



Nouvelles jantes et pneus
Dunlop D 40 225/50 à l'avant
et 245/50 à l'arrière.

NOUVELLE JEUNESSE

Il y a des chiffres qu'il convient de prendre au pied de la lettre. En 1986, les Français ont acheté 518 Jaguar. Cette année, ils passeront 2300 commandes. Du 400 % de progression en quatre ans. Sans commentaires!

Il est vrai que Jaguar étant tombé bien bas, le redressement ne pouvait donc être que spectaculaire. Au cours de la décennie 70/80, l'image de la marque avait subi une terrible dégradation. Les voitures étaient fragiles, mal finies, et devant les ennuis à répétition qui les affectaient, la clientèle avait déserté.

Entre autres tâches, John Egan, qui avait repris en main les destinées de Jaguar en 80, eut celle de redresser l'image de marque et de faire passer le message de la qualité retrouvée. Il réussit au-delà de toute espérance et, si le regain d'intérêt qu'éprouva la clientèle pour la firme de Coventry ne lui permit pas de conserver son indépendance, au moins eut-il la satisfaction de lui avoir redonné tout son lustre.

Aujourd'hui John Egan a quitté Jaguar mais son passage à la direction de la firme a laissé des traces. Le coupé XJR-S 6 litres avec lequel nous avons fait connaissance en témoigne parfaitement.



Débauche de bois précieux et de cuir.

Mais rassurez-vous, l'importateur en France optera pour une couleur moins salissante que le blanc.

L'EXPLOITATION DES SUCCÈS SPORTIFS

Cette voiture constitue en fait l'exploitation commerciale des succès glanés en circuit par TWR (Tom Walkinshaw Racing Team) qui fait courir les Jaguar en championnat du monde des Sport -Prototypes.

C'est la société Jaguarsport Ltd dont Jaguar et Tom Walkinshaw possèdent chacun 50 % qui a développé ce coupé très ambitieux que nous avons eu l'occasion de conduire pendant quelques centaines de kilomètres sur les autoroutes allemandes, vitesse de pointe oblige.

En fait, le but de la manœuvre était de conférer au coupé XJ-S un caractère sportif qu'il est loin de posséder dans sa version 5,3 litres. Pour cela Jaguarsport a travaillé à la fois sur le moteur et sur le châssis.

La cylindrée du V12 passe donc de 5,3 l à 6 l par augmentation de la course ce qui implique le montage de nouveaux pistons et d'un nouveau vilebrequin tandis que son alimentation est assurée par le système Zytek à injection séquentielle et allumage numérique utilisé en Groupe C. Ainsi, la puissance s'établit dorénavant à 308 ch à 5 250 tr/mn contre 295 à 5500 tr/mn pour le 5,3 l et le couple maxi de 48,5 mkg est atteint à 3000 tr/mn contre 44,9 mkg à 3250 tr/mn.

Pour la partie châssis on a monté à l'avant comme à l'arrière des ressorts hélicoïdaux spéciaux et des amortisseurs à gaz Bilstein plus durs. La monte en pneumatiques est assurée par des Dunlop D 40 unidirectionnels, développés spécialement pour la voiture, et en dimensions 225/50 à l'avant et 245/50 à l'arrière sur des jantes Speedline 16 pouces. Parallèlement, l'assistance de la direction a été réduite de 40 % tandis que les lois de passage des rapports de la boîte automatique se voyaient modifiées.



De l'arrière, la XJR-S se distingue par ses sorties d'échappement, son becquet et, bien entendu, son monogramme "6 litres".



Belle pièce d'orfèvrerie: V12 6 litres de cylindrée, 308 ch et près de 50 mkg de couple. Sans commentaires !

COMME LE TGV

Dire que l'augmentation de puissance par rapport à la version 5,3 l est sensible serait exagéré. Le 6 litres se comporte de la même façon. Il est mélodieux, merveilleusement souple à bas et moyen régimes et un peu moins à l'aise quand on va chercher les derniers tours.

