

Les Jaguar féroces



LAURENCE PEARCE REND HOMMAGE À BRIAN LISTER ET REDONNE DU MORDANT AUX JAGUAR

Vous est-il déjà venu à l'idée de courir un 100 mètres avec une armoire normande sur le dos?

Il y a de grandes chances que non. Ce serait aussi stupide que de vouloir défier à la course une Porsche 928 avec une Jaguar. Pas pour Laurence Pearce, un Anglais costaud au look très latin qui n'a pas oublié que les productions de Coventry ont été très sportives par le passé. Son père Warren bataillait sur les circuits, dans les années soixante, au volant d'une Type E préparée dans ses ateliers et avait pour ami Brian Lister. Ce dernier s'est fait connaître à la fin des années 50 avec des barquettes qui marchaient plus fort que les Jaguar D tout en utilisant le même moteur. Pas vraiment doué pour les affaires, Warren Pearce a préféré aller chauffer ses vieux os sous le soleil espagnol et il a laissé la direction de la WP Automotive à son fils désireux de poursuivre une politique ambitieuse plus moderne. Petit à petit, Laurence Pearce s'est bâti une réputation en préparant des XJ-S pour la course et Brian Lister lui a permis d'utiliser son nom en gage d'amitié.

Les victoires de ses Lister ont amené à Pearce des clients comme Roger Mac qui est devenu metteur au point maison. A l'exemple des grands «tuners» allemands, il a cherché à devenir un préparateur-constructeur de haut de gamme et il commercialise les Jaguar les plus rapides et les plus puissantes du monde après avoir concocté un VI2 de 7 litres et 500 chevaux.

— INDÉPENDANT

Sur le papier, tout cela paraît bien alléchant mais des expériences malheureuses nous ont appris à nous méfier.

Effectuer un reportage sur ce genre d'entreprise tient de la roulette russe. Vous prenez rendez-vous longtemps à l'avance et le jour venu, vous constatez que les autos que vous deviez essayer ne sont plus disponibles et que leur fabrication est assurée par des sous-traitants. Nous ne citerons pas de noms pour ne faire de peine à personne. Autant dire tout de suite que nous avons été agréablement surpris par le cas Lister et c'est heureux, car nous ne traverserions pas tous les jours une Manche déchaînée par la tempête.



Système de freinage et géométrie de suspension. Le train arrière de la XJ-S Le Mans est complètement remanié.

Les locaux de Lister sont situés à Leatherhead, dans le Surrey, au milieu d'une petite zone d'activités ultramoderne. Un bon nombre d'ateliers de course ont élu domicile dans la région.

Visiblement, Laurence Pearce sait ce qu'il veut et il n'est pas du genre à se laisser marcher sur les pieds. Jaguar le laisse tranquille et il ne craint pas la concurrence de Tom Walkinshaw.

Pearce est jaloux de son indépendance et il nous l'a prouvé en nous guidant à travers ses installations, 10.000 m² sur plusieurs niveaux utilisés au maximum. Tout est fait sur place, mécanique, carrosserie et sellerie dans un désordre parfaitement organisé. Travail en musique, couverte par le martelage des tôles, collection de calendriers érotiques, effluves de solvants, une quarantaine de compagnons sont là pour produire une trentaine d'autos par an.

Tous les efforts portent actuellement sur la XJ-S Le Mans, une série limitée à 50 exemplaires dont les carnets de commande sont bien évidemment complets, et 90% de la clientèle est anglaise.

La Le Mans est destinée aux patriotes «qui trouvent la Testarossa trop vulgaire». Je n'exagère pas. Avec ses 500 chevaux et ses 320 km/h, pardon 200 mph en pointe, la super Lister peut faire parler la poudre. Pearce n'aime pas les berlinettes à moteur central dont il estime la conduite trop pointue et l'habitabilité insuffisante. Mauvaise foi due à l'emploi d'une base de travail traditionnelle comme la XJ-S ? Pas du tout. Lister a dans ses cartons un coupé 4 places à moteur avant 12 cylindres maison qui verra le jour d'ici deux ans. (*note de xj-story.com : en fait, ce sera sensiblement plus tard...., avec le coupé Lister Storm*).

En attendant, je vous propose de découvrir la métamorphose de la XJ-S.

Tout commence à partir d'une coque nue fournie la plupart du temps directement par Jaguar. Les ailes sont découpées avant d'être élargies à l'aide de feuilles de métal soudées par points. Toute la partie arrière est remodelée. La banquette est reculée, les vitres latérales sont prolongées et la custode adopte une forme fast-back. Les feux arrière sont rehaussés pour encadrer un aileron. Ces modifications et le montage d'un gros réservoir d'essence de 128 litres ont bien sûr diminué la capacité du coffre à bagages. A l'avant, la courbure du capot a été prolongée et l'articulation de l'ouverture inversée.

