

JAGUAR XJ-S

VERSION KOENIG

3.6 A COMPRESSEUR

**Des performances pures
et un look à la "carte"**



Dessiné par un styliste italien anonyme (eh! oui), vous remarquerez que le « look » Koenig s'applique avec autant de bonheur aux Ferrari qu'aux Mercedes ou à la Jaguar XJ-S. Il s'agit essentiellement d'élargir l'arrière de la voiture par des extensions d'ailes vraiment « gonflées », mais alors VRAIMENT GONFLEES, et d'habiller le reste à l'avenant: jupes latérales, spoiler avant et arrière.

L'aileron de coffre se retrouve également sur tous les modèles Koenig, de même que les rétroviseurs carénés. mais il est bon de rappeler à ce propos que chaque élément de design est facultatif: il s'agit d'habiller une voiture « à la carte » et en fonction de ses goûts personnels, avec ou sans aileron, avec ou sans bossage de capot.

Il en va de même pour les transformations mécaniques, et c'est ce que nous apprécions tout particulièrement dans la politique de Koenig: non content de présenter une esthétique absolument dramatique dont la majorité des acheteurs pourraient fort bien se contenter, il offre également des améliorations spectaculaires en performances pures que seul un véritable amateur peut apprécier.



LA JAGUAR XJ-S

ESSAI ROUTIER 3,6 Litres Koenig

Notre voiture d'essai était donc une XJ-S 3,6 litres toute neuve, 900 kilomètres au compteur, dont l'habitacle était resté aux normes d'origine mis à part un petit volant en cuir fort agréable et deux jauges supplémentaires... la pression de charge du compresseur est en Bars, la température en degrés C°.



Donnerwetter ! Ein Jaguar mit Kompressor ! Unglaublich

Comme je le fais d'habitude avant de conduire pour la première fois une voiture qui ne m'est pas familière, je règle le siège à ma taille de gnome et j'ajuste les rétros... Déception pour les rétros de portière, car la double commande électrique dans la tranche de portière est condamnée, les rétros d'origine sont remplacés par des rétroviseurs Koenig carénés MAIS... si leur aspect fait très "racing" de l'extérieur, ils sont simplement collés sur la glace de déflecteur. Non seulement il faut baisser la vitre pour les régler manuellement, ce qui n'est pas encore trop grave, mais l'aspect de leur face cachée que l'on voit de l'intérieur de la voiture est vraiment "Schockung" dans une Jag. (ndlr: Schockung = shocking en allemand) (?).

L'XJ-S s'ébranle en silence, le trafic s'engorge au centre de Munich et je me dirige vers le Centre Olympique en faisant exagérément attention de ne pas accrocher les ailes arrière.



La boîte Getrag 5 vitesses est superbe, tous les rapports sont bien définis et passent comme dans du beurre mais sans mollesse. J'ai l'oeil rivé sur ces deux jauges supplémentaires, et rien ne se passe, leurs aiguilles se trémoussent autour du zéro. On verra cela plus tard, lorsque je serai sorti de la ville et que je pourrai ouvrir les gaz...

En attendant, la Jaguar prend les pavés et les rails de tram à 20/30 km/h, sans être trop perturbée mais beaucoup plus sèchement qu'une XJ-S de série... C'est le tribut à payer aux Pirelli P7 et aux Koni-Koenig : le confort d'une XJ-S est légendaire, on dit que c'est le meilleur du monde, qu'il est supérieur à celui d'une Rolls, mais l'on se retrouve ici au niveau d'un Coupé BMW, tolérable mais sec.

La servo-direction se fout éperdument de la largeur démesurée des 225/50 sur jantes de 8" 1/2, l'assistance exagérée de la crémaillère Jaguar (non-modifiée) avale tout l'effort comme s'il s'agissait des 215/70 sur jantes de 6 d'origine...

Et voilà que le trafic s'éclaircit, la départementale est en vue, mon moteur est bien chaud et il est grand temps de voir ce qu'il a dans le ventre!

Achtung ! Kompressor voll gas ! Je repasse en 2ème, j'écrase l'accélérateur, et le ton monte en même temps que l'aiguille du compte-tours... Roaar, les échappements spéciaux ronflent méchamment, la Jag se propulse vigoureusement en avant, je m'attendais à plus de pêche mais l'impression est trompeuse. Le chrono est formel, on ne discute pas. Les 310 CV sont bien là, mais comme la plage de couple est tellement musclée, on se contenterait d'une boîte 4 ! On a à peine le temps d'accélérer en 2ème qu'il faut déjà changer à 6.000 t/min et passer la 3ème.

