

2000

Jaguar XKR

Féline et divine

1990/2000

Trente-cinq ans après avoir présenté sa Type E, Jaguar dévoile la nouvelle XK8 au Salon de Genève 1996. Durant ce laps de temps, Jaguar, racheté par Ford, a perdu son indépendance, mais pas son âme !



© Archives V. Roussel.

Le projet XK8, alors baptisé X 100, remonte à 1993 et doit remplacer la XJS, devenue dépassée. La nouvelle venue repose sur une structure résolument moderne et intègre 95 % de pièces spécifiques ou en provenance de la berline XJ. Parmi les éléments conservés, figure le plancher ; il subit toutefois des modifications sensibles au niveau des soubassements, pour assurer une meilleure résistance à la torsion.

Une ligne fluide

La XK8 porte bien les gènes Jaguar et présente une ligne à la fois élancée et marquée par des rondeurs. Il s'agit d'une évocation moderne de la Type E, avec un interminable capot, ponctué d'une entrée d'air ovale et flanquée de gros phares, et une partie arrière ramassée. Cette silhouette racée et distinguée se décline, elle aussi, avec deux carrosseries : coupé et cabriolet. Les comparaisons s'arrêtent là, car la XK8 reprend le principe du 2+2 doté d'un vrai

Interminable capot, entrée d'air ovale, gros phares, la famille XK évoque la fantastique Type E. Les puristes ne s'en plaignent pas.

coffre (de 327 litres pour le coupé et de 307 litres pour le cabriolet). Ce dernier bénéficie d'une capote doublée et matelassée, équipée d'une lunette en verre dégivrable, à commande électrique. La manœuvre prend seulement vingt secondes et peut s'effectuer en roulant jusqu'à 16 km/h. Des renforts transversaux, une barre de pare-brise renforcée, différents tubes rajoutés et une traverse située derrière les sièges augmentent la rigidité du cabriolet.

GESTATION RECORD

La conception de la XK8, première véritable nouveauté de la marque depuis sa reprise par Ford, a été effectuée en un temps record. Il a fallu seulement trente mois à ses créateurs, entre le feu vert de la direction et la sortie de la première voiture.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Jaguar.
Type :	XKR coupé.
Moteur :	8 cylindres.
Cylindrée :	3 996 cm ³ .
Alésage x course :	86 x 86 mm.
Puissance :	375 ch à 6 150 tr/mn.
Alimentation :	injection électronique.
Distribution :	4 ACT, 4 soupapes par cylindre.
Allumage :	électronique.
Transmission :	aux roues arrière, boîte automatique à 5 rapports.
Pneumatiques :	255/35 R 20 à l'avant et 285/30 R 20 à l'arrière.
Empattement :	258,8 cm.
Voies AV/AR :	150,4/149,8 cm.
Longueur :	477 cm.
Largeur :	201,5 cm.
Poids :	1 640 kg.
Vitesse maximale :	limitée à 250 km/h.



B © Archives V. Roussel.

La XK8 adopte en exclusivité un nouveau coloris rouge Phoenix particulièrement bien adapté, disponible à la fois sur le coupé et le cabriolet.

Un nouveau V8

La XK8 s'offre un moteur inédit ; et non des moindres : un moderne et fougueux V8. D'une cylindrée de 4.0, il délivre 294 ch et se distingue par son admission à calage variable. Ce bloc est accouplé à une boîte automatique ZF à cinq rapports, avec une grille en J. Moderne et léger, le groupe propulseur s'avère aussi plus sobre et se contente d'une

moyenne de 12,5 litres, suivant les normes européennes en vigueur. La XK8 embarque une suspension repensée, composée à l'avant de deux triangles superposés de longueurs inégales, articulés sur une traverse en alu, et reçoit à l'arrière un schéma plus classique chez Jaguar, avec un demi-arbre de roue faisant office de bras supérieur.

Le coupé peut disposer, en option, d'une suspension active à pilotage électronique, uniquement compatible avec des jantes de 18 pouces. Quatre disques ventilés, largement dimensionnés, permettent de freiner la bête. Cette dernière s'appuie sur des jantes en alliage de 8J 17 équipées de pneus

Pirelli. La direction assistée, asservie à la vitesse, se montre précise et autorise une conduite efficace en toute circonstance. Elle permet de gommer le poids relativement élevé de l'ensemble : 1 615 kg en coupé et 1 705 kg en cabriolet.

