



X-Type 2.2d - BM 6 vitesses

Jaguar, firme d'une Tradition chevillée à tous les boulons, a eu l'audace de la bousculer en produisant des voitures répondant aux demandes de la clientèle : les quatre cylindres et le gasoil ont fait leur entrée dans la gamme, pour le grand bonheur de nombreux acheteurs qui ont enfin accès à la marque mythique. La X-Type démocratisait déjà le félin et aujourd'hui, un deux litres deux diesel prend place dans certain ventre de Jaguar. Pas n'importe quel moteur ! Celui-ci, né de la collaboration entre Ford et PSA, fut passé au crible des exigences des ingénieurs britanniques pour être à la fois généreux, silencieux et velouté.

Le bilan : un quietude exceptionnelle, des rejets réduits dans l'environnement, une puissance respectable et un couple dantesque de 360 newtons mètre disponibles dès dix-huit cents tours par minutes qui peut momentanément être porté à quatre cents Nm par l'overboost. Ça pousse fort, très fort ! Le silence à bord est le résultat du traitement acoustique des soubassements, des supports du bloc conçus pour neutraliser les vibrations dans le châssis,

le garnissage d'isolation phonique dans le compartiment du moteur.

Les diesels de Jaguar sont accouplés à une boîte manuelle à six rapports dont le dernier est un overdrive utile pour diminuer la consommation aux allures constantes sur autoroute. À deux mille tours, la X-Type croise à cent vingt kilomètres à l'heure dans un silence raffiné. Ce sera un soupir discret qu'une accélération momentanée, sur les autostrades allemandes s'entend, mènera les deux tonnes de la voiture et de ses passagers à des rythmes qui feraient frémir de bonheur tous nos radars jack-pot.

Malgré ces escapades ponctuelles, la consommation est restée proche des sept litres aux cent kilomètres. Heureusement que le régulateur de vitesse facilite le respect des allures prescrites parce que l'oreille, à moins de l'avoir absolue, n'est pas d'un grand secours.

Le GPS embarqué, parmi les plus faciles à utiliser, contient l'Europe sur un DVD. Le passage d'un pays à l'autre se fait à la volée et

Jaguar a choisi de condamner la majorité des commandes dès que les roues tournent : une façon d'assurer la sécurité sur la route et de vous convaincre de préparer vos itinéraires en enregistrant au préalable vos destinations. Elles sont accessibles pendant la marche du véhicule. Regrettons cependant l'envahissement de l'écran par des informations inutiles qui réduisent parfois la carte routière à moins du cinquième de sa surface : boussole, prochain croisement, échelle...

Bien que la Jaguar soit une remarquable machine à conduire, elle offre en plus le raffinement des rondeurs et son caractère « cosy » confirmé par une finition « british » exemplaire. À son volant, vous serez flatté de son aura luxueuse. Les cadres fatigués par les perpétuelles teutonnnes découvrent maintenant des alternatives européennes dignes d'intérêt pour se démarquer des troupes habituels que l'on rencontre sur la route. « Se déplacer en Jaguar, c'est classe », me disait récemment un transfuge qui appréciait le confort et la vivacité de sa nouvelle acquisition.

Berline luxueuse

Prix du modèle testé :	40.730 euro
Autonomie :	61 litres = 850 km
Émission de CO ₂ :	191 gr/km
Couple maxi :	360 Nm à 1.800 tr/min
Puissance maxi à :	3.500 tr/min
Poids : 1.505 kg Cx : 0.?? SCx : 0.???	
Puissance/Poids :	73,09 kW/t

La Jaguar X-Type combinée avec le deux litres deux diesel est une des voitures les plus propres de sa catégorie, sans filtre à particules. Son système d'injection et les contrôles du turbo et des gaz d'échappement utilisent les dernières technologies mises au point pour réduire sensiblement la consommation et les rejets dans l'atmosphère, tout en dopant notablement les caractéristiques sportives de la bête que le châssis maîtrise parfaitement. Libre à vous toutefois de recourir à ces dernières avec modération.