Même en 3ème, on a à peine le temps d'y rester que l'aiguille est de nouveau à 6.000 t/min. en un rien de temps. C'est une accélération vigoureuse, ininterrompue et bien contrôlable à la pédale parce que, contrairement au turbocompresseur qui entre en action brutalement lorsque son régime de rotation efficace est atteint, le compresseur volumétrique est entraîné mécaniquement par le moteur et son action est permanente depuis les plus bas régimes... CQFD, la démonstration est flagrante et le AJ6 à 24 soupapes s'en trouve fort bien. Le propriétaire d'une XJ-S 3,6 litres ne sera pas dépaycé, il aura simplement l'impression de conduire une XJ-S qui pèserait 600 kilos au lieu de 1,6 Tonne!

Les départementales autour de Munich ne nous ont pas permis de tester à haute vitesse, mais quelques tronçons d'autobahn trop encombrés ont malgré tout démontré que la voiture est d'une stabilité exemplaire à 190/200 km/h, elle slalome avec l'aisance d'une Golf au milieu du trafic qui circule à 150/160 km/h mais en procurant un sentiment de sécurité beaucoup plus rassurant.



Les voies extra-larges de l'XJ-S Koenig et la quantité de gomme qu'elle colle au bitume lui procurent une adhérence et une stabilité vraiment incroyables, en tout cas sur le sec, et la vigueur des reprises en 3ème et en 4ème vous tire d'embarras les doigts dans le nez... L'XJ-S acquiert une agilité inquiétante pour une voiture de cette taille, on en vient à oublier ses dimensions imposantes et son embonpoint sur la bascule. Car au freinage d'urgence, les quelque 1800 kilos de l'engin se ralentissent avec une facilité dérisoire, les plaquettes "racing", des étriers à quatre-pistons mordent dans les disques surdimensionnés à belles dents; sans brutalité, mais avec quelle force ! On a encore une fois l'impression que la voiture a été allégée au maximum, alors que ce n'est pas du tout le cas. Tous les éléments de polyester qui sont rapportés sur la caisse en acier (et avec quel soin, il faut le voir pour le croire) ne la rendent pas plus légère, au contraire, ils lui ajoutent quelques kilos.. que la différence de puissance du moteur rend négligeables!

Désignation moteur AJ6. Quatre soupapes par cylindre, en V à 46° 20'. Deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Bloc-cylindres et culasse en alliage léger. Chemises sèches. Vilebrequin à sept paliers. Radiateur d'huile. Injection d'essence directe. électronique D-Jetronic (Bosch-Bendix-Lucas).
Cotes chiffrées DIN. 6 cylindres en ligne. Alésage x course 91 x 92 mm. Cylindrée 3590 cm3.
 Taux de compression 9.6:1.
VERSION KOENIG: données identiques, plus Compresseur volumétrique. Injection Bosch modifiée.

| Performances comparées : | Version de série | Version Koenig |
|------------------------------|-------------------|-------------------|
| Accélération de 0 à 100 km/h | 7.6 sec. * | 6,7 sec. |
| Accélération de 0 à 200 km/h | 50 sec (environ) | 27,0 sec. |
| 1000 m. départ arrêté | 29,3 sec | 28,2 sec. |
| Vitesse maxi | 233 km/h | 248 km/h |
| Puissance maxi en CV DIN | 228 à 5300 t/min | 310 à 5400 t/Min |
| Puissance spécifique | 63.5 CV/Litre | 86,4 CV/litre |
| Couple maxi en mkg DIN | 33.1 à 4000 t/min | 44,4 à 4100 t/min |

* : donnée constructeur, un peu optimiste

Conclusions

Nous sommes impatients d'essayer une XJ-S Koenig V12, avec le moteur de 6,4 Litres et 450 CV ... ça peut pas être triste !

