5'500 t/min
- 400 Nm de 1'500 à 4'500 t/min
- Boîte de vitesse automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h
- 0 à 100 km/h en 6.0 sec.
- Poids : 1'838 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'955 x 1'987 x 1'496
- Conso. mesurée : 10.2 l/100km
- Emissions CO_2 : 177 g/km (G)
- Dès CHF 69'200.-, mod. essayé : CHF 103'260.-

Texte et photos : Patrick Schneuwly

L’offensive des SUV sur le marché a forcé les constructeurs à repositionner leurs berlines et leurs breaks. Depuis le F-Pace et le E-Pace, c’est aussi le cas de Jaguar. Ils ont même osé s’attaquer à l’électrique avec le I-Pace quand on ne les y attendait pas. D’ailleurs les résultats sont au rendez-vous puisqu’en 2018, Jaguar a augmenté ses immatriculations (1’958 véhicules) dans notre pays de 51.2%, la meilleure progression du marché ! Mais qu’en est-il de cette XF Sportbrake ?

Avec ses 5 places, 4 roues motrices et boîte automatique, elle vient compléter la gamme de la marque anglaise qui était dépourvue d’un break depuis un certain temps. Confort, élégance, sportivité, volume de chargement ; rien ne manque pour en faire une voiture statutaire idéale pour plaire à la clientèle suisse.

A l’extérieur

Le dessin de la XF Sportbrake est élégant, dynamique et attirant. Mais sous cette robe argent, elle semble banale et même commune. Sa ressemblance avec la production allemande ne trompe pas. Impossible de révolutionner le genre, on ne peut que le réinterpréter. Le bouclier avant a la gueule béante typique de la marque, avec le logo sur le plastique qui cache le radar. Les trois autres ouvertures sont spécifiques au modèle 300 Sport, la finition de notre voiture d’essai.

Avec ses phares à LED, l’expression de ce break est racée. Tant de jour avec la

ligne que de nuit avec les feux de croisements. De plus, la visibilité qu'ils offrent est excellente. Au-dessus court un long capot légèrement sculpté pour rester discret. Sur les ailes, deux ouïes latérales gris anthracite reprennent la couleur des rétroviseurs tout en ajoutant une touche de sportivité.

Les jantes de cette voiture d'essai sont dédiées à la monte hivernale. La monte décrite plus bas en 20" gris satiné serait sans doute plus élégante, mais même ainsi, elle ne perd pas tout son charme. A l'arrière, la double sortie d'échappement rappelle celle des BMW Série 3 avec six cylindres, intégrée à un timide diffuseur. Les feux et cette ligne qui court d'un côté à l'autre du coffre est plus originale, heureusement.

A l'intérieur

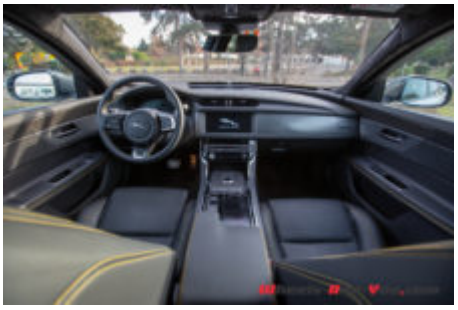
Le chic à l'anglaise, c'est surtout à bord qu'on le ressent. Assis dans un fauteuil en cuir noir surpiqué de jaune, les pieds sur un épais tapis de sol, on a vue sur une planche de bord gainée de cuir, d'aluminium et de carbone. Le tout sous une baie vitrée de 1.6 m^2 de surface.

La bande de carbone va d'une porte à l'autre et passe à la base du pare-brise en créant un décrochement plutôt chic. La colonne centrale reprend des éléments communs à plusieurs modèles Jaguar et Land Rover. L'écran tactile très large regroupe toutes les fonctions d'info divertissement, tandis que les commandes de climatisation restent physiques. Plus bas, le sélecteur de vitesse rotatif est aussi un héritage du groupe. Enfin, les boutons de changement de mode de conduite

sont placés sur la bordure de l'habillage du sélecteur. Plutôt inhabituel et l'utilisation des flèches est peu intuitif, mais le tout reste utilisable.

Le tableau de bord tout numérique est partagé en trois. Au centre et à droite, le compte tour et le tachymètre s'intervertissent en fonction du mode de conduite, mais peuvent aussi faire place à la navigation en fonction des besoins. A gauche, s'affichent un très grand nombre de fonctions contrôlées via la partie sénestre du volant. Une fois habitué, on effectue pas mal de choses sans lâcher le volant et sans chercher des yeux sur la colonne centrale.

