Essai – Jaguar XJR : Luxe et performances, sans compromis

Incontestablement Jaguar a tout mis en œuvre ces dernières années pour moderniser son image lors du renouvèlement de ses modèles. Le constructeur Anglais comble une dernière lacune en enrichissant sa gamme d'une berline de luxe ultra performante, la Jaguar XJR. Bienvenue à bord du vaisseau amiral.

- V8 compresseur, 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 : 280 km/h (limitée)
- 0 à 100 km/h en 4.6 sec.
- Poids : 1'965 kg
- Long./larg./haut. (mm): 5'127 x 1'899 x 1'456
- Conso. mesurée : 12.5 l/100 km
- Emissions CO_2 : 270 g/km (G)
- dès CHF 174'800.-, mod. essayé: CHF 182'990.-

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Bob de Graffenried, Sébastien Moulin

---

Le badge «R», synonyme de sportivité et d'exclusivité, est la réponse de Jaguar aux séries « M » de BMW, « AMG » de Mercedes-Benz et « RS » d'Audi.

Basée sur la berline XJ lancée en 2010, dont Wheels-And-You vous a présenté la version Supersport diesel et AWD Supercharged, la XJR constitue le sommet de gamme, tant du point de vue luxe que performance. Un modèle ultra moderne tourné vers l'avenir sans renier pour autant le passé légendaire de la marque.

A l'extérieur

La Jaguar XJR est une voiture qui en impose, par sa prestance autant que par son élégance. Du pare-brise, particulièrement incliné jusqu'à l'arrière, les lignes élancées de cette berline semblent interminables. La malle de coffre, totalement intégrée dans la chute du toit renforce encore davantage cette impression de longueur.

Majestueuse, mais pas ostentatoire. Les différences stylistiques par rapport à la XJ Supersport se limitent à quelques détails comme un bouclier avant plus agressif, des ouïes d'aération sur le capot, des jupes latérales et un fin spoiler arrière. Les étriers de freins rouges, la quadruple sortie d'échappement et les fameux badges « R » rouge et vert qui ont trouvé place sur la calandre, la malle et plus discrètement sur les ailes avant, annoncent la couleur. Nous sommes bien en présence d'une Supercar.

La face avant offensive, un porte-à-faux court et une partie inférieure musclée offrent un contraste saisissant avec la ligne effilée et gracieuse du toit panoramique. Certains y voient une influence directe de la berline originale XJ de1968 mais il faut faire preuve de beaucoup d'imagination.

Les feux arrière effilés qui enveloppent les ailes auraient pu donner à la Jaguar XJR des faux airs de vieilles Japonaises, mais heureusement le choix d'une décoration dépouillée exprime une élégance raffinée. Le coffre n'arbore qu'un Jaguar bondissant encadré des logotypes "XJ" et "R".

A l'intérieur

La sportive XJR ne fait aucune concession au confort. Son habitacle est à la hauteur de ce qu'on attend d'une Jaguar, sportif et luxueux. Du cuir fin recouvre presque tout les plastiques, la présence des chromes est bien dosée et l'assemblage irréprochable. Bref, une ambiance délicieusement raffinée dans une lumière savamment tamisée par le toit panoramique en verre thermo-réfléchissant qui s'étend sur toute la longueur du toit.

A bord de la XJR vous serez à l'aise. Quelque soit votre place dans l'habitacle, vous disposerez de sièges en cuir chauffants et rafraîchissants estampillés du Logo R. Leur maintien en virage est exemplaire et les grands gabarits disposeront d'un espace suffisant aux genoux, même à l'arrière. De quoi profiter au maximum du système audio Meridian qui propose une qualité de son digne des meilleures salles de concert.

Les compteurs classiques ont cédé leur place à une instrumentation virtuelle qui affiche les différents cadrans et informations de l'ordinateur de bord. La fonctionnalité d'un tel système est vraiment pratique, selon le mode de conduite, certains écrans s'effacent pour céder temporairement leur place pour d'autres informations, comme par exemple le rapport engagé en mode sport ou le GPS. Déroutant au début, mais finalement on s'y fait assez vite et on se surprend à surfer entre les différentes configurations. A noter que durant mon essai, à deux reprises, l'écran est devenu complètement noir durant quelques secondes… pour le coup c'est vraiment déstabilisant !

S'il fallait absolument produire une doléance concernant l'intérieur de cette Jaguar XJR, je montrerai du doigt l'horloge de bord qui trône au centre de la planche de bord. Un modèle analogique basique, probablement de belle facture, mais sur une voiture de ce prestige j'aurai préféré un chronomètre signé d'un horloger suisse.

Les dimensions du coffre sont respectables. Sa capacité de 520 litres permet de voyager avec la dose de superflus incombant généralement à ce genre de voiture.

Sous le capot

Le V8 5.0 litres à compresseur qui anime cette Jaguar XJR est le même que celui de la XKR-S. La XJR n'a donc rien à envier aux coupés sportifs. Avec ses 550

chevaux et son couple phénoménal de 680 Nm, disponible entre 2’500 et 5’500 t/min, la puissance est présente à profusion. Les 100 km/h sont atteints en à peine 4,6 secondes, la vitesse maximum étant limitée à 280 km/h.

