



## JAGUAR XJR-S 6.0

**Comme ses petites  
soeurs, la grosse  
méchante XJ-S a voulu  
s'offrir un coup de jeune.**

**Dérisoire, mais  
terriblement émouvant.**

Libre à vous de me croire ou non, mais j'ai très bon coeur. Une faiblesse qui me perdra. Si, si. C'est juste pour me défendre, pour ne pas me faire avoir par mes bons sentiments que j'adore faire du mauvais esprit. Tenez, prenez le cas de Jaguar par exemple. On ne peut pas dire que tout aille pour le mieux du côté de Coventry. La conjoncture n'est plus ce qu'elle était et Ford aurait besoin d'un bon Alka Selzer pour achever sa digestion.

Entre ceux qui ont pris le pouvoir, et les anciens du courant Egan, sans parler des survivants de l'ère Leyland, la cohabitation n'est pas toujours facile. Les programmes ont été redéfinis avec pour conséquence un retard dans l'évolution de la gamme actuelle et la sortie de nouveaux modèles. L'homme de la rue ignore tout de cela et pour lui Jaguar demeure un symbole et un rêve. Durant notre essai, la dernière XJR-S a encore suscité un méchant courant de sympathie. Jaguar, le cuir, le bois et tout, ça marche encore!

## BONUS

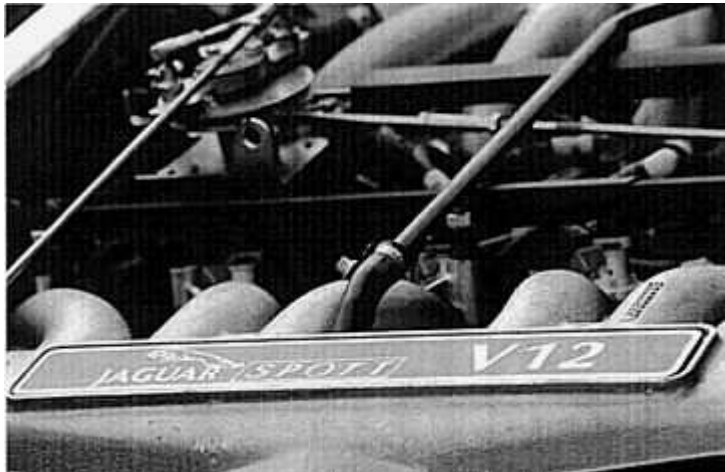
Lorsque la BMW 850i est sortie, nous avons eu l'idée périlleuse de la comparer à la XJR-S 6 litres et à la Mercedes 560 SEC. Surprise, la Jag s'est bien tirée de cette épreuve et c'est tout à son honneur. Depuis, toute la gamme XJ-S a été rajeunie, une multitude de petits détails a été corrigée pour la remettre à jour après plus de 5 ans de carrière. Pas de quoi fouetter un chat mais une évolution dans le bon sens touchant esthétiques intérieure et extérieure, finition et mode de production avec à la clé une mise de fonds non négligeable. La XJR-S a eu droit au même traitement mais avec un léger décalage, ce qui fait que sa commercialisation débute seulement.

Alors, quoi de neuf, Pussy Cat? Pas grand chose sur le plan mécanique puisqu'on retrouve le gros V12 de 6 litres obtenu à partir du 5.3 litres par augmentation de la course. D'où un vilebrequin, des chemises et des pistons spécifiques. Un échappement catalysé moins pénalisant, des tubulures d'admission redessinées et une programmation différente du système de gestion Zytex ont permis de gagner une vingtaine de chevaux au même régime avec un petit poil de couple en plus 650 tr/mn plus haut. C'est tout, la vieille boîte auto GM à trois rapports est toujours là, le châssis n'a pas bougé. En poussant un peu le bouchon, on pourra avancer que la coque, modifiée en 180 endroits, est plus rigide. Le vrai bonus est pour le plaisir des yeux et le confort. La XJR-S millésime 92 est peut-être la plus convaincante de la série question look.

Elle a comme ses soeurs les nouvelles vitres de custode, les feux arrière et les phares redessinés, les portes sans déflecteur. Mais les stylistes de TWR sont allés encore plus loin en remodelant le kit carrosserie, c'est-à-dire les boucliers avant et arrière et les marche-pieds d'une façon plus élégante et agressive. Le dessin des roues est lui aussi nouveau, semblable à la XJR 4.0. Toutefois, on aurait pu revoir l'aileron de coffre qui a du mal à cohabiter avec l'antenne de radio électrique. Hypo Tam Tam Dundee, plus connu sous le nom de Lou le roi du Flou, n'a pas arrêté de pester à chaque fois qu'il allait fouiller dans le coffre à la recherche de ses objectifs, me privant de l'écoute de ma radio préférée. Pendant que nous y sommes, un mot sur la présentation du V 12, toujours aussi usine à gaz. Cela impressionne les foules mais c'est démodé.

## CARACTÈRE

Continuons notre mauvaise humeur... Pour prendre place à bord, il faut se déhancher. se glisser avec précaution, comme on le ferait avec une berline plus exotique. Mais une fois installé, le charme opère. Vous connaissez la chanson, la magie du cuir et du bois, le luxe apaisant. Et puis maintenant, on peut régler son siège électriquement à partir d'un groupe de commandes placé sur la porte. L'inclinaison du volant est ajustable, c'est parfait pour la position de conduite et l'on n'a pas de mal à trouver le bon compromis qui vous garantit une vue complète de l'instrumentation. Cette dernière a été redessinée et ne baigne plus dans le plastique. Les commandes de la clim. sont plus rationnelles et son fonctionnement est efficace. Bien sûr, l'habitabilité n'a pas évolué, les passagers arrière ne sont pas gâtés et la garde au toit est toujours aussi déroutante. C'est l'âge et, comment dire, cela fait partie du dépaysement, de l'exotisme. de cette sensation de conduire un grand classique de caractère. Reste que l'on aimerait tout de même avoir des commandes de vitre séquentielles. La qualité de la radio pourrait être meilleure. Mais la musique, c'est le V12 qui la donne. Il gronde, il souffle, il vibre, balançant gentiment la caisse, histoire de vous prouver qu'il a des muscles et plus particulièrement du couple. Tellement de couple que l'on se contente des trois rapports de la boîte à qui on reprochera surtout une certaine paresse au kickdown.



