Essai – Jaguar XKR-S Convertible : The Very Big Cat

Alors que Jaguar vient de présenter son nouveau roadster deux places, la F-Type, il est temps pour Wheels And You de s'intéresser au « grand » cabriolet de la marque, la XK, dans sa déclinaison la plus extrême, la XKR-S Convertible.

- V8, 5'000 cm^3
- 550 CV à 6'000 – 6'500 t/min
- 680 Nm de 2'500 à 5'500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 6 rap.
- Vitesse maxi : 300 km/h
- 0 à 100 km/h en 4.4 sec.
- Poids : 1'837 kg
- Conso. mixte : 17 l./100 km
- Emissions de CO_2 : 292 g/km (G)
- dès CHF 189'300.-
  modèle essayé : CHF 192'350.-

Texte : Sébastien Morand / Photos : Jérôme Marchon et Yves Zogheb

---

Âmes sensibles s'abstenir. Avec son V8 compresseur de 550 CV et son look très tape-à-l'œil, cette Jaguar XKR-S Convertible va secouer les puristes de la marque.

Certes l'élégance britannique est toujours au rendez-vous, mais on a plus l'impression que le costume trois pièces est resté au dressing pour laisser place au short de boxeur !

A l'extérieur

Nous l'avions découverte en mars dernier à Genève, aussi dans la livrée « Polaris White » qui sied à notre modèle d'essai et nous avions été subjugué par son apparence particulièrement bestiale. Autant une XK, coupé ou cabriolet, reste une voiture relativement discrète qui mise avant tout sur l'élégance et le charme anglais, autant dans cette livrée « R-S », elle bouleverse le protocole.

Son large bouclier avant est affublé d'imposantes prises d'air et d'une lame en carbone en prolongement de l'imposant capot moteur lui aussi mis au diapason du badge avec des ouïes estampillées « Supercharged » affichant clairement la mécanique qui s'y cache au-dessous. Comme sur le Coupé présenté en 2011, les jantes sont spécifiques à cette version super sportive, des splendides Vulcan 20″ en alliage forgé (de série). Sur notre XKR-S Convertible, elles bénéficient en plus de la finition « noir brillant » disponible en option (CHF 1'000.-). Elles font d'ailleurs un excellent rappel avec les différents attributs sportifs de cette XKR-S qui sont eux en carbone. L'élément le plus proéminent de cet arsenal en composite est le spoiler arrière qui jure un peu selon moi, ternissant légèrement l'élégance « So British » que nous retrouvons habituellement sur une Jaguar. Si cet aileron passe encore sur le coupé, il est à mon goût de trop sur ce cabriolet, d'autant plus sur une auto blanche comme la nôtre. Ultime touche d'extravagance, la quadruple sortie d'échappement qui nous promet des vocalises dantesques et croyez moi, ça va chanter grâce au système d'échappement Performance monté de série sur ce modèle !

Exception faite de ces détails plutôt très voyants ainsi que des bas de caisse spécifiques, la XKR-S Convertible reprend les lignes, apparues sur le restylage du modèle 2012, de ses sœurs bien plus sages. Elle conserve bien évidemment la traditionnelle capote en tissu pour le plus grand plaisir des amateurs de vrais cabriolets. Je dois reconnaître que je partage volontiers cet avis et que j'ai un peu de peine avec cette mode des toits durs rétractables.

A l'intérieur

Une fois à bord, parfaitement bien installé dans les sublimes sièges baquets qui équipent cette version XKR-S, je constate que l'agressivité et la sportivité de son apparence extérieure ont laissé place au raffinement et au luxe si cher à la marque britannique. Le cuir noir habille la quasi totalité de l'habitacle avec une surpiqûre blanche très élégante qui dans notre cas rappelle en plus la teinte de la carrosserie. La finition est haut de gamme, digne d'une Jaguar. Bien sur il y a quelques plastiques par-ci par-là, certes de bonne facture, mais il ne faut pas rêver, de nos jours, il n'y a que dans une Rolls-Royce qu'on atteint le sans faute… et encore !

Pas de révolution au niveau du design des compteurs, il paraît clair que le modèle XK arrive en fin de carrière, cette XKR-S en est probablement l'ultime évolution. D'ailleurs avec l'arrivée de la F-Type, nous nous sommes laissés dire que la XK serait prochainement totalement revisitée pour devenir une vraie quatre places, que ce soit en coupé ou en cabriolet. En effet pour le moment, cette XK est une 2+2 qui permet d'emmener vos jeunes enfants sur les places arrière ou alors vous dépanner sur quelques kilomètres, mais vraiment s'il faut.