Les pare-chocs sont remplacés par d'imposants boucliers en fibre de verre montés sans jointure apparente et les traditionnels marchepieds sont raccordés aux passages de roue avec le même souci d'intégration. Ajustée et longuement préparée, la caisse est ensuite dirigée vers la cabine de peinture.



Naissance d'une Le Mans. La carrosserie de la XJ-S est élargie à l'aide de feuilles de métal et toute la partie arrière est remodelée.



— COMME FERRARI

Laissons sécher et allons faire un petit tour du côté des moteurs. Pour porter la cylindrée du V12 de 5,3 litres à 7 litres, il a bien sûr fallu augmenter la course et changer le vilebrequin. Celui-ci est confectionné devant vous, à partir d'un billot d'acier. Comme chez Ferrari, mais les machines sont anciennes et moins élaborées, le rythme de travail plus lent. Il n'y a que 3 personnes pour usiner et monter le plus gros V12 actuellement utilisé sur route. Les 7 litres ont été obtenus en augmentant l'alésage de 4 mm et la course de 14 mm. Les conduits d'admission et les culasses sont polis. Les arbres à cames au profil retouché actionnent des soupapes géantes de 45 mm de diamètre à l'admission et 37 mm à l'échappement. Les pistons forgés signés Cosworth font passer la compression à 11,2, en conservant les culasses utilisées sur les V12 ancienne génération (avant 80). La carburation est gérée par un système maison utilisant des composants Marelli Weber et des collecteurs d'admission spécifiques à deux papillons. Sans pot catalytique, la puissance passe de 290 chevaux à 5.150 tr/mn à 496 à 6.200 tr/mn. Même progression spectaculaire pour le couple : 69 mkg à 3.850 tr/mn au lieu de 42,8 à 2.800 tr/mn. Les lois anglaises sont restées très laxistes en matière de pollution mais Lister a tout de même l'intention de sortir prochainement une version catalysée de son V12.



Sauf demande spéciale du client, le 7 litres est accouplé à une boîte Getrag 9, mécanique à 5 rapports, dont l'arbre primaire et les pignons sont renforcés. La liaison se fait par l'intermédiaire d'un embrayage bi-disque AP à commande hydraulique. Retournons dans l'atelier de montage pour détailler les modifications apportées au train roulant. Les articulations de la suspension avant sont inchangées mais la géométrie est retouchée pour diminuer les réactions.

La flexibilité des ressorts, plus durs, est variable et les amortisseurs sont des Koni. Les points de fixation ont été rigidifiés et la direction, plus directe, a vu son assistance diminuée. Le diamètre des disques de frein ventilés est impressionnant, 33 cm et les pinces en alliage comportent 4 pistons. A l'arrière, les transformations sont plus radicales. Un bâti tubulaire de renfort a été ajouté sous le plancher et le principe des demi arbres porteurs a été abandonné au profit de triangles inférieurs inversés de forte section, les disques de freins, non ventilés, ont été reportés dans les roues. Ils sont eux aussi commandés par des étriers à 4 pistons. Les roues en alliage démontables ont 17 pouces de diamètre et sont chaussées des Pirelli P Zéro de la F 40, largeur 245 à l'avant et 335 à l'arrière.



Lister fabrique sur place le vilebrequin de son V12 7 litres à partir d'un billot d'acier. Les pistons sont signés Cosworth.

Lorsque tout cela est en place, les selliers peuvent entrer en action.

L'habitacle est traité avec le luxe d'une Aston Martin ou d'une Bentley, à grand renfort de cuir Connolly dans la plus pure tradition anglaise. Les sièges avant sont remplacés par des Recaro entièrement regarnis alors que des baquets individuels sont aménagés à l'arrière. Un petit volant italien remplace le modèle d'origine. L'instrumentation n'est pratiquement pas retouchée à l'exception du compteur de vitesse qui est gradué jusqu'à 200 mph ou 320 km/h.

Alors, Monsieur Pearce, on essaye?