Les sièges arrière sont plutôt généreux et confortables. Ils sont chauffants et disposent chacun d'une prise 12V. Aussi, ils peuvent être rabattus directement depuis le coffre pour augmenter son volume, 565 litres en configuration normale. Le sol se retrouve presque plat, au prix d'un certain cubage perdu dans le coffre, entre autres par la roue de secours galette.



Sous le capot

Animé par un 4 cylindres de 2 litres, la XF Sportbrake 300 Sport affiche 300 chevaux, comme les badges et les inscriptions sur les étriers. Comme évoqué plus haut, ce break a les atouts pour plaire à la clientèle de notre pays, notamment grâce à sa traction intégrale et sa boite automatique 8 vitesses.

De série sur le break, Jaguar équipe les roues arrière de suspensions pneumatiques adaptatives permettant notamment de tirer une remorque pesant jusqu'à 2'000 kg. Celle-ci ajuste automatiquement l'assiette du véhicule en fonction du chargement. Malheureusement, le train avant de notre véhicule d'essai ne dispose pas de la suspension pilotée Adaptive Dynamics. Il faut s'en remettre au tarage ferme de la suspension de série.

En matière de consommation, il faut s'accrocher. J'établis une moyenne à 10.2 l/100km. En étant patient et économe, 8.4 l/100km est possible tandis qu'une semelle de plomb affiche un bon 12.3. Pour un 4 cylindres turbo le plus souvent en mode dynamique et transmission sport, ce n'est pas surprenant. La faute à ce mode normal qui donne l'impression de rouler avec une motorisation plus petite et de ne pas avancer.

Au volant

D'emblée, j'ai l'impression de déplacer chaque kilo de la XF Sportbrake. Avec près d'une tonne neuf sur la balance, le félin pèse son poids. Même à grand renfort d'aluminium et de matériaux composites, j'accuse sans hésiter la traction intégrale et l'équipement pléthorique de la voiture. Ce poids important impacte malheureusement la conduite, ou du moins tant qu'on conduit de façon superficielle, sans chercher les options qu'offre la voiture.

Car arrêter là mon essai serait plutôt injuste. Laissez le mode éco ou standard de côté, tournez le sélecteur de vitesse un cran de plus à droite de D à S. La voiture répond plus promptement et reprend plus vigoureusement. Elle gagne là significativement en agilité et donc en agrément de conduite.

En dynamique, l'affichage devant le pilote change pour un grand compte-tours et une dominante rouge. La direction devient plus directe ainsi que l'accélérateur qui répond plus vite. Dans les technologies embarquées, je citerais encore l'affichage tête haute assez complet et le pare soleil du grand toit vitré qui se ferme d'un geste sous le rétroviseur central plutôt qu'en pressant un bouton. On en revient au chic de l'inutile.

Quand on hausse le rythme, les 300 ch de cette XF Sportbrake suffisent à enchaîner les virages avec entrain. L'optimisation de la traction Torque Vectoring et le sous-virage complètement gommé par l'électronique donnent une nette impression de sécurité à bord. Les freins aussi contribuent à ce sentiment avec un mordant et une endurance sans faille.

A l'usage, la suspension fait bien son office. Même non adaptative, elle convient déjà à une majorité de situation. Elle ne gagnerait même pas en polyvalence, elle serait juste plus souple sur l'autoroute et plus ferme quand on la pousse à la limite. L'autoroute justement, elle la parcourt volontiers en ménageant son conducteur, avec une reconnaissance des panneaux et un maintien actif de la

voie. Usager intensif du régulateur de vitesse adaptif, je lui reproche une détection trop anticipée des obstacles, saccadant la conduite de façon désagréable.

Pour évoluer à basse vitesse, le rayon de braquage n'est pas extraordinaire. Il faut souvent s'y reprendre à plusieurs fois pour les manœuvres. Le système caméra 360° prend tout son sens lorsqu'on ne devine pas bien où se termine la voiture au bout du long capot.

Verdict

Un peu décevante au premier abord avec son mode Drive contrariant, la XF Sportbrake se révèle ensuite. Son confort et sa tenue de route sont irréprochables tout comme la boîte de vitesse. Plus à l'aise sur un grand axe qu'au cœur d'une ville, son gabarit ressenti demande des précautions au quotidien.

Pour une voiture à vocation familiale, l'accueil des passagers à bord est primordial. Jaguar est à la hauteur de sa réputation avec un magnifique salon roulant qui offre beaucoup d'espace aux jambes pour les places arrière. Mes passagers l'auront remarqué et retiendront surtout ce magnifique toit vitré qui semble hors normes.

