Essai – Jaguar XJ 3.0 V6 S/C AWD : Jaguar des neiges

La nouvelle XJ fut une petite révolution chez Jaguar à son arrivée il y a quatre ans. Rompant avec le style traditionnel de ce modèle emblématique, elle inaugura pour la première fois une motorisation diesel. Maintenant disponible en traction intégrale avec le V6 3.0 l. compressé, il était temps que nous nous attardions sur son cas lors d'un essai.

- V6 compresseur, 2'995 cm^3
- 340 CV à 6'500 t/min
- 450 Nm de 3'500 à 5'000 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 250 km/h (limitée)
- 0 à 100 km/h en 6.4 sec.
- Poids : 2'051 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'127 x 1'899 x 1'456
- Conso. mesurée : 13.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 234 g/km (E)
- dès CHF 115'000.-, modèle essayé: CHF 142'610.-

Texte : Julien Monnay / Photos : François Cuany

Jaguar a – enfin ! – compris l'intérêt de la traction intégrale dans un segment où toutes les berlines, BMW et Audi en tête, offrent au moins un modèle équipé de cette transmission. Cette longue berline à l'allure moderne et son moteur V6 compressé de 3.0 l. passant sa puissance sur les quatre roues saura-t-elle nous convaincre ?

Prenez place pour le compte rendu de ces quelques jours d'essai lors de la dernière période hivernale avec une voiture entièrement équipée pour m'amener à bon port.

A l'extérieur

Le design du dernier modèle XJ né en 2010 sous les traits du designer Ian Callum a définitivement enterré la ligne classique qui, durant 40 ans, était la signature de la Jaguar XJ. La ligne allongée, cintrée et épurée affiche une longueur de 5.12 mètres pour presque 1.90 mètres de large, rétroviseurs rabattus. Malgré ces mensurations, sa posture presque trapue lui donne une allure de berline sportive plutôt réussie avec une lunette arrière qui semble s'étirer à l'infini autour de la voiture, créant une ligne de toit flottante.

Encadrée par des phares au design effilé dotés de feux diurnes à LED, son énorme calandre chromée accueille un félin prêt à bondir hors de son emblème. La face avant dans sa globalité affiche une agressivité toujours teintée de luxe avec de larges aérations entourées de chrome.

A l'arrière, le jaguar surdimensionné trône fièrement sur la malle, entourée de blocs optiques aux traits verticaux remontant jusqu'au sommet des ailes. Les deux embouts d'échappement chromés de taille respectable sont positionnés aux deux extrémités du pare-choc et participent au raffinement de cette luxueuse berline sportive.

Les jantes de 20'' initialement prévues ont été remplacées par des roues alu hiver en 18'' afin de pouvoir rouler en toute sécurité par tous les temps. Malheureusement cette monte nuit esthétiquement à l'ensemble, les roues

semblant perdues dans ces grandes arches.

La teinte Ultimate Black de notre modèle d'essai manque cruellement de profondeur et ne permet pas d'apprécier les détails de cette ligne réussie. Une discrétion que les diplomates et leur chauffeur privilégieront, probablement.

A l'intérieur

L'ambiance intérieure de cette Jaguar XJ en finition « Portfolio » donne dans la sobriété de par ses teintes très foncées, que ce soit la sellerie noire ou les boiseries en chêne foncé. Bien que trop omniprésents à mon goût, la continuité qu'offrent ces placages tout autour de l'habitacle en passant au-bas du pare-brise apporte une touche d'originalité.

La console centrale très large intègre dans sa partie basse les commandes traditionnelles permettant d'effectuer les différents réglages du système de ventilation/climatisation et du système média. Dans sa partie haute, un grand écran tactile couleur 8 pouces reprend les fonctions de réglages du système audio et de climatisation en plus du GPS, de la caméra de recul, etc. Sur cet écran, il est également possible de régler le chauffage et/ou le rafraîchissement des sièges avec une facilité déconcertante. Il propose également le double affichage permettant au passager, pendant que le véhicule est en mouvement, de visionner un film DVD ou son émission de TV favorite grâce à la télévision numérique alors que les infos nécessaires à la conduite tel le GPS restent visibles pour le conducteur.

L'instrumentation est constituée d'un unique écran LCD qui affiche trois compteurs analogiques classiques mais synthétiques.