Monsieur Pearce ne répond pas et reste collé à son téléphone. Les ennuis commencent. Dehors, la pluie redouble et le vent la pousse avec violence contre les carreaux de la façade. Il en faudrait plus pour nous décourager. Patrick Sautelet grille cigarette sur cigarette pendant que je fais les cent pas : on se croirait dans un hall d'une maternité. De guerre lasse, le patron me propose d'aller faire un petit tour avec lui dans une XJ-S personnelle. Même pas une Le Mans, d'abord! Elle a bien un 7 litres mais sa carrosserie est plus proche de la série, son train arrière n'est pas triangulé et repose sur des Pirelli P 700 Z de 245 de large.



BRIAN LISTER



Agé aujourd'hui de 61 ans, Brian Lister était pilote amateur dans les années cinquante et il a construit sa première barquette en 1954. Animée par un moteur MG 1500, cette auto remporta de nombreuses victoires sous la conduite d'Archie Scott Brown. Ce succès l'amena à produire une petite série plus ambitieuse utilisant des moteurs Bristol, Rover, Maserati et Jaguar. C'est avec cette marque qu'il eut le plus de réussite. Il a été fournisseur de l'Écurie Ecosse et de Briggs Cunningham. La mort en course de ses pilotes et amis Scott Brown et Bueb l'a poussé à abandonner la course après avoir fait appel dans un premier temps à Mike Costin. Il a cessé toute activité en 1960. Grâce à WP Automotive, son nom est revenu au devant de la scène et il étudie actuellement avec Laurence Pearce une réplique fidèle de sa Lister Jaguar 1958 qui sera produite en petite série.

Interdiction de fumer, interdiction de prendre le volant de la voiture du chef qui se contentera de me promener dans la campagne sans glissades, sans Grand Prix entre les feux rouges. Cela me rappelle mes virées en Italie à la grande époque de Maserati, quand le collaudatore voulait à tout prix me démontrer la souplesse du V8. Pearce fait la même chose. Moins de 1 000 tr/mn en 5°, le 7 litres ne bronche pas et accepte de repartir sans à-coup. Je remarque néanmoins qu'il vibre, qu'il oscille car la commande de boîte a la bougeotte.

Devant rester passif, j'écoute et j'observe. La musique du 12 cylindres dépasse largement les limites légales et tranche avec le luxe de l'intérieur. C'est une symphonie, selon le terme consacré, très wagnérienne, grave et métallique. La suspension est restée confortable mais je ne suis pas éjecté de mon siège à chaque appui. Ça suffit comme cela. Je n'aime pas le cuir Magnolia à passepoil rouge ni les inscriptions Lister en relief sur les sièges et les contre-portes. On rentre ...

Le V12 porté à 7 litres s'intègre parfaitement sous le capot de la XJ 6. 500 ch, 260 km/h et surtout près de 70 mkg qui donnent des reprises canon. Compter 900.000 F.



— LA LEÇON

Durant mon tour d'usine, j'ai pointé du doigt le dernier exercice de WP Automotive, une XJ6 discrète dissimulant sous son capot moteur le fameux 7 litres. Madame Pearce m'avait dit au téléphone que cette auto ne serait pas là et que nous n'aurions que des XJ-S à nous mettre sous la dent. Justement, nous n'avons pas eu de XJ-S. Je reviens à la charge : c'est justement celle-là que nous voulions essayer et comme je commence à avoir faim, je redouble mes assauts. Laurence Pearce finit par craquer, il me laisse partir avec l'auto et l'un de ses collaborateurs nous suit avec sa XJ-S pour donner plus d'impact aux photos de Maître Sautelet.

On avait voulu nous faire croire que la coque de la XJ 40 ne pouvait pas accueillir le V12, que c'était techniquement impossible sans de profondes modifications et qu'il nous faudrait de ce fait attendre. Tout cela parce que British Leyland, encore à la barre au moment du lancement du projet, ne croyait plus au V12. Depuis, Jaguar a retrouvé sa liberté et doit faire face à un immense retard. Laurence Pearce, lui, a voulu montrer que l'on nous avait gentiment endormis et il a réussi l'impossible. Il est même allé plus loin puisque c'est son 7 litres qu'il a greffé sur la XJ 40.

Le même que sur la Le Mans, avec ses culasses à l'ancienne spécialement fondues dans le Kent, son vilebrequin, ses pistons Cosworth, son injection Marelli et ses collecteurs à double papillon.

Deux fois plus de chevaux, une hausse du couple supérieure de 40 % par rapport au 6 cylindres de 4 litres, avec un poids à vide qui n'a pas bougé. Pour l'heure, il est impossible de savoir si la Lister XJ 12 sera produite mais son développement est déjà très satisfaisant. La voiture que nous avons essayée a conservé toute la discrétion de la 4 litres de base et c'est bien là ce qui fait son charme.

