

BMW 850 IA
MERCEDES 560 SEC
JAGUAR XJR-S 6.0

Arsenic de Munich et vieilles dentelles

JOUANT À FOND LA CARTE HIGH-TECH, LA BMW 850 EST FERMEMENT DÉCIDÉE À EMPOISONNER LA VIE DES VIEILLES GLOIRES. LA POTION EST-ELLE ASSEZ FORTE ?



Syndrome Mercedes ? Après avoir versé dans le populaire avant de se construire une image sportive, BMW vise la suprématie du luxe absolu. Le tournant pris par les gammes Série 5 et Série 7 le prouve, sans parler du lancement de la 750 à moteur V12. Avec son nouveau coupé Série 8, Munich a encore rajouté de la fonte sur ses haltères, déconcertant au passage une bonne partie de ses fidèles. Des performances, certes, mais 1,8 tonne sur la balance et une utilisation poussée de l'électronique rehaussant au maximum les caractéristiques techniques et le confort à travers une multitude de gadgets. C'est on ne peut plus clair, Mercedes est dans le collimateur et les jours comptés de la 560 SEC s'annoncent difficiles. Qui sait, la nouvelle politique bavaroise pourrait très bien faire le bonheur de quelques outsiders.

On pense à Jaguar qui est resté fidèle à la tradition et dont la XJR-S 6 litres offre luxe et performances à meilleur compte. BMW face à Mercedes et Jaguar, ce sera aujourd'hui notre thème de réflexion.

ARGUMENTS DE POIDS

La 850 exploite au maximum l'avantage de sa jeunesse, réunit ce qui se fait de mieux aujourd'hui. Face aux moteurs Jaguar et Mercedes, son V12 offre le meilleur rendement mais en fin de compte son rapport poids-puissance ne la démarque pas autant qu'on pourrait le croire et laisse quelques chances à l'opposition. En jouant sur la cylindrée, Jaguar a gagné une poignée de chevaux et de mkg alors que le V8 Mercedes n'est pas trop en retrait et garde de beaux restes. Il a surtout été pénalisé par le passage au pot catalytique. En vérité, la différence se situe ailleurs.

La caisse de la 850 est plus avancée en matière de structure et d'aérodynamique. La Jaguar et la Mercedes qui ont respectivement 15 et 9 ans d'âge ne peuvent pas résister à un Cx de 0,29 et surtout un SCx de 0,59. Même chose pour les suspensions. Le train arrière de la Jaguar est rudimentaire et s'appuie toujours sur une paire de triangles inférieurs tandis que les arbres de transmission ont un rôle actif. La 560 SEC ne dispose pas du fameux train arrière à 5 bras et, à l'avant, la barre stabilisatrice complète la triangulation supérieure. Bien guidé à sa base, le train avant de la BMW possède une double articulation avec déport de chasse négatif, effet anti-plongée et compensation des forces latérales. A l'arrière, 5 bras « actifs » compensant toutes les variations de géométrie. Mise à part peut-être la Z1, on n'a jamais vu mieux chez BMW.



Attitude opposée pour la Jaguar et la Mercedes. La 560 SEC est réglée souple et prend beaucoup de roulis alors que la XJR-S vire "à plat". Ses grandes roues et ses pneumatiques larges ont fait augmenter son rayon de braquage.



Excellent compromis confort/efficacité pour la BMW, une grande rigueur mais le poids génère une inertie certaine et les pneumatiques sont trop sages.



Bien sûr, nos grand-mères en fin de carrière ont de l'expérience et ont évolué depuis leur naissance. La XJR-S a été sérieusement remaniée par Tom Walkinshaw. Ainsi, le V12 qui a gagné en cylindrée est régi par une gestion électronique moderne tandis que la suspension a été durcie et ajustée.

Les freins sont plus gros, à tel point qu'ils sont mieux dimensionnés que sur les deux allemandes. Enfin, les roues ont un diamètre de 16 pouces et sont chaussées des excellents Dunlop D40 M2.

La Mercedes est restée en 15 pouces et se contente de P 600 ZR que nous rencontrons pour la première fois.

Les jantes de la BMW sont bien étroites, laissant déborder les Continental, une monte qui n'a rien de renversant. En définitive, le plus gros point noir de la Jag' demeure sa transmission automatique GM plus vieille que sa robe et ne comportant que 3 rapports de surcroît mal exploités. TWR a fait avec, en retouchant la loi de sélection.