Limitée par construction à 250 km/h (oui, comme certaines Mercedes et BMW de notre connaissance) la XJR-S a tout du TGV sur autoroute. Vous soudez l'aiguille du compteur sur 260 km/h et vous attendez que cela se passe en enroulant les grandes courbes imperturbablement. En effet, si les progrès effectués en performances ne sont pas flagrants, ils le sont en revanche en ce qui concerne le comportement routier.

L' amortissement est beaucoup mieux contrôlé, et malgré l'augmentation de la fermeté, le confort n'est pratiquement pas dégradé tandis que le mouvement de roulis est quasiment inexistant. Cela étant dit, si la tenue de route de la XJ R-S est très largement supérieure à celle des autres coupés Jaguar, on n'a pourtant pas affaire à une voiture agile.

On s'en rend immédiatement compte quand on quitte l'autobahn pour des routes plus tourmentées et la lourdeur de l'avant vous rappelle que la voiture est franchement sous-vireuse.

Mais la motricité excellente, le tarage de l'assistance de la direction, enfin raisonnable, permettent néanmoins une conduite rapide dans la mesure où elle est coulée. Ce qui est plus décevant, c'est la boîte automatique à trois rapports seulement et un seul programme, ce qui ne favorise pas des remises en action, relativement laborieuses pour une voiture qui développe plus de 300 ch. Il est vrai que le moteur a la charge d'animer 1800 kg.

" Construire des voitures sportives sans concessions au luxe et au raffinement ", voilà le cahier des charges de Jaguarsport. La XJR-S y souscrit intégralement. Cuir, ronce de noyer, climatisation, chaîne haut de gamme, volant cuir, bref, un environnement luxueux.

C'est la moindre des choses direz-vous puisque le prix de la voiture est fixé à 518000 F. Seule option disponible: le remplacement des éléments chromés par des pièces noir mat qui, associées au becquet arrière, donnent un air plus sportif à la voiture. Des candidats à l'achat de la XJR-S, l'importateur estime qu'il y en aura une soixantaine en France en 91, l'Europe dans sa totalité devant en absorber un millier et le Marché Américain 600.

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Disposition	avant
Type (cylindres)	V12 à 60°
Arbre à cames (entraînement)	deux simples (chaîne)
Nombre de soupapes par cylindre	2
Alimentation/allumage	électronique intégral
Cylindrée (cm)	5993
Alésage x course (mm)	90 x 78.5
Rapport volumétrique	11
Puissance maxi (ch à tr/mn)	308 à 5250
Couple maxi (mkg à tr/mn)	48.5 à 3000
Puissance au litre (ch)	51.3
Couple au litre (mkg)	8.1

AERODYNAMIQUE

Surface frontale (m ²)	N.C.
SCx	N.C.
Cx	N.C.

POIDS

Total (kg)	1800
Rapport poids/puissance (kg/ch)	5.9

PNEUMATIQUES

Dimensions avant	225/50 R 16 Z
arrière	245/50 R 16 Z
Jantes	8J x 16

TRANSMISSION

Aux roues	arrière
Boîte de vitesses	3 rapports automatiques

CHASSIS

Suspension avant	triangles superposés ressorts hélicoïdaux barre stabilisatrice.
Suspension arrière	triangles inférieurs barre de poussée arbre de roue servant de bras supérieur ressorts hélicoïdaux.
Freins avant/arrière	disques ventilés/disques
Antiblocage	série
Direction	boîtier assisté

DIMENSIONS - CAPACITES

Empattement (mm)	2591
Voies avant-arrière (mm)	1514- 1492
Longueur - largeur - hauteur (mm)	4743 - 1883 - 1250
Coffre (dm ³)	407
Réservoir (litres)	91

PERFORMANCES CONSTRUCTEUR

Vitesse maximale	250 (limitée)
0 à 100 km/h	6.9 s
1000 m départ arrêté	N.C.

PRIX

(F)	518000
-----	--------