A l'extérieur, on remarquera simplement les roues de 16 pouces chaussées à l'avant comme à l'arrière de Pirelli P 700 Z de 245/45 et qui abritent les grands disques de frein à 4 pistons. La suspension a été durcie et abaissée. A l'intérieur, on retrouve à l'avant une paire de Recaro assortis à la sellerie d'origine, un petit volant et un compteur de vitesse spécifique.

Un Recaro dans une Jaguar, cela fait tout drôle. Jambes repliées, fessier abaissé, vous ne bougez plus mais vous devez trouver de nouvelles marques. A cela s'ajoute pour un continental l'adaptation à la conduite à droite sur des routes souvent encombrées où l'on a parfois envie de replier ses rétroviseurs avant de croiser un camion. Mais pas question de flancher après avoir remué ciel et terre pour un essai.



Pas plus lourd que le 6 cylindres qu'il remplace, le gros 12 se montre plus discret que dans la XJ-S, bruit et vibrations sont mieux filtrés. La commande d'embrayage est un peu lourde, il fallait s'y attendre, mais l'attaque est progressive. Le couple démentiel vous permet de démarrer sur n'importe quel rapport, même en cinquième en faisant patiner juste ce qu'il faut. La souplesse qui faisait la fierté du patron est bien là mais il convient tout de même de faire preuve de sensibilité.

Les gros pistons de plus de 580 cm³ ont quand même une certaine inertie qui finit par secouer la transmission. A ce propos, la boîte Getrag est plus facile à manier que celle d'une Ferrari mais elle est tout aussi lente et son débattement latéral est un poil trop important. Sensation à confirmer avec la main droite. Revenons à notre V12. Il est merveilleux et rend les turbos les plus méchants inutiles et insipides. Style force tranquille en dessous de 4 000 tr/mn, il ne demande qu'à forcer la cadence au-dessus et commence à changer de ton.

Sans vouloir apparaître trop snob, je dirais qu'il me rappelle les Ferrari de Lampredi, sauvages et domestiques à la fois, parfaitement dosables. Sans avoir les ruades effrayantes d'une 375 MM, la Lister XJ 12 doit être maniée avec attention car sa cavalerie a vite fait de prendre le dessus.

A 2000 tr/mn en 2°, sur route humide, l'idée m'est venue d'écraser la commande des gaz, sans aller au plancher : les roues arrière se sont mises à crier en faisant tout vibrer! En démarrant en seconde, on peut faire aussi bien qu'une Testarossa de 0 à 100, moins de 6 secondes. Si la motricité était meilleure, bien des records tomberaient mais pour arriver à ce résultat il faudrait remanier le châssis de façon plus profonde au point de le dénaturer. Faire de cette Lister une voiture de course serait une hérésie et l'on a fait en sorte de lui garder un caractère civilisé, une douceur de Jaguar.



Filtres à air modifiés, tout comme les collecteurs à deux papillons d'admission d'air au lieu d'un. Ici, sous le capot d'une berline XJ 12.

— FOUDRUYANT

Tout en gardant un confort de haut niveau, la Lister est devenue plus précise dans sa conduite, elle se vautre moins dans les virages et sa direction répond mieux. On retrouve le sous virage prononcé de la version de base mais les 500 chevaux ont vite fait d'inverser la tendance, à condition que vous le souhaitiez. La voiture se montre facile et prévenante. Elle n'a pas la rigueur d'une Alpina, elle correspond simplement à ce que l'on attend de la part de Jaguar, une attitude moins caricaturale. Le 7 litres Lister apporte ce que bien des monstres sacrés ne peuvent apporter, des reprises foudroyantes à n'importe quelle vitesse sur n'importe quel rapport. De 80 à 120 km/h en 5°, notre lourde berline met une seconde dans la vue à la Porsche Ruf CTR et encore, sans forcer. Agrément permanent, sensations à la demande, il n'y a rien de mieux à vivre au jour le jour. Tout cela pour le quart du prix d'une XJ 220.

En nous quittant, Laurence Pearce nous a montré sa collection de « unes » encadrées. Nous lui avons répondu qu'il pourrait figurer sur notre couverture à l'issue d'un véritable essai ...

Rendez-vous à prendre!



La Lister MK 3 conserve le train arrière et la custode de la XJ-S d'origine. Baquets Recaro et plus de cuir pour la finition intérieure.