Les montants et le plafond sont recouverts d'alcantara de couleur claire « Ivory », ce qui permet de donner un peu de luminosité à cet intérieur qui en a grand besoin. Le double toit vitré (avant et arrière) aide également à éclairer l'habitacle.

Les matériaux utilisés sont d'une noblesse que seuls les Anglais sont capables de nous proposer avec un toucher de très bonne qualité et une finition du même rang.

L'espace intérieur permet à des adultes de grande taille d'être installés

confortablement à l'avant de cette XJ. Toutefois, il faut bien avouer que les places arrière ne sont pas si spacieuses que ce qu'on pourrait attendre d'une limousine. Mais pour les acheteurs habitués aux Business Class, une version LWB (châssis long) est également disponible. Les passagers installés à l'arrière disposent ainsi de 12 cm de plus pour leurs jambes. Comptez un surcoût d'environ CHF 6'000.-.

Pour le transport des bagages, misez sur des valises « taille basse », car même si le volume est correct avec 520 litres, le coffre a une profondeur importante à défaut d'une hauteur suffisante. Il permet toutefois de partir avec suffisamment de bagages pour toute la famille.

Sous le capot

Nous retrouvons donc sous le capot de notre Jaguar XJ le moteur 6 cylindres en V de 3 litres de cylindrée suralimenté par un compresseur développant 340 CV à 6'500 t/min et 450 Nm de couple de 3'500 t/min à 5'000 t/min. Ce moteur, qui procure d'excellentes sensations de puissance sur des modèles plus légers comme le roadster F-Type, reste très agréable à utiliser dans notre XJ, notamment grâce à son couple. Il y a tout de même près de 2 tonnes à tracter malgré une construction totalement en aluminium !

Ce bloc est accouplé à la boîte de vitesses automatique ZF à 8 rapports. Bien que n'étant pas la plus rapide lors des reprises, elle est d'une douceur incomparable lors des trajets urbains et efficace avec suffisamment de rapidité lors des changements manuels effectués à l'aide des palettes au volant.

Comme la plupart des voitures actuelles, la consommation est de mieux en mieux maîtrisée. La moyenne s'élève à 13.9 l./100km pour notre essai effectué tant dans un environnement urbain et ses interminables bouchons que lors de quelques trajets en altitude pour profiter du moteur et de la traction intégrale sur tous types de terrain. A noter que le constructeur annonce 9.9 l./100 km en trajet mixte et 14.4 l./100 km en urbain.

Au volant

Je m'installe sur le confortable siège « 20/20 » (pour 20 paramètres de réglages).

Je peux ainsi trouver la meilleure position de conduite. Parmi les quelques raffinements inhabituels, j'ai noté le réglage de l'appuie-tête électrique, celui de la longueur d'assise, le rembourrage latéral ainsi les fonctions de massage et chauffage/climatisation du placet et du dossier.

Le volant au design très réussi possède une jante suffisamment épaisse. Il permet de piloter toutes les commandes directement, mais je dois avouer que le raccord de cuir entourant la jante du volant face au conducteur est désagréable à la longue. L'aspect esthétique est réussi mais mes mains l'ont vite trouvé inconfortable.

Les commandes sont très faciles et assistées pour une conduite urbaine mais dès que l'on actionne le mode « Dynamic », les commandes et le châssis se métamorphosent et l'ensemble devient pour le moins sportif. Le moteur est une réussite avec une réponse instantanée à la pédale de gaz et un couple qui ne cesse d'augmenter jusqu'à 3'500 t/min et développant une puissante intéressante jusqu'à plus 6'000 t/min. Afin d'optimiser la consommation de carburant, le système de traction intégrale active les roues arrière jusqu'à ce qu'il détecte des situations risquant d'entraîner une mauvaise adhérence et peux envoyer, quasiment instantanément, jusqu'à 50% du couple sur les roues avant.

