



# XK Coupé 3.5 V8 bva6 - 258cv

Pour certains, rouler en huit cylindres en consommant treize litres aux cent est une hérésie à condamner. Il est étonnant que les médias répètent à l'envi que la voiture est une criminelle pour la Terre avec ses consommations immodérées de ressources fossiles et ses rejets de gaz à effet de serre. Ceux-ci, avec une rapidité déconcertante liton dans la presse, réduisent les glaciers en peau de chagrin et provoquent des bouleversements climatologiques qui nous font, déjà, vivre des sécheresses estivales en mars et des inondations boueuses d'un juillet au tison. La voiture semble être devenue, en quelques mois seulement, le bouc émissaire de tous les maux que rencontre notre planète. L'industrie automobile s'est engagée depuis plusieurs années dans des évolutions technologiques majeures qui relèguent à l'obsolescence toutes les productions antérieures. Qu'il est loin le temps de l'essence avec plomb, des ceintures de sécurité, sans enrouleurs, à deux points d'ancrage, des phares éblouissants...

Les félins Jaguar représentent toujours un summum en matière de fabrication automobile. Le luxe et le confort sont devenus des synonymes de la marque. Ajoutant à ses moteurs colossaux un petit benjamin V8 de seulement trois litres et

deux, carburant à l'essence, l'industriel anglais révolutionne encore une fois sa tradition et s'ouvre les portes vers une nouvelle clientèle qui cherche à se démarquer des créations conformistes aux anneaux, aux hélices ou à l'étoile. Cela, sans perdre un pound de la suavité britannique de l'épopée impériale.

Bâtie sur une structure monocoque tout en aluminium, singulièrement rigide, la XK veut se défaire des kilogrammes pour rester joviale. Les éléments en alu sont moulés, estampés ou extrudés et leurs assemblages rivés, boulonnés ou collés à l'époxy en fonction des circonstances. La XK dispose ainsi d'un châssis léger et particulièrement rigoureux. Le bloc-cylindres et sa semelle structurelle ainsi que les composants du moteur sont réalisés en aluminium et en magnésium. Ce dernier matériau est moins lourd que l'alu, de trente pour cent, tout en offrant les mêmes résistance et durabilité.

Le « huit cylindres » concocté par les Britanniques à la sauce Jaguar comporte un vilebrequin à course courte et à bielles longues pour conserver le taux de compression favorisant les performances. Les réactions rapides du moteur à tous les régimes sont obtenues grâce au calage

## Coupé félin de luxe

Prix du modèle testé :	<b>75.600</b> euros
Autonomie :	<b>70</b> litres = <b>545</b> km
Émission de CO <sub>2</sub> du test :	<b>309</b> gr/km
Couple maxi :	<b>334</b> Nm à <b>4.200</b> tr/min
Puissance maxi à :	<b>6.250</b> tr/min
Poids :	<b>1.720</b> kg
Puissance/Poids :	<b>110.47</b> kW/t
Émissions théoriques d'échappement :	
CO <sub>2</sub> :	<b>269</b> gr/km
CO :	<b>0,318</b> gr/km
NO <sub>x</sub> :	<b>0,009</b> gr/km
HC :	<b>0,052</b> gr/km



variable des arbres à cames d'admission qui s'adapte en permanence en fonction des conditions de conduite. Les injecteurs à trous multiples améliorent à la fois la pulvérisation du carburant et la puissance tout en maximisant le rendement énergétique et, par conséquent, les réductions des consommations et des émissions. Pour réduire la charge et le bruit, ce sont des chaînes à pas plus fins que d'habitude et des pignons spéciaux qui entraînent les arbres à cames.

La XK 3.5 V8 est, tout comme ses aînées, équipée du système de protection différenciée. Celui-ci protège au mieux les invités dans l'habitacle en analysant la gravité de l'impact frontal, le nombre, la position et le poids des occupants. Les airbags se déploient alors de façon optimale. Première voiture produite en série, la XK se dote d'un capot actif en aluminium à déploiement pyrotechnique. Lors d'une collision avec un piéton, le capot se soulève, en quelques millisecondes, de plusieurs centimètres et crée ainsi une zone tampon entre les parties contondantes du compartiment moteur et le capot. Un bouclier passif en mousse recouverte de plastique déformable atténue les blessures aux jambes.

Au-delà de ces considérations techniques, la Jaguar XK 3.5 et ses huit cylindres offrent d'autres qualités, dont une sonorité envoûtante, sans jamais être envahissante. Le boîtier-clef reste en poche. Pour ouvrir les portes, il suffit de prendre la poignée comme on l'eût fait il y a soixante ans quand les vols d'automobiles étaient encore une exception. Le moteur rugit dès que l'on appuie sur le bouton logé sur le tableau de bord. Juste un instant avant de se mettre à feuler. Un écran tactile de conception originale permet de jongler avec l'ordinateur de bord, la téléphonie Bluetooth®, la climatisation et le GPS couvrant l'Europe. Son utilisation est intuitive à souhait et facilement mémorisable d'autant qu'une commande vocale vient compléter le système.

La boîte automatique à six rapports parfaitement étagés, utilisable en modes normal ou sport, autorise également la sélection manuelle par des palettes au volant. Le jet d'eau du lave-glace accompagne le déplacement des branches sans créer la moindre gêne visuelle. Dans les virages, un phare d'appoint éclaire automatiquement la zone vers laquelle on se dirige dès que les roues atteignent un certain angle.