Véritable bijou de technologie, ce moteur tout aluminium transmet la puissance aux roues arrière via une boîte automatique à 8 rapports pouvant être commandée depuis les palettes au volant.

Au volant

A bord des limousines Jaguar, le propriétaire est habituellement assis à l’arrière et laisse Nestor conduire. Pas certain qu’il en soit de même pour la XJR : qui serait assez stupide pour se priver du plaisir qu’on ressent à son volant ?

Une pression sur le démarreur, le sélecteur de vitesse apparait comme par magie et déjà vous êtes dans l’ambiance. La quadruple sortie d’échappement donne de la voix, ses vocalises sont envoûtantes, c’est beau !

Malgré ses dimensions imposantes, je me sens étonnamment à l’aise au volant de la XJR. Sa structure aluminium et ses suspensions pilotées y sont certainement pour quelque chose. Cette limousine peut déplacer ces occupants sur un duvet de plume avec une douceur et confort incomparable. Rien ne semble perturber cette grande limousine, même pas les nids de poule.

Mais sous ses airs de grand-père pépère la XJR ne demande qu’à sortir ses griffes. Pour cela tournez la petite molette sur la console centrale vers le mode « sport », un drapeau à damier s’affiche sur les écrans et ça devient intéressant ! Les suspensions se raidissent et les temps de réponse diminuent. En conduite dynamique, lorsqu’on bouscule un peu la bête, elle surprend par son agilité. Le modèle mis à notre disposition était encore équipé de pneus d’hiver, je n’ose pas imaginer l’efficacité avec une monte d’été. Le plus bluffant est probablement l’inépuisable puissance du V8 compresseur… il pousse sans fin ! Le tout étant parfaitement maîtrisé par une boîte semi-automatique à huit paliers que j’ai trouvé incroyablement performante.

Les choses se compliquent un peu lorsque je me retrouve sur une chaussée à faible coefficient d’adhérence. Toute une batterie d’équipements électroniques

permet alors de corriger les faux pas et ainsi éviter les grosses bêtises, mais pour le conducteur lambda que je suis, la prudence s'impose. Dans ces conditions, la Jaguar XJR a très peu de chance de concurrencer ses rivales allemandes, adeptes des quatre roues motrices. Une crainte des conditions hivernales pourrait pénaliser les ventes sous nos contrées.

La Jaguar XJR reste un monstre de puissance, et tant d'énergie a un prix. Lors de notre essai nous avons consommé en moyenne 12,5 l/100 km, pour des émissions de CO2 de 270 g/km.

Verdict

La Jaguar XJR est une voiture sportive déguisée en limousine. « XJ » pour le confort et « R » pour Racing ! Une combinaison historique dans la gamme du constructeur britannique, mais qui n'a probablement jamais été aussi réussie.

Avec cette Jaguar, les britanniques peuvent se targuer de disposer d'une limousine polyvalente, ultra sportive et en même temps susceptible de dorloter la famille royale dans un confort extrême tout en donnant du plaisir à son chauffeur.

Il est juste regrettable que cette magnifique berline n'offre son plein rendement que par beau temps, lorsque le bitume est sec.

Le luxe et le prestige ça se paie. Avec un prix de base à CHF 174'800.- la Jaguar XJR n'est pas à la portée de toutes les bourses, mais contrairement à ses concurrentes allemandes, à ce prix là elle possède déjà un équipement considérable. A titre d'exemple, pour acquérir la Jaguar XJR 5.0 V8 «toutes options» mise à ma disposition pour ce test, il vous faudra débourser la modique somme de CHF 182'990.-.

Prix et options – Jaguar XJR 5.0 V8

Prix de base : CHF 174'800.-

Peinture métallisée : CHF 1'400.-

Détection de la qualité de l’air et recyclage : CHF 100.-

Pare brise chauffant : CHF 560.-

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

Vitres fumées : CHF 560.-

Store pour lunette arrière électrique : CHF 660.-

Illumination Pack : CHF 1’860.-

DAB : CHF 600.-

Dual-View-Display incl. WhiteFire Headphones : CHF 1’600.-

Prix TOTAL : CHF 182’990.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar XJR 5.0 V8, ainsi qu’au garage Autobritt SA pour la logistique.

A lire aussi

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-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·119857
W.A.Y.

AG·119857

W.A.Y.

AG-119857
W.A.Y.

W.A.Y.

AIRBAG
W.A.Y.