Sportive de caractère, la XK8 Shérite d'une technologie embarquée plutôt sophistiquée avec contrôle de stabilité et antipatinage. À noter, pour les purs et durs, que ces deux systèmes peuvent être déconnectés. L'habitacle de la XK8 perpétue la tradition Jaguar avec l'intégration de matériaux nobles (bois et cuir) ayant fait la réputation de l'industrie britannique. Très vite, les ventes de la XK8 démarrent sur les chapeaux de roues. Sa classe naturelle, son élégance et ses prestations haut de gamme, ravissent les nombreux inconditionnels de cette noble maison.

PRIX D'ÉPOQUE

Lors de sa présentation en 1998, la XK8 coûtait **532 000 F** en coupé et **599 000 F** en cabriolet ; dans le même temps, la XK8 revenait à 471 000 F en coupé et à 538 000 F en cabriolet.



C © Archives V. Roussel.

La XK8 dispose d'une calandre exclusive et reçoit deux aérateurs supplémentaires sur le capot et se reconnaît, à l'arrière, par son becquet intégré au coffre.

PERFORMANCE : ENCORE PLUS DE SPORT

Tandis que Jaguar profite de sa présence en Formule 1 pour accroître sa renommée, la marque développe une gamme d'équipements, proposée par SVO (Spécial Véhicule Opérations), le département sportif de la firme de Coventry. Ces accessoires, limités aux pneus, suspensions et freins, permettent néanmoins d'améliorer « l'ordinaire ». Le coupé XK8 peut ainsi disposer de jantes 20 pouces, du kit Brembo avec étriers alu quatre pistons et d'une suspension à assiette abaissée (10 mm), et complétée par un amortissement affirmé et des barres antiroulis de plus forte section.

79_060_16

Jaguar XKR

Féline et divine

2000



A © Archives & Collection

Des jantes de 18 pouces au dessin spécifique équipent en série la famille XKR qui reçoit des pneumatiques de 20 pouces.

La R encore plus musclée

Un peu plus de deux ans après sa sortie, la XK8 se muscle encore davantage avec l'arrivée de la série R. Cette griffe sportive se distingue essentiellement par l'adoption d'un moteur suralimenté et d'un châssis plus rigoureux. Jaguar utilise le V8 à compresseur, inauguré sur la berline XJR. La puissance effectue un impressionnant bond en avant, en atteignant 375 ch à 6 150 tr/mn ; de son côté, le couple progresse de 35 %, avec une valeur de 525 Nm à 3 600 tr/mn. Le 0 à 100 km/h s'effectue en seulement 5,4 secondes. La direction

Servotronic s'adapte aux performances supérieures, tout comme la suspension dotée, en série, du système de gestion électronique proposé en option sur la XK8, et équipé ici d'amortisseurs Bilstein. Pas de changement fondamental au niveau du freinage, à part la pose de plaquettes encore plus durables.

Parallèlement, la XKR subit quelques aménagements au niveau du style et diffère par des ouïes supplémentaires intégrées au capot, un becquet arrière, une grille de calandre spéciale et des jantes de 18 pouces, chaussées de pneus spécifiques. En 2001, l'électronique évolue et de nouveaux équipements optionnels, appelés à améliorer encore davan-

tage la sécurité, le confort et l'aide à la conduite font leur apparition. Tous les modèles XK reçoivent alors un système de protection différencié, appelé Jaguar ARTS (Adaptive Restraint Technology System) qui détermine le niveau de déclenchement de l'airbag le plus adapté lors d'un choc frontal, en fonction de la position des passagers avant.

Améliorations constantes

Sans subir de profondes évolutions, la famille XK va se bonifier au fil des ans. Ainsi, à partir de l'automne 2002, les



B © Archives V. Roussel.

Le coupé s'avère très légèrement plus bas que le cabriolet et avoue 129,6 cm sous la toise, contre 130,6 cm pour la version découvrable.

