Essai – Jaguar XFR-S : La belle et la bête

Dernière évolution de la XF présentée en 2007 déjà, Jaguar propose une version absolue et carrément diabolique sous le patronyme XFR-S. Quelques lettres qui laissent supposer tous les superlatifs tant sur le plan visuel que sensoriel.

- V8, 5’000 cm^3
- 550 CV 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 4.6 sec.
- Poids : 2’090 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4’961 x 1’920 x 1’460
- Conso. mesurée : 14.0 l/100 km
- Emissions CO_2 : 270 g/km (G)
- dès CHF 137’500.-, modèle essayé: CHF 149’300.-

Texte et photos : Tony da Silva

Légèrement modifiée en 2011, la gamme XF arrive tranquillement à la fin de son cycle. Mais avant de laisser sa place à la seconde génération, la marque nous gratifie d'un modèle encore plus extrême que la version XFR et sans trop de compromis.

Malgré un essai prudent sur nos routes hivernales, j'ai le plaisir de vous donner mon verdict après quelques centaines de kilomètres.

A l'extérieur

Si la paternité Jaguar ne fait aucun doute, il faut tout de même avouer que le style ne passe pas inaperçu. D'abord livrée dans une couleur qui interpelle et nommée French Racing Blue, l'ensemble est loin de la discrétion habituelle de la marque.

Ajoutez à ça des jupes noires, de larges appendices sur le capot et la calandre, un aileron, des étriers de freins hautes performances peints en rouge, un diffuseur arrière, des jantes 20 pouces et vous êtes prêts pour le décollage. Bien sûr, pour ceux qui souhaitent quelque chose d'encore plus ostentatoire, la marque propose encore un aileron plus démentiel en carbone facturé CHF 3'100.-.

En d'autres mots, Jaguar vise avec ce modèle une clientèle qui souhaite clairement afficher le caractère sportif et bestial de leur véhicule… même si ça provoque quelques regards médusés par les badauds. Personnellement, l'ensemble m'a plu même s'il frise avec le « too much » et d'après moi, si la couleur de la carrosserie était un peu moins électrique, le style serait largement plus discret. Enfin, quand un client a 550 canassons au bout de sa pédale d'accélérateur, est-ce qu'il recherche réellement la tempérance ?

A l'intérieur

Une fois glissé et calé dans le siège conducteur, je suis heureux de voir que la marque ne s'est pas montrée aussi exubérante qu'à l'extérieur. A l'exception d'un « R-S » estampillé sur le volant, le tableau de bord et les sièges, rien ou presque ne laisse apparaître le côté bestial de la voiture. Même le compteur de vitesse s'arrête à 300km/h ce qui, en lisant le manuel, est la vitesse à laquelle l'ordinateur bloquera votre mise en orbite. Bien sûr, l'aluminium foncé sur le

tableau de bord dominant la fibre de carbone sur la console centrale apporte une touche de sportivité mais le tout reste une option extrêmement élégante (CHF 1’900.-).

Pour le cuir, c’est la même sensation de confort, élégance et sportivité. Les coutures dans la couleur de la carrosserie sont du plus bel effet sur ce cuir noir et les sièges offrent une très bonne assise et un agrément qui frise la perfection grâce aussi aux dizaines de réglages disponibles pour les sièges avant. Le seul bémol viendra de l’ordinateur de bord qui prend presque une seconde entre une action sur son écran tactile et l’affichage… consternant en 2014 tout comme l’option facturée CHF 640.- pour bénéficier d’une banquette arrière rabattable 60/40.

L’ensemble dégage une atmosphère raffinée tout en gardant un aspect sportif avec une qualité d’assemblage et de matériaux difficilement critiquable. Tout ou presque tombe naturellement sous les doigts et le volant offre une taille parfaite pour communiquer avec la horde sauvage qui se trouve sous le capot. Enfin, avec des volumes intérieurs spacieux, tout le monde trouvera sa place, y compris les bagages dans le coffre de 540 litres. Autrement dit, j’ai hâte de démarrer et de faire un tour !