Chez BMW, on a droit à une boîte automatique ZF 4 rapports fonctionnant sur trois modes, à savoir Economique, Sport et Manuel.

Dans ce dernier cas, vous restez bloqué sur le rapport sélectionné. Ce n'est pas tout. Sans supplément de prix, on a droit à une transmission manuelle 6 rapports qui n'équipe pas les premières voitures livrées.

Nous avons donc utilisé la transmission bien connue de la 750iA qui, de toute façon, convenait mieux à ce comparatif.

MERCEDES RÉSISTE

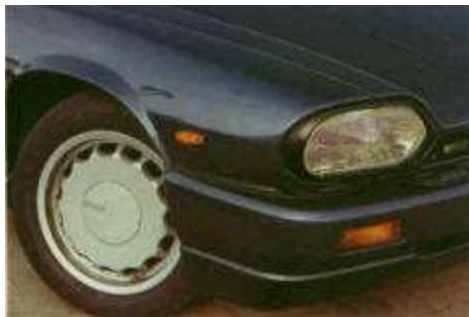
La 560 SEC est loin d'être ridicule sur le papier car elle était très avancée à sa naissance et a reçu des améliorations notables. Sa boîte automatique maison à 4 rapports fonctionne sur deux lois de base, S comme standard et non Sport, E comme économique. Le pont arrière est muni d'un anti-patinage comparable à celui de BMW dans ses effets.

Une nuance, tout de même. L'antipatinage bavarois peut être à deux étages, intervenir sur la délivrance de la puissance par une régulation du moteur et recevoir en plus une intervention sur les freins (ABS en sens contraire).

C'est ce que Munich appelle l'ASC + T, livrable en série sur la 850 boîte méca alors que la version automatique n'a que l'ASC tout court. De son côté, l'ASR Mercedes n'agit que sur les freins et ne doit pas être confondu avec l'autobloquant ASD. Vous me suivez? Bref, anti-patinage sur les allemandes et autobloquant mécanique classique sur la Jaguar. Pour en revenir à la Mercedes, on pourrait toujours critiquer un attachement obstiné à l'injection mécanique pour le moteur mais cela fait partie de l'esprit maison. La taille des roues, des pneus et des freins est plus gênante.

Pour aller plus avant dans la comparaison, il faut raisonner de manière plus concrète car la richesse et le modernisme des équipements ne se jugent pas sur le papier.

Au premier coup d'oeil, la Jaguar XJR-S accuse le poids des ans. Elle n'a jamais été belle, maintenant, en plus, elle est vieille et ce ne sont pas les grosses roues et les appendices aérodynamiques qui changent quelque chose à l'affaire. La longueur du capot moteur est démesurée, les vitres sont exigües et les volumes tourmentés. Mais c'est une Jaguar et avec un rien de snobisme, on trouvera cela très sexy, pardon, très raffiné. Encore que ce terme conviendrait mieux à la Mercedes qui a su conserver une classe indiscutable et des formes élancées. La « Sèque » impressionne toujours autant et reste un symbole social. Les réactions du public ne trompent pas. Alors, la « Béhème » ? C'est une excellente question et je vous remercie de me l'avoir posée. Ma réponse sera un peu embarrassée. Il y en a qui la trouvent moche. Je n'irai pas jusque-là, loin de moi cette idée. La 850 a un très beau... postérieur, un museau agressif, des galbes harmonieux et sensuels mais tout cela ne se marie pas à la perfection. Les roues sont horribles, vulgaires et un concessionnaire mien ami m'a confié que ses clients s'empresaient de les changer. Sachez au passage qu'il existe en option un modèle moins laid.



La puissance du 12 cylindres bavarois est à peine suffisante, les performances s'en ressentent.. Le Jaguar a plus de caractère.

Globalement, Mercedes résiste bien et l'on ne se fait pas de souci car la remplaçante de la 560 aura un V12 nettement plus puissant que le bavarois et une boîte automatique 5 rapports. Cela risque de faire très mal.

Les fans de Jaguar sont, eux, moins heureux depuis que Ford a dit non à la Type F.

On pourra également dire un mot des directions en signalant que celle de la BMW est asservie en fonction de la vitesse ou encore que la Jaguar est moins démultipliée. C'est tout.