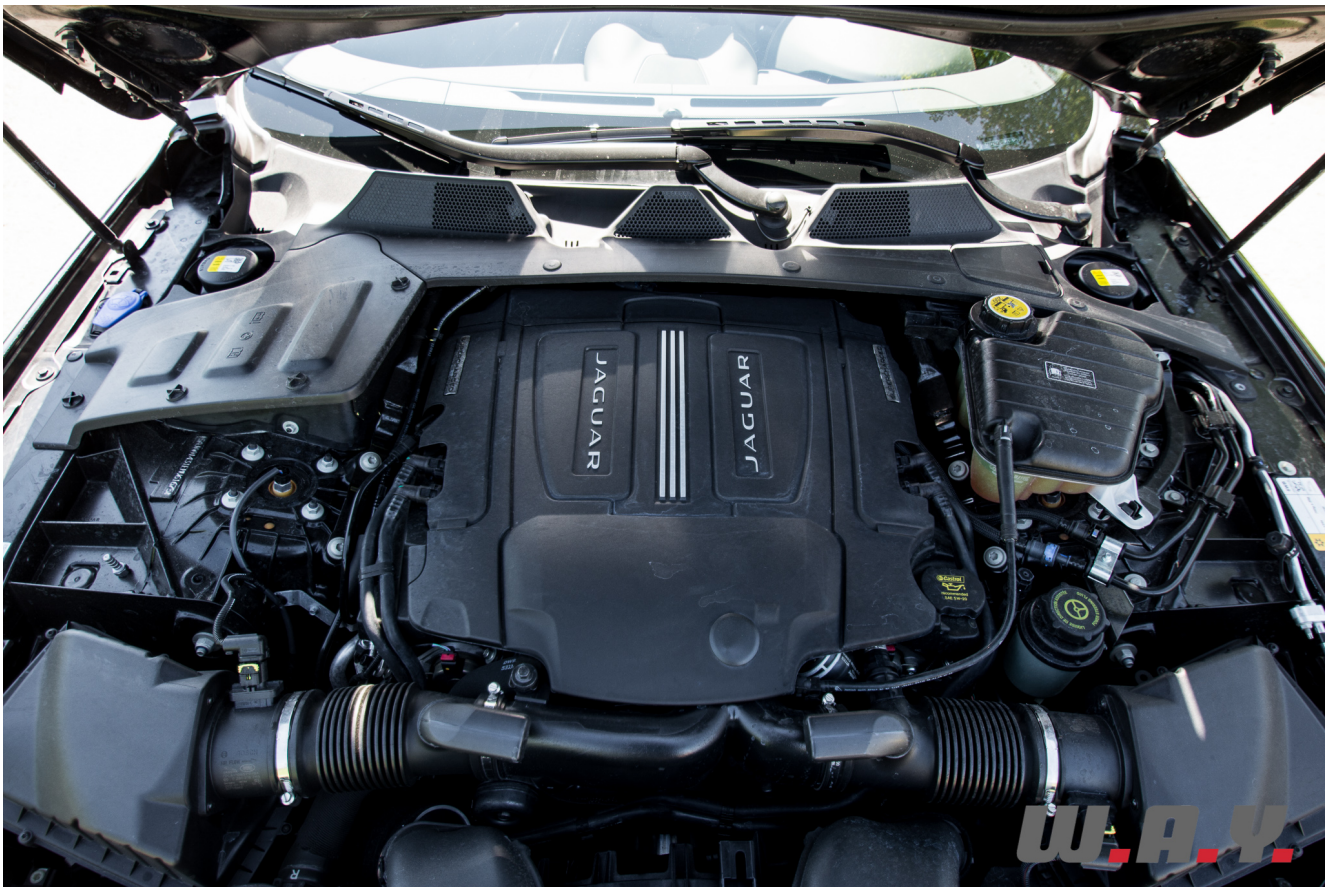
12:12
13 °c
Autonomie: 325 km
km/h
rpm x 1000
SUPERCHARGED
P

Voitur
Menu d'accueil
JAGUAR
12:05
Config.
Réglages audio
Téléphone
Me conduire à la maison
Audio/Vidéo
iPhone...
P. 3
03:38
Karma Chameleon
MERIDIAN
Syst. navig.
Position actuelle
LES ETERPIS, GOLLION...
Saisie dest.
Clim
Gch
20.0°C
Ext
13°C
Drte
20.0°C
MENU
PHONE
NAV
MODE
AV

km/h
rpm x 1000
SUPERCHARGED
1
2
S
ECO OFF

11766 km
W.A.Y.

JAGUAR
LAND ROVER
JAGUAR
W.A.Y.


JAGUAR
JAGUAR
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 119 857
W.A.Y.

AG·119857
W.A.Y.

W.A.Y.

W.A.Y.

Menu d'accueil
12:16
Audio/Vidéo
Branchez USB
Réglages
Téléphone
Me conduire
Syst. navig.
Position actuelle
Clim
Gch
20.0°C
Ext.
13°C
Drte
20.0°C
MENU
PHONE
NAV
MODE
AV
AUTO
A/C
MAX
AUTO
START
W.A.Y.

AUTO
AUTO
20.0
AUTO
A/C
20.0
AUTO
W.A.Y.

W.A.Y.

RELAIS
MONTEMARINO
AG·119857
W.A.Y.

AG·119857
SUPERCHARGED
W.A.Y.

R-S

JAGUAR

JAGUAR
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·119 857
W.A.Y.

W.A.Y.

AG 119857
W.A.Y.