Premier contact – Jaguar XE et XF AWD : L’offensive britannique

Pour rivaliser notamment avec l’armada germanique, Jaguar élargi son offre en équipant ses berlines XE et XF d’une transmission intégrale. Wheels And You s’est rendu en Autriche pour les découvrir.

- 4 cylindres, diesel, 1’999 cm^3
- 180 ch à 4’000 t/min
- 430 Nm de 1’750 à 2’500 t/min
- Boîte de vitesses automatique, 8 rap.
- Vitesse maxi : 225 / 222 km/h
- 0 à 100 km/h en 7.9 / 8.4 sec.
- Poids : 1’615 / 1’700 kg
- Conso. mixte : 4.7 / 4.9 l/100 km
- Emissions CO_2 : 123 / 129 g/km
- dès CHF 50’500.- / CHF 56’000.-

Texte et photos : Sébastien Morand

Pas besoin de le rappeler, les déclinaisons quatre roues motrices sont très prisées dans notre pays. Il est donc d'autant plus important pour Jaguar de se positionner sur ce segment.

Fait intéressant à relever, avec l'arrivée de ces nouvelles XE et XF, le constructeur dispose maintenant d'une gamme complète équipée d'un système 4×4. Il y avait déjà la XJ et la F-Type, plus le premier SUV de la marque, le F-Pace, que nous avons aussi essayé à cette occasion, de quoi proposer une véritable alternative aux leaders du marché.

Esthétique

En terme de design, rien ne permet de différencier un modèle à transmission intégrale d'un autre, et cela aussi bien pour la XE que la XF. La seule chose, c'est le petit logo AWD (All Wheel Drive) que l'on retrouve à l'arrière de la voiture.

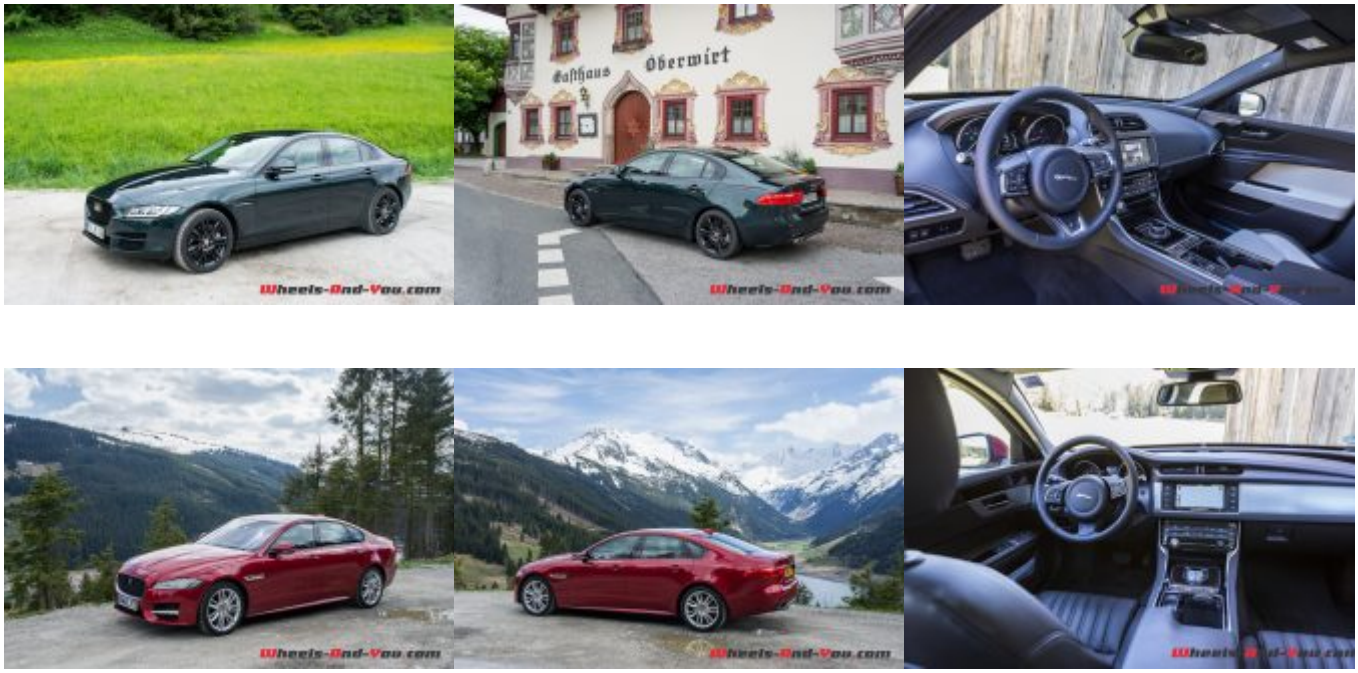
Notons également que les deux véhicules se ressemblent énormément, identité familiale oblige, au point qu'il est très facile de les confondre. Extérieurement, il n'y a que la longueur qui trahit la XF puisqu'elle affiche presque 30cm de plus que le modèle XE, soit 4'954mm contre 4'672mm. La largeur et la hauteur sont quasiment identiques, impossible de voir la différence simplement en les regardant.