KOENIG SPECIALS

Liste de prix pour Jaguar XJ-S / XJ-S 3,6 / XJ-SC et Cabrio

| N° | Nomenclature | D.M. |
|--|--|-------------------------------------|
| 3500 | Kit complet ou par pièces au détail : | 13.890 |
| 3501 | Spoiler avant avec scoops de refroidissement pour les freins | 1.900 |
| 3502 | Jupe arrière | 1.900 |
| 3503 | Deux extensions d'ailes arrières et spoiler | 3.500 |
| 3504 | Jupes latérales. droite et gauche | 1.200 |
| 3505 | Rétroviseurs carénés, droite et gauche | 990 |
| 3506 | Aileron de toit (casquette arrière) | 650 |
| 3507 | Aileron de coffre arrière | 2.900 |
| 3508 | Scoop de capot-moteur | 850 |
| 3509 | Jantes Koenig-BBS modulaires. renforcées avant: 8 1/2 x 15" D.M. 1.350 pièce arrière: 11 x 15" D.M. 1.450 pièce | 2.700 2.900 |
| 3510 | Pneus Pirelli P7 avant: 225/50 VR 15 D.M. 625 pièce arrière: 285/50 VR 15 D.M. 980 pièce Main-d'oeuvre pour: installation de toutes les pièces ci-dessus, avec équilibrage des roues et tous raccords électroniques, avec repeinture partielle avec repeinture totale, supplément de | 1.250 1.960 9.900 1.000 |
| CHASSIS . ECHAPPEMENT . DIRECTION | | |
| 3511 | Ressorts de suspension Koenig Sport 1 Jeu = 2 avant et 4 arrière | 1.080 |
| 3512 | Amortisseurs Koenig-Koni - 1 Jeu = 2 avant et 4 arrière Main-d'oeuvre pour montage | 1.080 750 |
| 3513 | Echappement Heavy-Duty : deux silencieux avec sorties chromées de large diamètre pour XJ-S 12-Cyl. pour XJ-S, 3,6 SC et Cabrio Main-d'oeuvre pour montage | 1.900 1.900 300 |
| 3514 | Deux sorties chromées de large diamètre sans silencieux pour XJ-S 12-Cyl. pour XJ-S 3,6 SC et Cabrio Main-d'oeuvre pour montage | 690 690 100 |
| 3515 | Volant sport en cuir, trois branches, avec adaptateur chromé ou noir | 490 |
| 3516 | Volant sport en cuir, quatre branches, avec adaptateur chromé ou noir Main-d'oeuvre pour montage | 490 80 |
| PRÉPARATION-MOTEUR . TRANSMISSION. FREINS | | |
| 3517 | Moteur 5,7 Litres /12 Cylindres pour XJ-S 380 CV Moteur complet, échange-standard moteur neuf type HE Moteur complet, échange-standard moteur usagé type HE Moteur complet, sans échange y compris démontage-montage et mise au point. Sans démontage-montage, crédit à décompter | 26.000 28.000 30.000 2.000 |
| 3517 | Kit de conversion-moteur 5,7 Litres/12 CV pour XJ-S 380 CV . Comprend manuel de montage, pistons, chemises de cylindres, culasses et système d'injection (uniquement pour moteurs HE) | 14.500 |
| 3518 | Moteur 6,4 Litres/12.cyl. pour XJ-S 420 CV Moteur complet, échange-standard moteur neuf type HE Moteur complet, échange standard moteur usagé type HE Moteur complet, sans échange y compris démontage et mise au point. Sans démontage-montage, crédit à décompter | 39.000 42.000 46.000 2.000 |
| 3518 | Kit de conversion-moteur 6,4 Litres/12-Cyl. pour XJ-S 420 CV Comprend manuel de montage, pistons, chemises de cylindres, culasses et système d'injection, vilebrequin. (uniquement pour moteurs HE) | 19.500 |
| 3518 | TRANSMISSION AUTOMATIQUE G.M. RENFORCEE pour moteurs 5,7 Litres et 6,4 Litres en échange-standard sans échange y compris démontage-montage avec échange-moteur | 6.500 8.500 |
| 3519 | KIT COMPRESSEUR KOENIG POUR XJ-S 3.6 SC ET CABRIO 310 CV Installé avec jauges de température d'air de charge et de pression de suralimentation, avec système d'enrichissement du mélange à pleine charge Puissance supplémentaire 40 % Couple supplémentaire 25 % | 17.900 |
| 3518 | Kit compresseur Koenig pour XJ-S 3.6 Litres, fourni pour installation avec manuel d'instructions | 15.900 |
| 3520 | CIRCUIT DE FREINAGE HEAVY-DUTY Freins renforcés avant et arrière, 40 % de puissance supplémentaire Y compris main-d'oeuvre pour démontage-montage | 7.900 9.500 |
| REGARNISSAGE DE L'HABITACLE | | |
| | Avec sièges spéciaux, habillage cuir, tableau de bord, TV, vidéo, radio, stéréo, etc. etc... | Sur devis |

Expédition des kits complets ou par pièces au détail, manuels de montage et certificats d'homologation TÜV. Les travaux de montage peuvent s'effectuer en une semaine. Tous travaux concernant moteurs et transmissions demandent deux à trois semaines. Tous les prix sont en Deutsche Mark, ex usine Munich.