La console centrale intègre le sélecteur de vitesses à la forme arrondie déjà connu des autres modèles de la marque, la XF et la XJ. Là aussi point d'innovation, il s'agit de l'ancienne transmission six rapports et non pas la nouvelle boîte 8 vitesses qui équipait la XF 2.2D récemment essayée. Pour le reste, l'équipement est à la hauteur du standing de la voiture, parfaitement complet de série incluant entre autres un système audio Bowers & Wilkins de 525 W avec 16 haut-parleurs… bon entre nous, je n'en ai pas vraiment profité tellement la musique du V8 m'a envoûté.

Vous l'aurez compris, cette Jaguar se savoure avant tout à deux, dans un confort princier et pour cela le coffre de 200 litres, capote ouverte, ou 313 litres une fois cette dernière fermée, permettra d'accueillir sans peine tous vos bagages. La différence avec le coupé est moindre puisque dans cette configuration, la malle arrière offre un volume de 330 litres. Que les pères de famille pressés soient rassurés, le constructeur vient d'annoncer l'arrivée d'une même version sauvage de sa berline XF, la XFR-S, que nous nous réjouissons d'essayer.

Sous le capot

La pièce de résistance se trouve sous le long capot de notre félin d'Outre-Manche, un démoniaque V8 5.0 litres à compresseur dont la puissance culmine à 550 CV pour un couple herculéen de 680 Nm disponible de 2'500 à 5'500 t/min. Certes cette motorisation n'est pas nouvelle puisque la version atmosphérique équipe l'entrée de gamme XK avec une puissance « modeste » de 385 CV et qu'une déclinaison XKR de 510 CV est aussi disponible au catalogue. Mais alors, est-ce que le gain de 40 CV en vaut vraiment la chandelle ? En puissance pure, je ne suis pas convaincu du bénéfice, par contre, les 55 Nm de couple supplémentaires sont bien présents en comparaison d'une XKR normale dont j'ai pu prendre le volant pour quelques kilomètres.

Les performances sur le papier sont elles aussi plus aguichantes puisque le 0-100 km/h est abattu en quatre dixièmes de moins, soit 4.4 secondes et que la vitesse maximum, limitée électroniquement, atteint 300 km/h au lieu de 250 km/h pour sa petite sœur. Vous imaginez bien qu'avec de tels chiffres, il y a une valeur qui va prendre l'ascenseur… la consommation d'essence bien évidemment ! Selon la fiche technique, le cycle mixte s'établit à 12.3 l./100km, 8.6 l./100km pour l'extra urbain et 18.9 l./100km pour l'urbain. Mais avec 550 CV à disposition pendant une semaine, je n'ai pas lésiné à faire gronder le V8. Du coup, sur un peu plus de 1'500 km d'essai, j'ai mesuré une consommation moyenne de 17 l./100km alors que l'ordinateur de bord annonçait environ 1 litre de moins. Ce dernier m'a d'ailleurs gratifié d'un « petit » 10.3 l./100km sur un trajet exclusivement autoroutier. Par contre, il a affiché presque le double, 20.4 l./100km précisément, lors d'un jogging sur des petites routes de montagne. Et alors me direz vous, ce n'est pas parce que cette XKR-S a du sang noble qu'elle doit se tenir comme une sainte ! Pis d'abord, une légère pression sur l'accélérateur et vous aurez totalement gommé de votre mémoire ce détail futile. Il n'y aura que les passages à la pompe qui vous le rappelleront, un peu trop fréquents d'ailleurs car cette Jaguar souffre d'une contenance de réservoir un peu faible, 70 litres environ, pour une GT digne de ce nom, qui plus est gourmande.

Comme expliqué précédemment la mécanique est couplée à une transmission automatique 6 rapports. A défaut d'être innovante, elle répond tout à fait au cahier des charges de cette grosse GT dont l'objectif premier est d'avaler les kilomètres, avec en prime la possibilité de pouvoir arracher l'asphalte au rythme effréné de sa cavalerie suralimentée. Amateur de sportivité pure et dure, passez

votre chemin, ici point de boîte séquentielle, voire manuelle pour les puristes, c'est au volant d'une Lady, certes un peu Gaga dans cette livrée XKR-S, que vous vous trouvez.

Au volant

Gaga vous le serez très vite une fois que vous aurez succombé une première fois à la pression du bouton Start. A cet instant précis, le V8 s'éveille dans un feulement rauque et puissant transformant le chat somnolant en une vraie bête sauvage. Oh my gosh, ce sujet de sa Majesté est presque insolent ! Et là, une seule idée m'envahit l'esprit… décapoter au plus vite et trouver un tunnel !! Les amateurs me comprendront – tant pis pour les autres – la musique d'un moteur est un élément primordial à mes yeux, enfin à mes oreilles devrais-je dire… Vous l'aurez compris, avec cette XKR-S Convertible, mes envies sont comblées.