FICHE TECHNIQUE	BMW 850iA	Jaguar XJR-S 6.0	Mercedes 560 SEC
MOTEUR			
Type	V12 à 60°	V12 à 60°	V8 à 90°
Position	longitudinal avant	longitudinal avant	longitudinal avant
Matériaux (bloc/culasse)	alliage/alliage	alliage/alliage	alliage/alliage
Distribution (entraînement)	1 ACT par banc (chaîne)	1 ACT par banc (chaîne)	1 ACT par banc (chaîne)
Alimentation/allumage	gestion intégrale Motronic Bosch	gestion intégrale Zytek	Injection KE Jetronic + allumage électronique
Cylindrée (cm3)	4 988	5 993	5547
Alésage x course (mm)	84 x 75	90 x 78,5	96,5 x 94,8
Rapport volumétrique	8,8 : 1	11,2 : 1	10 : 1
Régime maxi (tr/mn)	6 000	6 500	6000
Puissance maxi (CV DIN à tr/mn)	300 à 5 200	305 à 5 250	279 à 5 200
Puissance au litre (CV)	60,1	50,9	50,3
Couple maxi (mkg à tr/mn)	45,8 à 4 100	48,5 à 3 000	43,8 à 3 750
Couple au litre (mkg)	9,2	8,1	7,9
TRANSMISSION			
Mode	roues AR motrices	roues AR motrices	roues AR motrices
Rapports de boîte/vitesses (km/h) à 1000 tr/mn en	automatique	automatique	automatique
1ère	2,48 / 15,053	2,5 / 17,25	3,87 / 11,82
2nde	1,48 / 25,225	1,5 / 28,75	2,25 / 20,33
3°	1,00 / 37,333	1,0 / 43,125	1,44 / 31,76
4°	0,73 / 51,130		1,00 / 45,73
Rapport de pont	3,15	2,88	2,65
Vitesse maxi théorique sur chaque rapport/chute de régime			
1° - 2°	90 / 2 450	110 / 2 200	71 / 2500
2° - 3°	150 / 2 000	187 / 1 650	122 / 2150
3° - 4°	224 / 1600	-	190 / 1 850
Autobloquant	antipatinage ASC	Salisbury	antipatinage ASR
CHÂSSIS			
Type	caisse auto porteuse	'	caisse autoporteuse
Carrosserie	coupé 2+2	coupé 2+2	coupé 2+2
Cx (SCx)	0,29 (0,59)	-	0,36 (0,75)
SUSPENSION			
Avant	jambe élastique à articulation double	Triangles superposés avec combiné ressort/amortisseur hydraulique, barre anti-roulis	levier inférieur + jambe de poussée, levier supérieur, barre stabilisatrice, ressort/amortisseur hydrau.
Arrière	Multi-bras avec amortisseurs hydrauliques et ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis	Arbre travaillant, triangle inférieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs doubles	Pont oscillant à triangles Obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques et barre anti-roulis
DIRECTION			
Type	circuit de billes - assistée	crémaillère assistée	circuit de billes - assistée
Diamètre de braquage (m)	11,5	13,0	11,5
Course du volant (tours)	3,25	2,5	3,0
FREINS			
Frein avant	disque ventilé	disque ventilé	disque ventilé
Frein arrière	disque	disque ventilé	disque
Antiblocage	ABS Bosch	ABS Teves	ABS Bosch
DIMENSIONS (mm)			
Empattement	2 684	2 591	2 845
Voies AV/AR	1 554 / 1 562	1514 / 1 492	1 555 / 1 527
Longueur/largeur/hauteur	4 780 / 1 855 / 1 340	4743 / 1 883 / 1 250	4 935 / 1 828 / 1 407
Jantes	7,5" x 16"	8" x 16"	7" x 15"
Pneumatiques	235/50 ZR 16	225/50 ZR 16 (AV) et 245/55 ZR 16 (AR)	215/65 ZR 15
POIDS (kg)			
Constructeur/contrôle	1 790 / 1 840	1 800 /-	1 760 / 1 780
Répartition AV/AR (%)	52,8 / 47,2	65 / 45	54,2 / 45,8
Rapport poids/puissance réel	6 kg / CV	5,9 kg / CV	6,3 kg / CV
CAPACITÉS (litres)			
Réservoir d'essence	90	91	90
Coffre	360	407	505

C'EST BYZANCE

Quand on ouvre la porte, c'est tout autre chose, un régal pour les yeux qui vous met les sens en éveil. Pas la moindre trace de bois, du cuir et du plastique de haute qualité et surtout un dessin admirable, la maîtrise de BMW à son paroxysme. Le mouvement souple qui réunit les contre-portes et la planche de bord est une interprétation virile du mouvement bio qui ridiculise Japonais et Américains. Selon la coutume, le combiné instrumental est dépouillé et se déploie en léger arc de cercle vers le conducteur, le confort l'emporte sur la froideur technique, l'électronique étant là pour jouer un rôle informateur avec discrétion.