Dans les deux cas, les voitures arborent une ligne élégante et dynamique, une véritable réussite à mes yeux. C'est bien plus sexy que les berlines allemandes, mais ça je vous l'avais déjà dit lors de mon essai de la XE 3.0 V6 S.

A bord, c'est pareil, aucun changement pour ces déclinaisons 4×4 par rapport aux versions normales. Par contre, entre la XE et la XF, on note bien évidemment un espace plus généreux dans la XF et cela se remarque très rapidement. De plus,

toujours dans la XF, la qualité de présentation est légèrement supérieure.

L’équipement est quant à lui identique, le constructeur a cependant profité du lancement de ces nouveaux modèles pour équiper la gamme d’un nouveau système infotainement appelé « InControl Touch Pro ». Cette technologie répond aux besoins des clients d’être totalement interconnectés, ou presque, avec leurs voitures.



Sous le capot

En fait, une XF 4×4 ce n’est pas totalement une nouveauté puisque la transmission intégrale était déjà disponible avec le V6 3.0 essence de 340 ch. C’est d’ailleurs ce moteur qui équipe la XJ AWD et que l’on retrouve également dans la F-Type et le F-Pace.

Ce qui change, c’est que dorénavant les quatre roues motrices sont aussi couplées au tout nouveau moteur 2.0 i4D, connu sous le nom de code Ingenium. Ce dernier développe 180 ch à 4’000 t/min pour un couple maximum de 430 Nm entre 1’750 et 2’500 t/min. Quelle que soit la voiture, XE ou XF, la motorisation est identique. Dans les deux cas elle est couplée à une boîte automatique ZF à 8 rapports.

Dues au poids, 1’615 kg pour la XE et 1’700 kg pour la XF, les performances sont

légèrement différentes. La XE réalise le 0-100km/h en 7.9 secondes contre 8.4 secondes pour la XF. Derrière le volant ça se ressent plutôt clairement, j'y reviendrai un peu plus tard.

Tout logiquement, la consommation diffère aussi un petit peu. En utilisation mixte, la fiche technique promet 4.7 l/100km pour la XE et 4.9 l/100km pour la XF. L'écart est donc faible, en tout cas sur le papier. Cependant nous n'avons pas pu vérifier ces valeurs lors de cette brève prise en main. A noter encore que pour ces versions AWD, le constructeur annonce une augmentation de 0.6 l/100km par rapport aux modèles deux roues motrices.

Au volant

Les conditions météo étaient plutôt clémentes lors de notre séjour à Kitzbühel, excepté quelques averses sur la fin. Il était donc difficile de réellement constater l'avantage de la transmission intégrale. Je serais curieux d'essayer les deux déclinaisons, propulsion et AWD, en parallèle, et sur la neige bien sûr.

Toutefois, les routes du Tyrol offrent des courbes généreuses pour confirmer l'excellent comportement routier de ces deux berlines anglaises. Le système 4×4 péjore un peu l'agilité des autos, mais en terme de ressenti c'est faible tant que l'on respecte le code de la route.

A ce petit jeu, la XE AWD sort gagnante car les 180 ch sont amplement suffisants pour son gabarit. La voiture réagit parfaitement à la sollicitation de l'accélérateur et grâce à un empâtement plus court, ainsi qu'un châssis relativement ferme, c'est un réel plaisir d'avaler les virages de cette belle région montagneuse.

La XF AWD quant à elle propose un confort supérieur, je l'ai tout particulièrement apprécié sur les portions autoroutières. Mais pour le sinueux, elle est presque un

peu pataude, il faut savoir modérer ses ardeurs. Rassurez-vous, rien de dramatique non plus. Simplement, une berline de ce segment n’a pas vraiment la carrure athlétique pour s’imaginer dans une spéciale de rallye.

Verdict

Avec ces deux nouveaux modèles quatre roues motrices, Jaguar se positionne parfaitement pour la clientèle suisse. Surtout que les tarifs sont plutôt attrayants pour le segment premium et totalement en adéquation avec la concurrence. Le prix de base est de CHF 50’500.- pour la XE 20d AWD en finition Pure et CHF 56’000.- pour la XF 20d AWD en finition Pure également.

Reste que pour chez nous, il serait intéressant que ces nouvelles Jaguar se déclinent en break afin de vraiment répondre aux préférences de la clientèle. L’avenir nous dira si le constructeur britannique développera la gamme dans ce sens.

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

Nos remerciements à Jaguar Land Rover (Suisse) SA pour l’invitation au Jaguar AWD Tour qui nous a permis de découvrir les Jaguar XE et XF AWD.

A lire aussi

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 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