Sous le capot

Comme mentionné dans l’introduction, Jaguar n’a pas fait les choses à moitié et même si le moteur est identique à la XFR, les ingénieurs ont encore un peu serré les boulons et les vis pour sortir 550 chevaux contre 510… c’est presque 10% de mieux. Un peu plus sérieusement, c’est surtout une révision de la gestion électronique du moteur ainsi qu’une modification de l’admission et l’échappement que ces gains ont été possibles.

Dans les faits, le bloc moteur entièrement en aluminium offre, via une cylindrée de 5 litres et d’un compresseur, une puissance de 550 CV à 6’500 t/min ainsi qu’un couple de 680 Nm entre 2’500 et 5’500 t/min. Ces données stratosphériques sont possibles grâce à la suralimentation du moteur V8 équipé, bien entendu, de 4 soupapes par cylindre et d’un double arbre à cames en tête.

Au volant

Le test grandeur nature peu commencer et le premier point qui envahit les oreilles, c'est le vrombissement du V8 quand il s'ébroue pour la première fois. En tant que conducteur, je suis tout de suite fixé sur la nature de l'engin et après quelques manœuvres dans un parking étriqué, je ne peux que remercier la caméra de recul et autres assistances car le gabarit est imposant.

A ma grande surprise, dans un mode de conduite absolument normal et avec une boite de vitesses positionnée en automatique, la voiture se montre terriblement sage. Les rapports de boite sont automatiquement changés dès 1'800 t/min dans un silence et une douceur déconcertante. Ajoutez à cette délicatesse de conduite un confort irréprochable pour le conducteur et ses éventuels occupants et je serais presque sur le point de dire que cette belle XFR-S est une bonne familiale qui permet de rouler sur l'autoroute à 120km/h en huitième vitesse à 1'750tr/min. Comme un diesel quoi !

Mais cette passivité est vite démentie par l'entrée d'autoroute qui doit me ramener chez moi. Sans trop de ménagement, je bouscule un peu la belle en étant plus généreux en essence avec la pédale d'accélérateur. Elle s'enivre au point de faire place à la bête. Dès que les 2'500 t/min sont franchis, l'avalanche de sensations arrive à bord au travers du vrombissement de l'engin et de la force qui me plaque contre mon siège. Alors que l'aiguille des km/h s'emballe et que celle des t/min entame un ballet inquiétant, je reste très attentif à la motricité du train arrière car avec 1 degré celsius à l'extérieur, je vois que le système anti patinage intervient encore alors que je suis sur le troisième rapport. Comme lors d'une soirée trop endiablée, c'est moi qui mets un frein à ces ébats et je calme la bête pour que la belle puisse revenir à des vitesses plus raisonnables.

Bien sûr, le véhicule est équipé de pneus hivernaux (265/35R20 à l'avant et 295/30R20 à l'arrière) mais l'avalanche de puissance et de couple est trop importante. De plus, comme c'est une propulsion, la prudence s'impose même si je n'ai pas pu m'empêcher de tester le mode Sport de la boîte et en particulier, le bouton Race sur la console centrale symbolisé par un drapeau à damier. L'activation de ce mode permet aux rapports de boîte de passer encore plus rapidement, d'avoir une meilleure réponse du moteur, d'affermir les suspensions et surtout, de laisser à la bête plus de champ pour vous échapper… ou non. Dire que la voiture est transfigurée n'est pas juste mais les différentes perceptions

sont portées à leur firmament avec une réactivité encore plus importante sur tous les composants ou presque.

A cause d'une météo hivernale, je n'ai pas pu totalement évaluer le potentiel de la bête et je ne peux que donner des impressions générales et à ce stade, elles sont bonnes. Ceci dit, le seul défaut est probablement lié au poids (2 tonnes !) car malgré la prouesse des ingénieurs à bien transmettre la masse via le châssis et les suspensions avec une amélioration générale de 30% vis-à-vis de la XFR, j'ai quand même ressenti cette lourdeur dans les virages ainsi qu'au freinage.