Ayant effectué de multiples trajets à la montagne dans des conditions hivernales, j'ai pleinement pu tester la qualité du système de traction intégrale sur des routes à faibles conditions d'adhérence. Le châssis reste confortable même sur des routes abîmées et en conduite sportive on se sent en sécurité et en confiance pour attaquer un peu quand les conditions de route le permettent ; et ce même lorsque l'adhérence est précaire. La transmission intégrale permet de rentrer dans des courbes recouvertes d'une fine pellicule de neige sans hésitation avec une voiture qui inscrit le train avant où nous avions décidé de le placer et qui s'extrait du virage avec une légère perte d'adhérence tout de suite gérée par le système de contrôle dynamique de la stabilité. N'oublions pas que nous avons entre les mains un engin de 2 tonnes !

Les prestations du moteur m'ont procuré bien du plaisir avec une poussée correcte même si on en veut toujours plus. Malheureusement, pour mes oreilles toujours avides de mélodie des V6, la qualité d'insonorisation de Jaguar est trop performante. J'en viendrais même à regretter qu'ils n'aient pas installé un haut-parleur à l'intérieur de l'habitacle pour profiter du son du V6 et de son

compresseur, un peu comme ses concurrents allemands.

Verdict

Après quelques jours passés au volant de cette Jaguar XJ à traction intégrale, je reconnais avoir bien pu profiter du confort et de la conduite de cette limousine.

Quand on parle de Jaguar, on parle souvent du prix. Alors oui, le modèle V6 Supercharged AWD débute à CHF 115’000.- et notre modèle d’essai comptait près de CHF 28’000.- d’options. Mais force est de reconnaître qu’à ce prix là, on a un produit mêlant luxe et sportivité dans une berline au look unique, tellement différent des constructeurs traditionnels et dans la même gamme de prix de ses plus proches concurrentes.

Du reste, la traction intégrale sur ce modèle de Jaguar devrait permettre à la marque de faire les yeux doux à une clientèle qui les boudait, la faute à leur monoculture « propulsion » jusqu’ici. Pour le conducteur de berline statutaire qui a besoin d’un véhicule polyvalent et sécurisant dans toutes les conditions d’adhérence, la Jaguar XJ AWD et sa personnalité unique méritent de s’y attarder!

Prix et options – Jaguar XJ 3.0 V6 S/C AWD Portfolio SWB

Prix de base : CHF 124’000.-

Peinture métallisée : CHF 1’400.-

Caméra de recul avec guidage : CHF 480.-

Roue galette 18″ : CHF 140.-

Phares Xenon avec éclairage adaptatif : CHF 1’200.-

Pare brise chauffant : CHF 560.-

Sièges réglables 20/20 directions et fonction massage : CHF 3’100.-

Système de surveillance anti-angle mort : CHF 850.-

Vitres fumées : CHF 560.-

Store pour lunette arrière, à commande électrique : CHF 660.-

Entertainment Pack 1 : CHF 5’300.-

Régulateur automatique de vitesse et de distance ACC : CHF 2’400.-

Pack éclairage CHF 1’860.-

Prix TOTAL : CHF 142’610.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar XJ 3.0 V6 S/C AWD Portfolio SWB, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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-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·461033
W.A.Y.

AG·461033
W.A.Y.

4x4
BY JAGUAR
W.A.Y.

AG·461033
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

JAGUAR
START
ENGINE
STOP
Sièges avant
Ext -3°C Nav
1:13 PM
Zne siège
Zne siège
Démarrer
Arrêter
Massage
Démarrer
Arrêter
MENU
PHONE
NAV
MODE
AV
W.A.Y.

JAGUAR
W.A.Y.

JAGUAR
JAGUAR
AWD
W.A.Y.

E
F
1:10 PM
- 3 °c
Radio : FM 1
JOHN
107.0 MHz
17210 km
120
140
160
100
180
80
200
60
220
40
240
20
260
km/h
4
5
6
rpm x 1000
3
7
2
P
1
0
W.A.Y.

AG 461 033
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·461033

AG·461033

AG·461033
W.A.Y.

AG·461033
W.A.Y.

W.A.Y.

1:11 PM
- 3 °c
Radio : FM 1
JOHN
107.0 MHz
17210 km
km/h
rpm x 1000
W.A.Y.

MERIDIAN
SURROUND
JAGUAR
W.A.Y.

5 pm Météo
1:25 pm Pardonnez-moi
MENU
PHONE
MODE
A/C
AUTO
R
N
D
W.A.Y.

AG·461033

AG·461033
W.A.Y.

AG·461033
W.A.Y.

JAGUAR

AG 461 033
W.A.Y.