

# Jaguar XJ220 : l'icône du début des années 90

Alors que Ferrari F40 et la Porsche 959 se disputent, avec le V12 de la Lamborghini, le statut de supercars au début des années 90, Jaguar veut réagir.

## Un concept-car qui devient supercar

L'histoire de la XJ220 remonte quelques années plus tôt, en 1988. Alors que Jaguar est à nouveau victorieux aux 24H du Mans, son dirigeant, John Egan, décide de dévoiler un concept-car dérivé du prototype d'endurance. Équipé d'un moteur V12, cet engin préfigure une supercar qui serait limitée à 220 exemplaires dans le monde et dont la vitesse de pointe pourrait atteindre 220 mph (soit autour des 350 km/h). Autant dire, qu'à cette époque, les voitures capables de telles prouesses se comptaient à peine sur les doigts d'une main.

L'année d'après, en 1989, Jaguar devient la propriété de la Ford Motors Compagnie. Le constructeur britannique tarde un peu avant de lancer celle qui deviendra l'une des voitures de série les plus puissantes et les plus chères de l'histoire. En 1992, la voiture est prête. Elle épouse à la perfection la ligne annoncée par le concept. Jaguar prévoit finalement d'en produire 350 exemplaires mais ce seront finalement 281 XJ220 qui verront le jour, dont 20 pour la France (soit un modèle par concession). Les clients sont tout d'abord sélectionnés, mais la voiture est extrêmement chère : 3 515 000 francs (c'est-à-dire plus de 541 000 euros), alors qu'une Porsche 959 coûtait 1,5 million et qu'une F40 valait autour d'1,7 million.

## Nous avons testé la voiture la plus impressionnante du monde

Visuellement, ce véhicule est, avec la Ferrari F40, la voiture la plus impressionnante du monde. Imaginez une deux places de 4,93 mètres de longueur pour 2,22 mètres de largeur ! 30 ans après, ces cotes sont toujours totalement hors normes. Le modèle qui nous est généreusement prêté par une concession à Caen est dans un état parfait. La fluidité de sa ligne est, pour cette époque, poussée à l'extrême et il faut reconnaître qu'aujourd'hui encore cette XJ200 fait irrémédiablement tourner toutes les têtes. La voiture semble presque aplatie au sol comme le serait un félin avant de bondir sur sa proie. La partie latérale et la forme des fenêtres vont d'ailleurs inspirer les coupés XK8 et XKR qui arriveront plus tard dans les années 90. On peut passer des heures à la regarder sous tous ses angles...

On pénètre à bord ou, du moins, on tente d'entrer dans un coupé haut d'1,10 mètre, premier challenge ! Le volant, le siège conducteur, quasiment rien ne bouge, où offre très peu de débattement. C'est donc la tête fortement baissée vers l'avant que l'on va réaliser cet essai : deuxième challenge ! Enfin, on découvre une ambiance très haut de gamme, il faut le reconnaître. Contrairement à ses concurrentes de l'époque, notamment italiennes, cette anglaise savait recevoir

confortablement deux personnes, à condition qu'elles ne soient pas trop grandes. On remarquera toutefois quelques petits sacrilèges comme des boutons, des commandes mais aussi une clé, presque en tous points identiques à la Ford Fiesta de l'époque (Ferrari faisait exactement la même chose avec le groupe Fiat). Dans l'ensemble, hormis le manque de volume, notre XJ220 est confortable.

## Ambiance, confort et charme sont sans pareil

Dès le démarrage, le V6 3 litres biturbo (finalement, c'est lui, et non un V12 qui sera retenu pour la voiture). Il est prélevé sur des prototypes XJR-10 et XJR-11 dédiés à la course et réadapté à la route. Sa puissance est tout simplement démoniaque pour l'époque : 549 ch. Le couple de 644 Nm l'est tout autant. À basse allure, notamment en ville, il convient d'utiliser presque uniquement le 1er rapport de boîte. Si on ne se trouve pas sur un régime de 3 à 4 000 tr/mn, niveau où le couple commence à peine à se faire connaître, inutile de passer le rapport supérieur. Vivement les petites routes de campagne un peu sinueuses pour apprécier la belle car, sans direction assistée, une voiture de plus de 2,20 mètres de largeur en ville... bref, challenge numéro 3 ! Mais une fois sur route, on se rend très vite compte que non seulement Jaguar n'avait visiblement pas jugé utile de mettre un ABS sur sa supercar (totalement impensable à l'époque puisque presque toutes les sportives en étaient équipées, même la Peugeot 205 GTi Griffes !). De surcroît, le freinage de la XJ220 n'est pas assisté. Concrètement, pour stopper, il faut très bien écraser la pédale du milieu d'où le challenge numéro 4 ! Mais finalement, cette conduite qui n'a presque plus de sens sur l'ensemble des supercars d'aujourd'hui, on s'y habitue et même, on y prend goût. Quand le V6 rugit, il vous colle au siège dès que vous dépassez les 4 000 tr/mn (avant cela, il faut reconnaître que c'est assez calme, même si nous sommes ici devant la première voiture de série de l'histoire à effectuer le 0 à 100 en seulement 4 secondes). La liaison au sol se révèle très saine même si pour rouler vite avec une telle voiture demande de la précision et énormément d'attention. Cette XJ220 se place finalement comme une très grosse GT qui peut vous faire traverser un pays en très peu de temps. Bien entendu, pas question de l'emmener au bout lors de notre essai (341,6 km/h effectués au lancement par Martin Brundle alors pilote de F1), mais l'ambiance, le confort et le charme de cette icône des 90'S sont sans pareil...

Aujourd'hui la voiture que nous avons essayée, qui affiche seulement 2 500 km au compteur, n'est pas à vendre, mais son propriétaire nous a confié que sa cote tournait autour des 450 000 euros.