GAVÉ PAR UN COMPRESSEUR

La progression de la puissance s'explique par la greffe d'un compresseur Eaton soufflant à 0,8 bar, entraîné par une courroie multiple trapézoïdale et complété par deux échangeurs air-air. L'angle entre les deux rangées de cylindres affiche 90° et le bloc comprend 32 soupapes entraînées par quatre arbres à cames. Dans cette configuration, le moteur reçoit une transmission automatique à cinq rapports d'origine Mercedes-Benz. Par ailleurs, un bouton permet de sélectionner un mode sport, donnant encore plus de nervosité à l'ensemble.



C © Archives V. Roussel.

Une superbe lignée représentant cinquante années de Jaguar XK : la 120, la 140, la SS et la 150 entourent la XK8, véritablement digne du blason.

moteurs gagnent encore en agrément et en performances avec l'introduction d'une version 4.2. La puissance grimpe alors à 304 ch pour le modèle atmosphérique et à 406 ch pour la version suralimentée. La transmission effectuée également un pas en avant en gagnant un rapport et en possédant 6 vitesses, comme la majorité de ses concurrentes. Des équipements font leur apparition, à l'image de l'assistance au freinage d'urgence qui, comme son nom l'indique, permet d'amplifier la force de freinage en cas d'urgence. La XK8, équipée du Pack Premium, arbore des jantes de 19 pouces et se pare d'une finition spéciale avec des inserts en aluminium, des sièges Recaro, un volant et un levier de vitesses gainés de cuir, sans oublier des freins à disques perforés de marque Brembo. Pour maintenir son rang parmi les reines des

Grand Tourisme, la gamme MK bénéficie, au printemps 2004, d'une très légère remise à niveau stylistique. Les modifications apportées permettent d'affirmer le caractère sportif de ces autos d'exception. À cet effet, le bouclier arrière est plus enveloppant, les plaques de seuils et les encadrements de vitres deviennent noir brillant ; à noter aussi, le nouveau dessin de la grille de calandre plus agressif.

Une série spéciale pour finir

La XK8 se remarque par l'adoption de quatre sorties d'échappement et d'un becquet arrière élargi. Un régulateur de vitesses automatique complète la panoplie des nombreux systèmes électroniques montés en série. Joe Grennwell (Président directeur général de Jaguar), déclare alors : « Après les changements mécaniques apportés en 2003, permettant à la XK8 de rester compétitive au niveau technologique, les évolutions de style lui donnent une allure plus moderne que jamais. » Pour profiter pleinement de l'atmosphère unique de ce véritable carrosse, de nouvelles boiseries font leur apparition pour les garnissages intérieurs ; il en faut pour tous les goûts et Jaguar propose un classique revêtement en Orme ou, pour les moins conventionnels, en Piano Black. Trois jantes à rayon complètent l'offre disponible et existent en 18 pouces (Aris), 19 pouces (Atlas)

et même 20 pouces (BBS Sepang). Le nombre de coloris passe à quinze teintes, dont onze métallisées. À l'occasion du Salon de Genève 2005, une version « Spirit of Legend », élaborée en série limitée avec une attribution de cinquante exemplaires par pays, complète la gamme et marque les ultimes changements apportés à la XK8, appelée à laisser place à un tout nouveau produit, baptisé XK, dès le printemps 2006. Elle se distingue par un traitement spécial de l'habitacle, désormais disponible avec une planche de bord en bois ou en carbone, et bénéficie de quatre couleurs de carrosserie inédites. La XK8, Grand Tourisme par excellence, peut tirer sa révérence : elle a permis à Jaguar de renouer avec succès dans le segment très prisé des reines de la route. ■

79_050_17



D © Archives V. Roussel.

Un cabriolet, admirablement dessiné, perpétue la longue tradition des découvrables à hautes performances produites par la firme de Coventry.

