



X-Type 2.0d Estate Executive

Les mentalités ont changé au cours des dernières décennies et les rebelles aux traditionnelles teutoniques ont maintenant un assortiment européen de qualité. Une façon pour eux de se manifester dans le choix de leur prochain véhicule. Pour sa part, Jaguar n'en est plus à un crime près contre la tradition. Si celle-ci en prend dans l'aile, les ventes, par contre, sont dopées. La voiture testée, par exemple, dotée d'un moteur diesel, de quatre cylindres de surcroît, présente une carrosserie break (ou plutôt Estate pour faire chic) et une clef dont la tige est une copie conforme des habituelles clefs Ford. Le prix est alléchant pour la qualité proposée. De nombreux atouts risquant de faire de l'ombre au constructeur allemand qui s'est un jour débarrassé, comme d'une quantité négligeable, de la marque anglaise en proie, alors, à de nombreuses difficultés.

La page est tournée aujourd'hui et le regard des dirigeants de Coventry est orienté vers l'avenir. Futur qui se conjugue à la fois avec des berlines de grand prestige, des voitures cossues et des mécaniques efficaces au quotidien. La X-Type Estate testée est propulsée, que dis-je encore, tractée par le moteur 2.0 TDCi de la Ford Mondeo. Bloc revu

et aménagé en fonction des critères traditionnels du raffinement des Anglais. Vigueur et couple avoisinent l'onctuosité et le silence grâce à une nouvelle gestion souple du moteur, d'autres supports, des admissions et des échappements retouchés pour améliorer la sonorité et réduire les vibrations. Ainsi adaptée, Jaguar la plus sobre de tous les temps vient mesurer ses concurrentes avec des atouts étonnants.

Une conduite anticipative, respectueuse des limitations, passant à parts égales entre la ville, les routes et les autoroutes a engendré une consommation de 5,1 litres aux cent. Mais c'était sans compter sur le dynamisme du félin qui invite avec insistance à un pilotage dynamique, toujours sobre : loin en dessous

des sept litres... Il ne manque au salon sur quatre roues que de disposer d'une boîte automatique indisponible aujourd'hui. La démocratisation de la Jaguar permet au client de goûter aux joies du confort et du dynamisme connus de la marque anglaise tout en accédant aux qualités requises aujourd'hui pour se faire sa place au soleil de la rentabilité. La concurrence vis-à-vis des traditionnelles allemandes, entamée par les Japonais, est complétée aujourd'hui par des européennes de bon ton. Attendons le V6 annoncé, diesel de 2.7 litres, avant d'analyser l'impact des œuvres de Coventry sur le marché des flottes des entreprises.

Dynamique de conduite et confort étaient deux parmi les mots clefs du cahier des charges de

l'Estate. La résistance à la torsion de la caisse de la berline, réputée pour sa rigidité devait être transposée au break. Les ingénieurs ont été invités à user de leur créativité pour combiner les qualités exigées à un contrôle des coûts. Les suspensions avant et arrière de la berline ont été quelque peu modifiées.

Par exemple, la suspension arrière fait appel à une biellette de contrôle de torsion pour que les roues réagissent indépendamment les unes des autres. Les pièces, les tarages et les logiciels pilotant les aides à la conduite ont été redéfinis pour s'adapter à la version break. Tout en maintenant la compacité de l'ensemble, particulièrement perceptible pour l'œil averti lors de l'ouverture du coffre : la surface de chargement à une hauteur limitée et l'intrusion raisonnable des tours de roues dans l'habitacle en témoignent.

Jaguar chassait dans hautes sphères du luxe. Ses produits destinés au segment des familiales conservent leur raffinement et leur image de marque bourgeoise. Au-delà de l'inconvenance superficielle des changements apportés par la nouvelle direction du groupe, la tradition est préservée...

Et c'est tant mieux !



Break

Prix du modèle testé : 39.340 €

TMC : 495 €

TR : 429 €

Autonomie : 61 litres = 900 km