Une chance que mon essai se soit déroulé en automne, l'air frais m'a permis de garder les idées claires pour continuer de manière objective – si si, je vous promets – à vous parler de cette belle Anglaise. D'ailleurs ce n'est pas concevable de faire chanter en continu cette noble diva. Une fois la capote en place, vous pourrez cruiser sur autoroute dans un silence solennel et un confort irréprochable. L'amortissement est excellent, la douceur s'impose, quel raffinement. Décapoté, même constat, les vitres remontées et le coupe-vent en place, c'est un réel bonheur. Bon, attention toutefois, la rechute n'est pas loin… après avoir délicatement placé le sélecteur sous « S » et avoir activé le mode Dynamic via un bouton arborant fièrement un drapeau à damier, une légère pression sur la palette de gauche, un rapport tombe, puis deux et j'attaque les virages, au rythme des hurlements et borborygmes du V8. On croirait entendre un chasseur Spitfire de la Royal Air Force. Ça y est, j'ai encore succombé et la gomme des énormes pneumatiques arrière, 295/30 R20, ne fait plus qu'un avec le goudron qui défile sous les roues de mon destrier.

Petit bémol, il faut reconnaître que la voiture souffre un peu de son poids, plus de 1'800 kg quand même. Malgré cela, aidée par l'armada de chevaux qui se jouent de cet embonpoint, cette Jaguar propose des excellentes qualités dynamiques. Elle vire à plat, parfois en dérivant latéralement du postérieur, offre un comportement sain et transforme vos trajets quotidiens en moment de pur plaisir.

Revenons brièvement sur sa petite sœur, la XKR. Si j'avais trouvé sa mécanique un tout petit peu moins punchy, sur la route l'écart se creuse et la XKR-S marque le pas avec un train avant beaucoup plus incisif procurant ainsi des sensations encore plus envoûtantes.

Verdict

Un vrai plus cette XKR-S malgré les CHF 22'000.- à rajouter sur le tarif de base par rapport à une XKR normale. Mais attention, il ne faut pas s'arrêter à cela, car avec l'équipement inclus sur cette version, c'est Byzance ! En effet, en listant les options qu'il faudrait rajouter sur une XKR pour atteindre le niveau de la XKR-S, vous obtenez un prix final largement supérieur. Je vous le dit, c'est une affaire cette XKR-S !

Après vient la question du sens ou plutôt du non-sens d'une telle débauche sur une voiture à vocation plus élégante que bestiale. En analysant le choix à disposition, Mercedes SL AMG, BMW M6, Maserati GranCabrio MC, Audi RS5 Cabriolet, tout porte à croire qu'il y a un marché pour de tels produits et c'est tant mieux ! Surtout, qu'à l'exception de l'italienne, il faut admettre que notre XKR-S surclasse ses concurrentes, germaniques donc, en matière d'élégance mais aussi pour son look très piquant. Oui oui un peu trop peut-être, surtout sur ce modèle « Convertible » du surcroît tout de blanc vêtu, mais au diable les médisances, la symphonie de la mécanique envoûtée et enivrante de cette XKR-S aura bien vite fait de les faire taire.

Prix et options – Jaguar XKR-S Convertible

Prix de base : CHF 189'300.-

Radio DAB : CHF 600.-

Caméra de recul : CHF 480.-

Jantes 20″ Black Vulcan, finition noir brillant : CHF 1'000.-

Recirculation d'air automatique : CHF 100.-

Phares autodirectionnels : CHF 870.-

Prix TOTAL : CHF 192’350.-

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour le prêt de cette Jaguar XKR-S Convertible.

A lire aussi

Essai – Jaguar XF 2.2 D : L’âge de Raison

Essai – Jaguar XJ Supersport : Révolution de A à Z

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

JAGUAR XKR-S
AG·383068
XK
XKR-S

JAGUAR

RS
W.A.Y.

W.A.Y.

JAGUAR
JAGUAR
SUPERCHARGED
W.A.Y.

JAGUAR
km/h
20
40
60
80
100
120
140
160
180
200
220
240
260
280
300
P R N D S
0
km/h
RPM X 1000
0
1
2
3
4
5
6
7
8
W.A.Y.

START
STOP
P R N D S
W.A.Y.

AG 383 068
W.A.Y.

JAGUAR XKR-S
W.A.Y.

JAGUAR XKR-S
W.A.Y.

AG·383068
XK
R-S
W.A.Y.

AG·383068
JAGUAR XKR-S
W.A.Y.

W.A.Y.

AG·383068
W.A.Y.

AG 383 068
W.A.Y.

JAGUAR XKR-S
W.A.Y.

JAGUAR XKR-S
W.A.Y.

R-S
W.A.Y.

AG 383 068
W.A.Y.