Placé sur la console centrale, l'ordinateur de bord est largement lisible et facile à exploiter.

Il surplombe un autoradio branché sur une installation de premier ordre. Il y a aussi les surprises. Quand on a ouvert la porte, la vitre descend légèrement pour libérer le joint avant de le replaquer à la fermeture et le volant remonte automatiquement pour laisser plus d'espace. Ce volant peut être réglé automatiquement en hauteur et en profondeur. Les puces et l'électricité s'occupent de tout et une fois installé, on peut mémoriser la position du siège et des rétroviseurs comme sur la Mercedes SL.

De cette dernière, on retrouve également la ceinture de sécurité intégrée au siège. La boîte à gants possède une double ouverture, deux compartiments, la climatisation puissante et silencieuse ne demande aucun apprentissage. La forme générale des sièges n'est pas spécialement sportive, très Mercedes, si vous voyez ce que je veux dire. Toutefois, l'espace offert aux passagers arrière est des plus comptés et l'on comprend mieux pourquoi BMW parle de 2+2. Quoiqu'il en soit, en attendant la contre attaque de Mercedes qui ne se produira pas avant plus d'un an, « Béhème » fait très fort et la place qui nous est allouée ici ne permet pas de faire la somme des raffinements réunis sur la 850.



L'habitacle de la BMW est extraordinaire, beau et fonctionnel, bien fini, bien équipé. Seules les places arrière sont critiquables car trop petites.



La Jaguar est plus chaleureuse, dispose des meilleurs sièges mais côté ergonomie, il y aurait beaucoup à dire.



La présentation de la 560 SEC est sans surprise, sérieuse avant tout, avec un équipement complet.

On regardera après cela la Jaguar avec indulgence et attendrissement, parce que c'est une Jaguar. Par rapport au volume de la caisse, l'habitacle est exigü, étroit, avec des places arrière encore plus petites que sur la bavaroise. Le plastique du combiné instrumental est digne d'une Peugeot et il faut se débrouiller avec les commandes manuelles pour régler son siège au mieux, un siège qui a le grand mérite d'offrir un excellent soutien, le plus réussi de nos trois adversaires. Comme quoi... Et puis il y a ce cuir, ce bois, cette moquette, un peu cache-misère mais si plaisants. Tout le monde craque, c'est bô ! Le reste n'a pas d'importance, les commandes de vitres non séquentielles inversées, l'ordinateur de bord inutile, le cruise control mal foutu, la clim' incompréhensible, la commande de phares crispante et j'en oublie, il faut oublier. Comme on dit, cela fait partie du charme et comme le prix est de 150 000 F inférieur à celui d'une Mercedes on veut bien. Remarquez, chez Mercedes aussi on doit faire quelques efforts pour s'habituer à des tics maison, une façon de voir inébranlable, mais il y a pratiquement tout ce que l'on peut souhaiter, air bag, toit ouvrant, sièges à mémoire, 4 vitres électriques.

Le design a vieilli, la climatisation est bruyante mais la qualité est bien réelle, du sérieux, comme une bonne paire de godasses que l'on doit briser.

Un bon point pour les places arrière, dignes de ce nom.

La 560 SEC n'a pas le côté Byzance de la 850 mais elle est rassurante, on est bien dedans, même derrière le grand volant qui heureusement n'est plus grenu. Des trois, la 560 est celle que l'on utilisera en ville le plus volontiers en étant frappé par sa facilité de manœuvre, son bon braquage.

Faites un créneau ou un demi-tour avec la XJR-S, vous serez surpris, cela ne passe pas d'un coup, il faut plus de place. Damned !

DRÔLE DE CHAT

On se moque de la Jaguar comme on le ferait d'une vieille copine, avec cruauté et tendresse, une vieille copine encore capable de vous étonner. La preuve, la XJR-S s'est montrée la plus rapide lors de nos mesures d'accélération et elle nous a gratifiés d'un 258 km/h en pointe. Tiens donc! Coventry parle d'une vitesse bridée à 250. Mon oeil ! Flat out sur les autoroutes allemandes, nous n'avons jamais senti de rupteur ou de régulation. Les reprises pourraient être bien meilleures avec une transmission moderne. La vieille Hydramatic, malgré les retouches, est encore paresseuse et ne rétrograde pas franchement et régulièrement tandis que l'absence d'un rapport supplémentaire se fait cruellement sentir.