Son V12 gagne une vingtaine de chevaux.



Le gros six litres voudrait plutôt vous encourager à la paresse, à "cruiser" sur autoroute mais les qualités routières de la XJR-S vous poussent volontiers à quelques débordements. Écraser par exemple l'accélérateur au démarrage pour jouer à Starsky, faire crier les roues pour laisser sur place les autres à chaque feu rouge.

Un enchaînement subtil pour vous parler des chronos qui sont en progrès d'environ 5 dixièmes de seconde.

Si vous vous reportez à nos mesures précédentes, sachez que nous avons cette fois-ci opéré à Montlhéry et non sur autoroute et de surcroît avec une auto dont le rodage n'était pas terminé. Deux causes pénalisantes. Pourtant, nous avons fait au moins aussi bien si ce n'est mieux qu'avec l'ancienne version. La XJR-S pédale. Elle est également facile à conduire, agréable malgré son poids. Son train avant, bien aidé par une direction directe, arrive à combattre sans trop de mal un comportement naturel sous-vireur alors que les dérobades du train arrière ne sont jamais involontaires et plutôt progressives.

Une chose nous a surpris cependant côté pneumatiques. Les Goodyear dont nous avons cette fois disposé sont moins agréables que les Dunlop D40.

Ils sont plus fermes et ont un pouvoir directeur marqué qui engendre des réactions sur mauvaise route ou au freinage. Pour le reste, rien à dire. Motricité, confort et efficacité des suspensions, freinage, n'appellent pas de critique particulière. Bon, d'accord, le V12 n'est pas un modèle de sobriété, il a vite fait de dépasser les 20 litres mais va-t-on parler économie avec une auto pareille?

**La XJR-S, c'est le plaisir pur qui balaye le réalisme. du moins une certaine forme de plaisir que l'on a envie de voir survivre face à la froide perfection des allemandes. Tiens, elle serait encore plus désirable en cabriolet. Jaguar a de beaux restes et il faut simplement lui souhaiter un avenir, de pouvoir courir contre le temps.**

### BUDGET

Prix de base (FF)	519 950
(FB)	3 600 000
Puissance fiscale (CV)	- France 33
	- Belgique 29



La nouvelle XJR-S 6.0 reprend les modifications de carrosserie apportées au coupé XJ-S, mais ses boucliers, son aileron arrière, et le dessin de ses jantes sont spécifiques.

## PERFORMANCES

### VITESSE

Maxi (Km/H)	254
	(constructeur)
vitesse lue (régime)	-

### ACCELERATIONS

400 m D.A.	14"8
1000 m D.A.	27"1
0 à 100 km/h	7"0

### REPRISES (vitesses réelles)

A partir de 50 km/h en D :	
400 m	12"8
1000 m	25"0
De 80 à 120 km/h : en D	5"3

### CONSOMMATIONS (litres)

Moyenne pendant l'essai	19,8
Autonomie (km)	420
Normes "UTAC" :	
90 km/h	11,9
120 km/h	14,1
Cycle urbain	21,3

## FICHE TECHNIQUE

Type	V12 à 60°
Position	Longitudinal AV
Matériaux (bloc/culasse)	Alliage/alliage
Distribution (entraînement)	2 ACT (chaîne)
Alimentation/allumage	Gestion intégrale Zytek
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	5993
Alésage x course (mm)	90x78,5
Rapport volumétrique	11 : 1
Régime maxi (tr/mn)	6500
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn)	333 à 5250
Puissance au litre (ch)	55
Couple maxi (mkg à tr/mn)	50,4 à 3650
Couple au litre (mkg)	8,4

## TRANSMISSION

Mode	Roues AR motrices
Rapports de boîte/vitesses	Automatique
A 1000 tr/mn en 1ère	2,50 / 7,25
2ème	1,50 / 28,75
3ème	1,00 / 43,125
Rapport de pont	2,88
Vitesse maxi théorique sur chaque rapport/chute de régime 1ère-2ème,	110 / 2200
2ème-3ème	187 / 1650
Autobloquant	Salisbury

## CHASSIS

Type	Caisse autoporteuse
Carrosserie	Coupé 2+2
Cx (SCx)	-

## SUSPENSION

Avant	Triangles superposés avec combiné ressort/amortisseur et barre anti-roulis.
Arrière	Arbre porteur, triangle inférieur, ressorts hélicoïdaux.

## DIRECTION

Type	Crémaillère assistée
Diamètre de braquage (m)	13
Course du volant (tours)	2,5

## FREINS

Frein avant	Disque ventilé
Frein arrière	Disque ventilé
Antiblocage	ABS Teves

## DIMENSIONS (mm)

Empattement	2591
Voies AV/AR	1514 / 1492
Longueur/Largeur/Hauteur	4820 / 1793 / 1245
Jantes	8x16"
Pneumatiques	225 / 50 et 245 / 55 ZR 16

## POIDS (kg)

Constructeur/contrôlé	1825 / 1800
Répartition AV/AR	55 / 45
Rapport poids/puissance réel	5,4 kg/ch

## CAPACITES (litres)

Réservoir d'essence	82
Coffre	393