

LE SPORT COMME ON N'EN FAIT PLUS !



Ce n'est certainement pas la meilleure voiture de sport du monde. Elle a ses défauts (qui n'en a pas...) mais les assume merveilleusement bien. Elle est lourde, encombrante, gourmande, nous sommes d'accord. C'est quand même un réel plaisir de se dire qu'à un mètre cinquante de votre pauvre nez, trônent six énormes cylindres d'un litre chacun... (*)

* (Note de xj-story.com) : c'est écrit texto... les initiés auront compris que les cylindres, au nombre de 12, font un demi-litre chacun.



La XJ-S V 12 est une jolie voiture. Sa ligne ne signifie plus grand-chose aujourd'hui et c'est pour cela qu'elle plaît encore. Sur sa carte de visite, quelques chiffres et quelques mots: "5,3 litres, 280 chevaux et 237 km/h". En poussant les choses à l'extrême, j'irais jusqu'à dire que pour 449.000 F, elle possède de grandes aptitudes à faire douter un client décidé à s'acheter une BMW 850i ou une Mercedes 500SL.

C'est une voiture douce, élastique et silencieuse mais dénuée du moindre sens de la performance. Elle changera votre vie si vous la conduisez comme une grande dame mais en la secouant comme un prunier, le manche de la hache vous reviendra tout droit dans la figure (c'est une image...).

C'est pour cela qu'il existe la XJR-S 6.0, version plus méchante de ce tranquille coupé, corrigée et revue par JaguarSport, une société dans laquelle Tom Walkinshaw et la maison mère fonctionnent en "joint venture" avec 50 % des parts chacun, et qui est chargée de l'image sportive de la marque.

Il y a quelques années, Walkinshaw qui fut un excellent pilote, avait développé une version Groupe A de la XJ-S et c'est chez JaguarSport qu'est fabriquée la XJ220. Les chevaux, peu lui importe comment les obtenir, l'essentiel étant d'en avoir autant que les autres... La première XJR-S 6.0 que nous avons essayée en juin 1990 (ASP N°15) développait 305 ch pour 48,5 mkg mais il s'agissait du modèle sans catalyseur. Pour éviter que la puissance ne s'écroule d'une vingtaine de chevaux avec l'arrivée de cet "indispensable accessoire", JaguarSport a monté la barre jusqu'à 333 ch et 50,4 mkg.

Nouvelle programmation de la centrale de gestion électronique Zytex, taux de compression porté de 8,1 à 11 (normal, ce n'est plus le même carburant), diagramme de distribution modifié et quelques gracieusetés similaires sont à l'origine de la métamorphose. Même porté à 6 litres, ce V12 est une mécanique de conception relativement ancienne quoique noble et classique, dont le principal avantage est l'incomparable douceur de fonctionnement des moteurs V12 dont Jaguar reste, avec raison, l'un des derniers tenants.



Cette voiture est extrêmement lourde : elle pèse 1825 kg en ordre de marche pour un poids autorisé de 2175 kg. Ce n'est pas n'importe quoi, d'autant que le frein moteur à un effet de ralentissement comparable à celui que provoqueraient des tambours sur une Formule 1 ! On peut demander beaucoup de choses à la vieille boîte auto 3 rapports mais il y a des limites... Comme toutes les Jaguar, elle est heureusement dotée de freins exceptionnels par leur puissance, leur résistance à l'échauffement et leur stabilité en température. Ce n'est qu'en usage très sévère que nous avons noté un allongement de la course de la pédale. En revanche, l'ABS pose des problèmes, il est hypersensible et "sature" au premier changement d'adhérence. C'est pénible et cela peut être dangereux. Il vaut mieux ne pas avoir d'ABS du tout plutôt qu'un système qui vous remonte la pédale dans le pied !

Par elle-même, la XJR-S 6.0 tient bien la route, très sagement, ce qui ne veut pas dire qu'elle la tient agréablement et point n'est besoin d'avoir un grand goût des nuances pour s'en rendre compte.

Au volant, le poids devient un allié : il plaque la voiture, l'appuie, la soude. Très longtemps, le comportement reste étonnamment neutre et l'on vire vite et sûrement. Je ne suis pas un incondicional du comportement global, un peu trop paresseux, mais j'aime bien les réactions de ce train arrière qui gigote et prévient progressivement que la prochaine étape sera la dérive. Cela laisse le temps de voir venir. S'il se trouve subitement en face d'une difficulté inattendue, le conducteur dispose d'une jolie parade: l'énorme couple disponible, 50,4 mkg britanniques qui valent largement leurs amis allemands. Entre l'excellente direction et la puissance à bas régime, il est facile de garder le contrôle des événements.



Sur autoroute (et ailleurs qu'en France...), croiser aux approches de la vitesse maximale est une posture très facile à appréhender. L'usine annonce 254 km/h mais nous n'avons pu dépasser 250 km/h au compteur malgré plusieurs tentatives durant lesquelles le vent fut alternativement notre allié ou notre ennemi. Voilà le genre de mystère que nous éclairerions avec plaisir.



Pour 100 km de conduite rapide, voire très rapide, la XJR-S 6.0 nous a servi un joli 27 litres de moyenne, ce qui n'est pas absurde pour la cylindrée et le poids de l'ensemble.

La XJR.S 6.0 nous a aussi permis de retrouver une odeur, un contact, une vision que seuls les habitacles de Jaguar et de Rolls sont à même de dispenser. On se dit que dans vingt ans, il fera bon s'acheter ce genre de chose.

Le cuir et le bois n'auront pas bougé mais le temps aura travaillé sur eux. Dans ce temps là, une vieille Jaguar procurera, j'en suis sûr, plus de plaisir qu'une voiture désespérément neuve.



JAGUAR XJR-S 6.0

12 cylindres en V à 60°
Position longitudinale AV
5993 cc (90 x 78,5 mm)
Rapport volumétrique: 11 à 1
333 ch DIN à 5.250 tr/mn (6.500 tr/mn maxi)
50,4 mkg à 3.650 tr/mn
Puissance spécifique: 55 ch/l
Bloc alu/culasses alu
24 soupapes - 1 ACT par banc (chaîne)
Gestion électronique intégrale séquentielle Zytek
Pot catalytique 3 voies avec sonde lambda
Boîte automatique GM 400 3 rapports
Pas de boîte mécanique
Transmission aux roues AR
Différentiel autobloquant Salisbury (série)
4 freins à disques ventilés AV/AR
ABS électronique Teves (série)
Direction à crémaillère avec assistance hydraulique (série)
Poids (usine): 1825 kg
Rapport poids/puissance (usine) : 5,4 kg/cv
Dimensions en mètres (L/l/H): 4,82/1,79/1,24
Empattement en mètres : 2,59
Réservoir: 91 litres
Performances (usine) :
Vitesse maxi : 254 km/h
0-100 km/h : 6"8
Prix: 519.950 F (33 cv)