De plus, sa commande n'est pas pratique, ni agréable pour un usage manuel. Dommage, car le 12 cylindres fait preuve d'une onctuosité et d'une ardeur saisissantes et je ne vous parle pas de son chant grave.

Autre bonne surprise, le châssis. L'aspect vieillot marqué par les vibrations du moteur et un certain manque de rigidité se fait rapidement oublier et l'on découvre une véritable efficacité marquée par un train avant précis et une tenue de cap imperturbable à haute vitesse. Sur un parcours tourmenté, la XJR-S peut être secouée et elle ne refuse pas de s'engager, déboîtant volontairement du train arrière avec progressivité. Ses freins sont puissants, les meilleurs du lot essayé. Sa suspension ferme avec un bon contrôle du roulis reste confortable sur un long trajet et l'on appréciera le silence uniquement perturbé par des bruits aérodynamiques supportables. Seule réserve, les pneumatiques performants, très directionnels, peuvent avoir des réactions indésirables sur une chaussée striée et se montrent un peu plus bruyants au roulage. Vraiment, la XJR-S est une Jaguar digne de ce nom, pas une commode Louis XV mais une véritable voiture de grand tourisme raffinée.

PERFORMANCES		BMW 850iA	Jaguar XJR-S 6.0	Mercedes 560 SEC
VITESSE				
Maxi (km/h)		252	258	243
Vitesse lue (régime)		255 (4 900)	272 (6 300)	260 (5 500)
ACCÉLÉRATIONS				
400 m D.A.		15"5	15"1	15"4
1 000 m D.A.		27"7	27"	27"6
0 à 100 km/h		8"	7"2	7"7
REPRISES (vitesses réelles)				
A partir de 50 km/h en 4è	400 m	13"2	(en 3è) 13"3	13"3
	1000 m	24"7	25"2	25"3
De 80 à 120 km/h		5"5	5"9	5"4
CONSOUMMATIONS (litres)				
Moyenne pendant l'essai		18,9	18,2	16,3
Autonomie (km)		450	475	525
Normes « UTAC »	90 km/h	8,6	11,6	11,1
	120 km/h	10,3	14,3	13,6
	cycle urbain	19,8	23,3	17,6

Autre excellente surprise, la 560 SEC a gardé de très beaux restes. Malgré son rapport poids-puissance moins favorable, elle nous a fourni des chronos plus qu'honorables, particulièrement en accélération. Seule sa vitesse de pointe est en retrait. Au fil des kilomètres, la magie de la « Sèque » opère pleinement. C'est elle la plus agréable, elle que l'on choisirait pour aller au bout du monde dans un confort absolu. Revers de la médaille, une suspension plus souple et un roulis important, un côté paquebot que l'on doit oublier si l'on veut attaquer un brin.

Les freins sont rapidement dépassés mais la tenue de cap reste facile et le sous virage prononcé n'est jamais insupportable. Etonnant, on va très vite, préférant planer en toute sérénité avec pour bilan une consommation de carburant inférieure à la concurrence.

Le V8 joue un rôle important dans la douceur de l'ensemble, il vibre moins que les V12 (!) et son couple à bas régime fait la différence.

Il est de plus secondé par une excellente boîte maison que l'on utilisera le plus souvent sur le mode « S ». La sélection est parfaite, douce et rapide à la fois, sensible aussi. De plus, la configuration de la commande est idéale pour un usage manuel grâce à sa grille en escalier qui évite toute erreur. La Mercedes est moins sportive que la Jaguar ou même la BMW et c'est pourtant avec elle que l'on joue le plus volontiers de la boîte, pour le plaisir, pour épargner les freins.

BUDGET		BMW 850iA	Jaguar XJR-S 6.0	Mercedes 560 SEC
Prix de base	(FF)	600 000	518 000	669 000
	(FB)	3 650 000	3 460 000	3 967 390
Puissance fiscale (CV)	France	25	33	37
	Belgique	24	29	27
Air bag	(FF)	5 660,29	non dispo	série
Toit ouvrant	(FF)	9 763,24	non dispo	série
Anti-patinage ASC + T	(FF)	8 839	-	-
Intérieur cuir		série	série	série
Climatisation		série	série	série
Sièges électriques		série	non dispo	série

BOF !