XK 120 : L'INITIATRICE

Présenté en 1948 au salon de Londres, le magnifique XK 120 inaugure une longue série de sportives qui va faire la réputation de la firme de Coventry. Les 240 premiers modèles héritent d'une carrosserie en aluminium mais, bientôt, la forte demande impose l'adoption d'une caisse en acier. En 1961, la légendaire Type E lui succède. D'abord déclinée en cabriolet deux places, la mythique E bénéficiera rapidement de l'apport d'un coupé. Un modèle 2+2 verra également le jour, tout comme un majestueux moteur V12. La E quitte la scène en 1975, pour laisser la place à la XJS. Cette auto, aux lignes plus angulaires, ne laissera pas un souvenir impérissable. Moins emblématique que ses aînées ; elle achèvera sa carrière dans l'indifférence générale en 1996, au profit de la prometteuse XK8.

Jaguar XKR

La XKR, version la plus ultime de la gamme XK8, se distingue par l'adoption d'un moteur suralimenté et par une présentation et une finition exclusives.

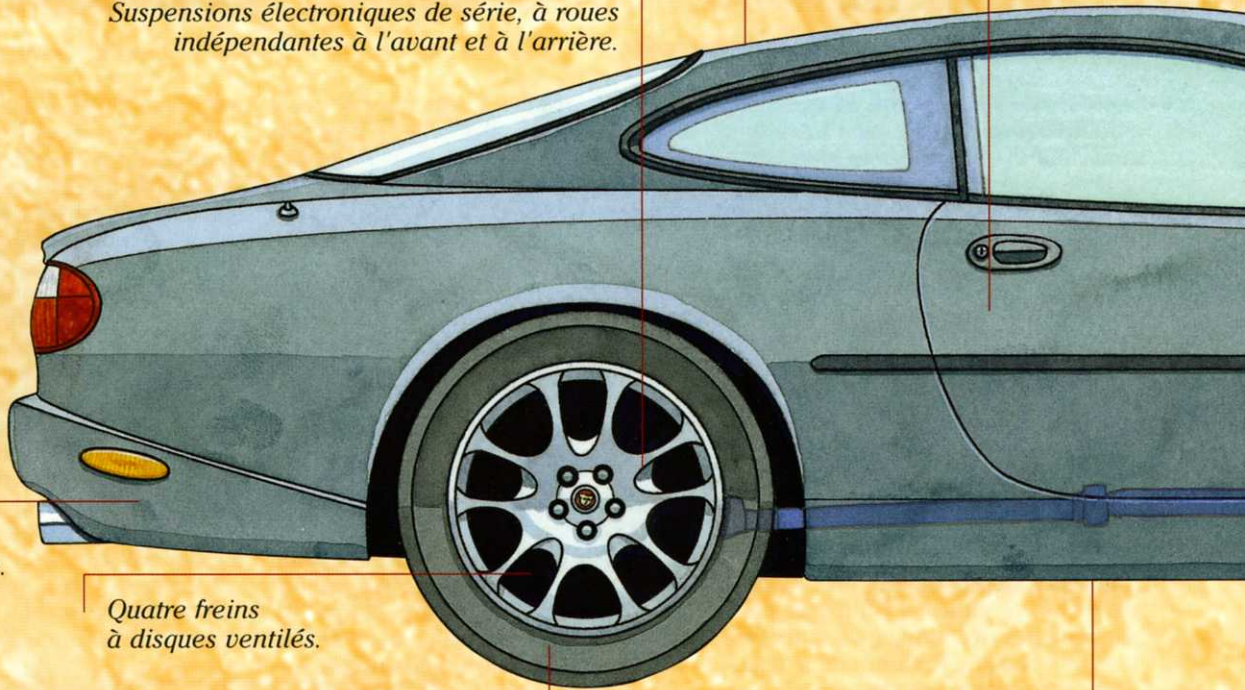


La planche de bord de la version classique respire l'élégance avec une présence affirmée de matériaux nobles comme le cuir et le bois.

Hauteur de 129,6 cm pour le coupé, contre 130,6 cm pour le cabriolet.

Sellerie cuir.

Suspensions électroniques de série, à roues indépendantes à l'avant et à l'arrière.



Pare-chocs enveloppants.

Quatre freins à disques ventilés.

Caisse monocoque, tout acier.

Pneus Pirelli « P Zero » de 8 pouces à l'avant et de 9 pouces à l'arrière, montés sur des jantes de 18 pouces.