ADRESSE
WP Automotive LTD
10 Mole Business Park
Leatherhead Surrey KT22 7AG
Tel : 372 377 474
Fax : 372 386 384

(note de xj-story.com : dommage qu'il n'y ait pas eu de suite à tout ça. On ne lira jamais l'essai dans Auto-Hebdo l'essai d'un coupé XJS Lister Le Mans, avec ses 500 CV et même 600, quand on lui eût greffé un bi-turbo ... Pour les coupés XJ-S, on se reportera à la rubrique "Catalogue constructeur Lister", autour de l'année 1990, pour plus détails d'aménagement de carrosserie, entre la version de largeur presque normale, la Mark 3, et la version Le Mans, extra-large.)

FICHE TECHNIQUE - Berline Lister XJ V12

MOTEUR

Cylindrée (cm3)	6 996
Alésage x course (mm)	94 x 84
Rapport volumétrique	11,2 : 1
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn)	496 ch à 6 200 tr/mn
Couple maxi (mkg DIN à tr/mn)	69 mkg à 3 850 tr/mn
Emplacement	avant
Disposition	longitudinale
Type	12 cylindres en V à 60°
Refroidissement	liquide
Vilebrequin (nombre de paliers)	7
Matériaux:	- bloc : alliage - culasse : alliage
Distribution	1 ACT par banc (chaîne)
Alimentation	injection électronique Marelli
Allumage	électronique couplé

TRANSMISSION

Mode	roues AR motrices
Boîte de vitesses (rapports)	5
Rapports de boîte de vitesses : à 1000 tr/mn en km/h	
- 1°	3,57 / 9,09
- 2°	2,06 / 15,75
- 3°	1,39 / 23,35
- 4°	1,00 / 32,48
- 5°	0,76 / 42,71
Rapport de pont	3,54
Embrayage	Bi-disque à commande hydraulique
Autobloquant	renforcé

CHÂSSIS

Type	monocoque avec cadres auxiliaires
Carrosserie	berline 4 portes
Cx (SCx)	0,37 (0,77)

SUSPENSION

Avant	bras triangulés avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni, barre anti-roulis de diamètre 265 mm
Arrière	bras triangulés, demi arbres oscillants porteurs, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs Koni

DIRECTION

Type	à crémaillère assistée
Diamètre de braquage (m)	12,9
Course du volant (tours)	2,8

FREINS

Avant	disques ventilés de diamètre 330 mm, 4 pistons
Arrière	disques de diamètre 312 mm, 4 pistons
Antiblocage	ABS Teves

DIMENSIONS (mm)

Empattement	2 870
Voies AV/AR	1 537/1 535
Longueur/largeur/hauteur	4 988/1 793/1 380
Largeur aux coudes AV/AR	1 460/1 463
Jantes	9,5" x 16"
Pneumatiques	AV et AR : 245/45 ZR 16

POIDS (kg)

Constructeur	1 768
Rapport poids/puissance	3,6 kg / CV

CAPACITÉS (litres)

Réservoir d'essence	90 litres
Huile moteur (y compris filtre)	10,8 litres
Coffre	350 litres



Des compléments sur la version Le Mans du Cabriolet XJ-S.

Après l'article ci-dessus, Auto Hebdo a apporté en novembre 1990 des précisions sur le Cabriolet, tel que Lister venait de le présenter, toujours dans la version Le Mans.

Voici l'apparition du cabriolet Le Mans : basé comme le coupé sur la Jaguar XJ-S, il se présente sous une ligne pas vraiment élégante mais très reconnaissable. Les doubles phares ronds augmentent encore l'impression de largeur, et à l'arrière, les feux surélevés encadrent toujours l'aileron rajouté.

Repliée, la capote ne déborde pas trop et ne vient pas casser la ligne.

La mécanique reste identique au Coupé Lister: le capot abrite le V12 porté à 7 litres qui développe... 496 CV !

Les suspensions remaniées (surtout à l'arrière) sont associées à des Pirelli P Zero de 17 pouces. Dans ces conditions, les performances données sont les mêmes que pour le coupé, soit 320 km/h !

Prudente, la presse anglaise parle plutôt de 300, un score déjà impressionnant, n'est-il pas ? Mais le prix de la merveille l'est encore plus : 165.000 livres, même avec du Connolly à l'intérieur, ça doit commencer à faire réfléchir...



**Cabriolet
"XJ-S by Lister",
dans la version
Le Mans**



(Note de xj-story.com : Une particularité est assez nettement visible ici. Avec les modifications importantes de la carrosserie au-delà des roues AR, en largeur, mais aussi en hauteur, la capote une fois rabattue est plus affleurante à la carrosserie qu'elle ne l'est dans le cabriolet XJ-S de base.)