Bardée d'options, notre XF Sportbrake 300 Sport est affichée à CHF 103'260.-, un prix que ne me choque pas au vu de l'équipement. A noter qu'avec ce même moteur et les quatre roues motrices, la gamme débute à CHF 69'200.-. Seul son patronyme Sport pourrait décevoir lors d'un essai. Excellent break pour la Suisse, c'est certain, mais elle n'est pas aussi sportive que je l'aurais voulu, surtout avec un tel badge.

<u>Prix et options – Jaguar XF Sportbrake 300 Sport</u>

Prix de base : CHF 83'200.-

Pack sécurité active : CHF 2'940.-

Pack mémoire avec rétroviseurs rabattables : CHF 2'580.-

Power Convenience Pack : CHF 1’660.-

Toit panoramique : CHF 1’540.-

Pack InControl Touch Pro avec système audio numérique Meridian : CHF 1’400.-

Pack affichage tête haute : CHF 1’400.-

Pack caméra 360° : CHF 1’320.-

Jantes 20” 5 branches “Style 5071” Dark Satin Grey : CHF 1’300.-
(absente du véhicule pour notre essai, monte hivernale oblige)

Pack hiver : CHF 1’280.-

Finition fibre de carbone : CHF 1’200.-

Park Side Flank Guard : CHF 820.-

Feux LED Adaptatif avec feux de jour LED, éclairage en courbe et feux de route automatique : CHF 740.-

Vitres latérales arrières teintées : CHF 500.-

Radio Numérique DAB+ : CHF 420.-

Système de reconnaissance des panneaux et régulateur de vitesse actif : CHF 360.-

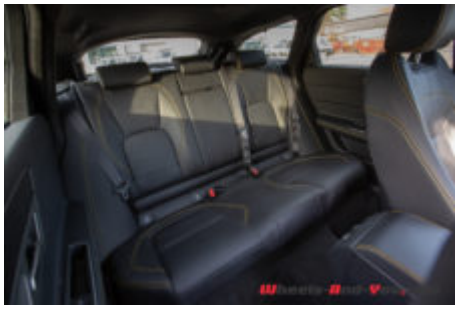
Roue de secours galette : CHF 260.-

Contrôle gestuel du pare-soleil du toit panoramique : CHF 160.-

Système d’analyse d’air de l’habitacle et recyclage automatique : CHF 100.-

Boite à gants réfrigérée : CHF 80.-

Prix TOTAL : CHF 103’260.-



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur notre page FaceBook.

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar XF Sportbrake 300 Sport.

A lire aussi

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 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

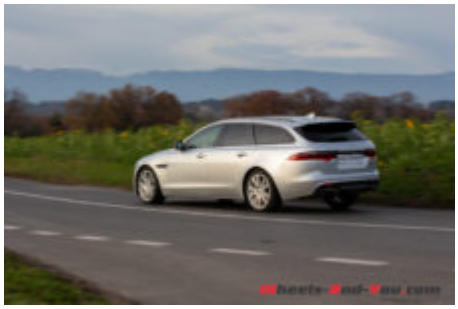
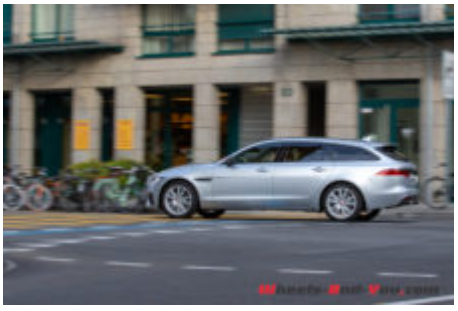
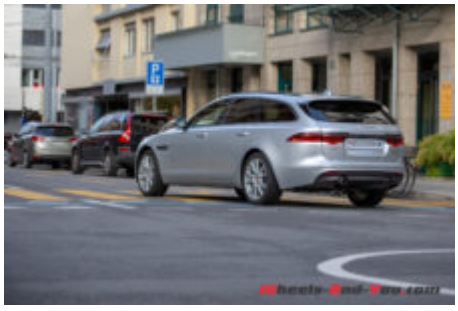
Evénement – Inauguration de Autobritt Grand-Pré

Nouveauté – Jaguar C-X16

Nouveauté – Jaguar C-X75

Genève 2011 – Jaguar XKR-S

Genève 2011 – Bertone Jaguar B99



AG·415891