Le moteur 8 cylindres voit sa puissance grimper à 375 ch grâce à l'apport d'un compresseur.

CHIFFRES DE PRODUCTION

La famille XK a été produite de 90 000 exemplaires entre le début de la production et l'arrêt de la fabrication en avril 2005. La XK et XKR ont pris à 40 % le chemin des États-Unis. Entre l'arrêt de la production de la nouvelle XK, les chaînes de montage ont été transférées de Bromwich à Castle Bromwich, à quarante minutes du site historique.

Le traitement de la finition Sport se distingue par l'adoption de matériaux plus modernes.



G © Archives V. Roussel.

Volant recouvert de cuir et de bois.

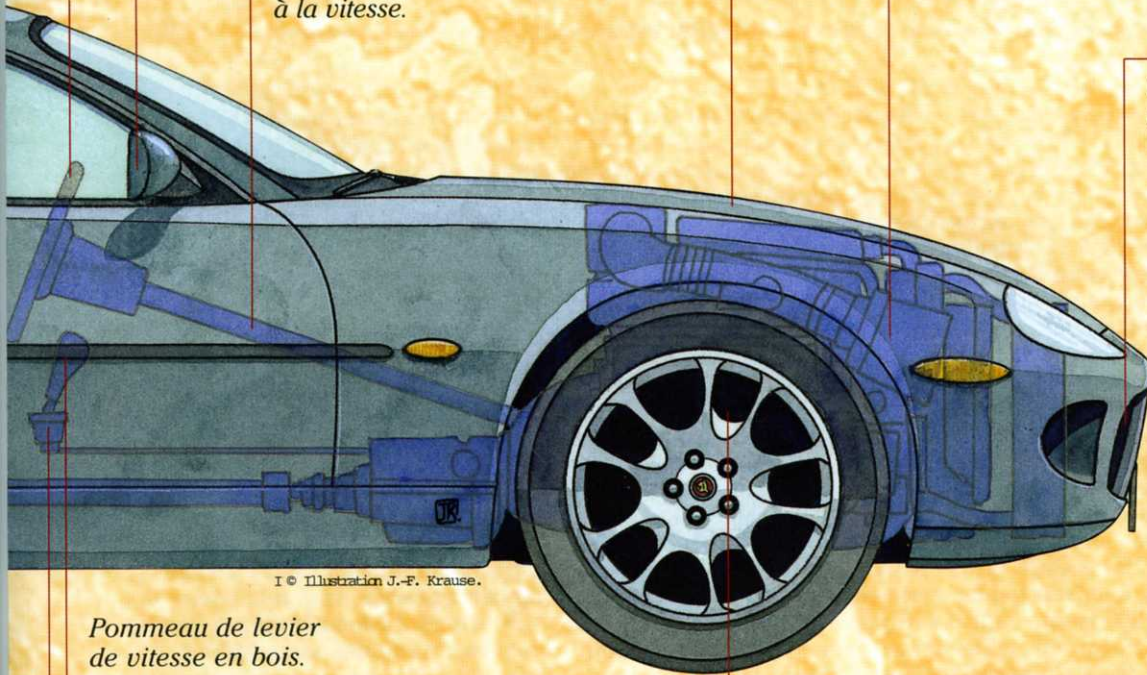
Rétroviseurs extérieurs escamotables électriquement.

Prises d'air sur le capot moteur.

Direction à assistance électronique asservie à la vitesse.

Moteur suralimenté, délivrant 375 ch.

Grille de calandre maillée et chromée.



I © Illustration J.-F. Krause.

Pommeau de levier de vitesse en bois.

Amortisseurs spécifiques Bilstein.

Transmission automatique à 5 rapports.

N
près
e début
sa
XK8
nin des
XK8 et
ion de la
brication
Lane
te-cinq
Coventry.

Les liens de filiation entre la Type E et la XKR sont manifestes. Jaguar sait faire vivre sa mémoire.



H © Archives & Collections.

17_0601_76

E
lres, le
e série
la firme
héritent
entôt, la
aisse en
succède.
aces, la
l'apport
ment le
V12. La
place à
aires, ne
. Moins
èvera sa
1996, au