On dirait que la partie va être difficile pour la 850. La bavaroise est la plus moderne, la plus gadgétisée mais cela ne suffit pas à l'usage. La presse n'a pas été élogieuse à son égard mais a-t-elle au moins compris? Il est vrai que le message de Munich est ambigu, du style « nous avons fait une sportive mais pas une sportive ». Naïfs que nous sommes, nous attendions une sportive et comme je vous l'ai dit au début de ce papier, on a vraiment l'impression que « Béhème » veut faire mieux que Mercedes, Mercedes qui, en ce moment, se met à jouer la carte du sport, à tel point que cela déteint sur ses autos.

Bref, prise dans son contexte, la 850 n'est pas un raté, surtout en boîte auto. Elle se montre plus moderne que la Jaguar (facile) et plus chaleureuse que la Mercedes. Il lui manque surtout du punch car elle est trop lourde pour les 300 chevaux de son V12.

Malgré son rendement, ce dernier est déjà dépassé et l'on se demande parfois si l'on ne doit pas le considérer comme un exercice de style. Pour ce qu'il a à faire, il lui faudrait plus de couple, surtout à bas régime. La boîte ZF qui l'assiste n'est pas renversante comparée à la Mercedes.



La 850 est une belle réalisation mais il lui manque un tempérament digne de ce nom. Attention à la riposte de Mercedes !

La position Eco n'est valable que sur autoroute et le mode manuel est rendu presque inutilisable par une commande inadaptée qui vous fait passer plusieurs rapports à la fois de manière involontaire. Ensuite vient le problème des performances pures, à peine suffisantes pour ne pas dire décevantes, tout juste comparables à celles de la berline. Et comme on a tendance à solliciter la mécanique, le bilan énergétique n'est pas terrible. Le comportement routier est fort honnête mais le poids, toujours lui, n'arrange pas les choses.

La 850 embarque dans les enchaînements et fait tout de suite crisser ses gomme. En conduite sage, elle va tout droit et il faut déconnecter l'anti-patinage puis la bousculer pour découvrir son équilibre. Cette possibilité de débrancher l'ASC est un atout.

Le compromis suspension est excellent. Notons au passage que les voitures livrées en France seront équipées d'une suspension pilotée qui était absente sur notre voiture d'essai.

La direction pourrait être plus directe, elle manque de vivacité, par contre, le fonctionnement de l'assistance variable ne génère aucun problème.

Grâce aux disques avant de plus grand diamètre, le freinage est plus convaincant que sur la berline 750 mais on pourrait faire encore mieux. Quant à la monte pneumatique, elle paraît trop axée sur le confort et déçoit.



La 560 SEC, malgré son âge, impressionne toujours. Grâce à une transmission plus courte, elle garde des performances intéressantes sans que cela nuise à la consommation.

Telle qu'elle se présente, la BMW 850 iA est très homogène, convaincante à défaut d'avoir une saveur relevée. Il est certain que la version boîte 6, que nous aborderons bientôt, gagnerait à être plus typée à travers une puissance accrue, des freins et des pneumatiques plus méchants à la manière de la Porsche 928 GT. Examen réussi pour la 850 iA mais sans plus d'où notre tableau de cotation mettant à égalité nos trois adversaires d'un jour.

C'est la deuxième fois en peu de temps que pareil cas se produit dans l'Hebdo. Non, nous ne sommes pas vendus. Je n'ai pas d'actions chez BMW, je ne roule pas en Mercedes et je n'ai pas demandé en mariage l'héritière Jaguar.

Les notes ont été attribuées objectivement à l'aveugle.

Personnellement, j'achèterais la Mercedes. Parallèlement, je dois reconnaître que j'ai été surpris par la XJR-S sur laquelle je n'aurais pas parié une lire. Seulement voilà, elle marche bien et son prix est un argument de poids. Reste à connaître sa fiabilité. Sortez-moi la « Béhème » en cabriolet et je réviserai mon jugement !



CLASSEMENT FINAL	1re ex aequo	1re ex aequo	1re ex aequo
	BMW 850iA	Mercedes 560 SEC	Jaguar XJR-S 6.0
COMPORTEMENT			
Performances	7	7	8
Tenue de route	8	7,5	7,5
Freinage	7,5	7	8
AGRÉMENT			
Conduite	8	8	8
Confort	7,5	8	7,5
Habitabilité	6,5	7	6,5
Equipement	7,5	7,5	6
BUDGET			
Prix	8	7	8,5
Consommation	7	8	7
MOYENNE GENERALE	7,44	7,44	7,44