Enfin, toutes ces sensations ont un prix énergétique et ce n'est pas le réservoir de seulement 70 litres qui va vous faire oublier vos passages fréquents à la pompe. Avec une moyenne à 14 l./100 (12 en étant extrêmement sage), l'autonomie est inférieure à 500 kilomètres.

Verdict

Malgré ce déluge de sensations, mon verdict à la fin de cet essai reste mitigé. Pourtant, à l'exception du poids et du réservoir d'essence minimaliste, je n'ai rien à reprocher aux finitions, au moteur, à la tenue de route, aux échappements ou encore au freinage. Le problème en fait, c'est que je ne sais pas vraiment à qui s'adresse cette voiture.

Soyons clairs, vu les prestations et les sensations, la XFR-S ne craint pas la concurrence surtout avec un prix de départ de CHF 137'500.- et arrêté à CHF 149'300.- pour notre modèle d'essai. Toutefois, pour le marché helvétique, il lui manque quelque chose d'essentiel à mes yeux face à des concurrentes comme l'Audi RS6 (CHF 147'000.-), Mercedes-Benz E63 AMG 4Matic (CHF 143'900.-) ou encore la Porsche Panamera Turbo (CHF 199'500.-) : elle ne bénéficie pas de quatre roues motrices ! Comme l'a mis en exergue cet essai, c'est un problème majeur pour un pays qui affiche des températures basses 5 ou 6 mois par an. Pour justifier ce choix, la marque a mis en avant que l'adoption d'un système à deux roues motrices uniquement lui permettait de gagner en efficacité. Peut-être mais vu le poids de la voiture affiché à 2'090kg avec un empattement de 2'909 millimètres, je suis prêt à parier que cette stratégie n'est pas pertinente dans des pays où l'hiver est rigoureux.

Pour peu que la transmission intégrale ne soit pas essentielle pour vous, alors cette XFR-S a de sérieux arguments à faire valoir face à la concurrence germanique classique. Bien sûr, elle n'offre pas le même niveau de finition et la liste d'options est réduite (est-ce un problème ?). Mais sur le plan des impressions qu'elle distille derrière le volant, la belle peut se muer en bête à tout instant et fournir un plaisir exquis que vous soyez un simple quidam à la recherche de sensations fortes ou un conducteur confirmé qui veut jouer avec les lois de la physique et de la route !

Prix et options – Jaguar XFR-S

Prix de base : CHF 137'500.-

Dark Linear Aluminium et fibre de carbone : CHF 1'900.-

Système audio Meridian Premium 825 W : CHF 2'550.-

Tuner avec diffusion audio numérique (DAB) : CHF 600.-

Sac à skis : CHF 370.-

Caméra de recul : CHF 480.-

Recirulation d'air automatique : CHF 100.-

Phares Xénon HID bi-fonction avec éclairage avant adaptatif, feux de manoeuvre et système anti-éblouissement : CHF 800.-

Pare-brise chauffant avec temporisation : CHF 560.-

Système de navigation : CHF 3'100.-

Sièges arrière rabattables 60:40 : CHF 640.-

Système de surveillance anti-angle mort : CHF 700.-

Prix TOTAL : CHF 149'300.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar XFR-S, ainsi qu'au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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

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·466477
W.A.Y.

W.A.Y.

JAGUAR

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

SUPERCHARGED
W.A.Y.

W.A.Y.

Voitur.
Menu d'accueil
Nav
15:46
Config.
Réglages audio
Téléphone
Me conduire à la maison
Audio/Vidéo
FM 1
COULEUR3
Rock
104.2 MHz
AF MERIDIAN
Syst. navig.
1090
17:03 / 141 km
Arrêter guidage
Clim
Gch
20.0°C
Ext
1°C
Drte
20.0°C
NAV
PHONE
MENU

NAV
PHONE
MENU
MODE
AV
AUTO
START
ENGINE
STOP
P R N D S
OFF
ASL
W.A.Y.

W.A.V.

AG 466477
W.A.V.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

AG·466 477

AG·466 477