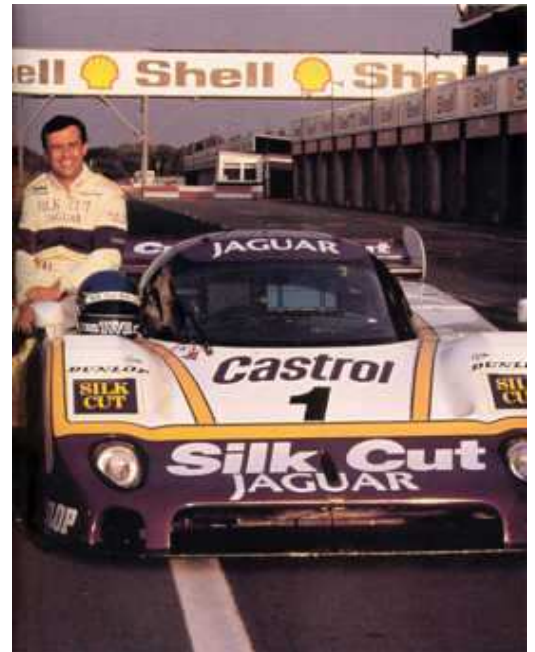


JAGUAR XJR-S:

LE FAUVE SORT SES GRIFFES



Comme la XJR9 Championne du Monde l'année dernière, la XJR-S est développée par TWR pour JaguarSport. On relève d'ailleurs quelques similitudes dans l'évolution des moteurs.



TWR... Si ce nom n'évoque rien pour le grand public, il n'est pas un amateur de course automobile qui n'en connaisse l'existence, et l'associe au retour à la compétition de Jaguar, à son triomphe aux 24 heures du Mans et au titre de Champion du Monde 1988. En développant les prototypes XJR6 à XJR11, le Tom Walkinshaw Racing s'est forgé en quelques années une réputation enviable. Aujourd'hui, TWR s'est associé à Jaguar pour produire des extrapolations sportives des fameuses voitures anglaises. A Kidlington, le coupé XJ-S devient XJR-S. Nous l'avons essayé pour vous, sur la route bien sûr, mais aussi sur le circuit de Silverstone.

Le coupé Jaguar XJ-S, pourtant plus critiqué qu'à son tour par les détracteurs de la marque, fait partie de ces voitures sur lesquelles le temps ne semble pas avoir de prise. Devant ces longues lignes gracieuses et cette silhouette effilée, qui donc en effet pourrait donner une quinzaine d'années à ce splendide coupé?



Pourtant, malgré d'évidentes qualités et un prix très compétitif, jamais la Jaguar XJ-S n'a connu le succès auquel elle pouvait légitimement prétendre, beaucoup de ses détracteurs lui reprochant un caractère trop lymphatique. A se demander d'ailleurs si ceux-ci mêmes qui la critiquent ont un jour conduit cette grosse voiture capable, grâce aux 295 chevaux de son V12 et malgré une antédiluvienne boîte automatique à trois rapports, de 250 km/h et 28,5 secondes au km départ arrêté?

Quoi qu'il en soit, c'est à ces amateurs de performances et aux puristes en mal d'exclusivité que JaguarSport, l'antenne sportive de Jaguar, créée en mai 1988 et constituée de Jaguar Cars Ltd et de TWR, a conçu le XJR-S, une version plus sportive du coupé V12 traditionnel.

Installé à Kidlington, près d'Oxford, en 1976, TWR va rapidement connaître un succès exceptionnel, prenant de l'ampleur année après année jusqu'à constituer aujourd'hui un holding regroupant quelques vingt-deux sociétés réparties dans le monde entier.

Après des années de développement de voitures de course diverses (Jaguar, BMW, Porsche et Mazda) le groupe accède à la notoriété en faisant courir les prototypes Jaguar Groupe C XJR6, XJR8 et enfin XJR9, qui remporteront les 24 Heures du Mans et le titre de Champion du Monde l'année dernière. Au plus fort de ce fantastique succès, sera créée la société JaguarSport Limited, dans laquelle sont associés à parts égales la firme Jaguar et TWR : une belle consécration pour Tom Walkinshaw.

La production démarre aussitôt, avec tout d'abord une gamme d'accessoires aérodynamiques pour la berline XJ6 et le coupé XJ-S: boucliers avant et arrière, bas de caisse, jantes spéciales, aileron. Si l'initiative est intéressante en soi, reconnaissons que les lignes pures des voitures de Coventry s'accrochent assez mal d'alourdissements esthétiques et Jaguar France, qui importe la gamme Sport dans l'hexagone, n'a pas enregistré d'innombrables commandes.

L'apparition d'un modèle revu et corrigé mécaniquement et dynamiquement, comme c'est le cas de la toute nouvelle XJR-S s'annonce en revanche beaucoup plus intéressante.

Suffisamment pour prendre aussitôt l'avion pour Kidlington.

Un petit trou dans l'aileron permet le passage de l'antenne électrique: quel raffinement! (*)

(*) note de xj-story.com : "Raffinement"....., sauf quand l'antenne est levée et que l'on ouvre le coffre arrière.



Extérieurement, le coupé XJR-S se distingue de la version standard par deux ensembles pare-chocs incluant un spoiler à l'avant, des bas de caisse, des jantes alliage au dessin original et l'inévitable aileron arrière. Autant d'accessoires dont, esthétiquement, on aimerait autant se passer. C'est ailleurs que la XJR-S est intéressante.



A l'intérieur, seuls le volant et le pommeau du sélecteur distinguent la JaguarSport.

6 LITRES ET 318 CHEVAUX

Sous l'immense capot, le non moins énorme V12 révèle, sous l'introuvable entrelacs de tiges et de durites, des tubulures d'admission décorées de plaques d'identification «JaguarSport V12» rouge écarlate : la signature saute immédiatement aux yeux et révèle une transformation profonde.

Elle l'est, en vérité, puisque la cylindrée de V12 passe de 5345 à 5993 cm grâce à une augmentation de la course de 70 à 78,5 mm. L'alésage conserve pour sa part sa cote originale de 90 mm. Bien entendu, le vilebrequin, les pistons et les chemises ont également été remplacés par des pièces mieux adaptées aux nouvelles caractéristiques et le taux de compression est passé de 9,6 à 11,2 : 1. Sans vouloir sacrifier à un argument publicitaire, précisons que toutes ces modifications procèdent du même programme que celui développé pour la mise au point des moteurs de compétition.

D'ailleurs, l'allumage cartographique et le système de gestion électronique Zytek sont ceux des voitures Groupe C. Ainsi retravaillé, le moteur Jaguar - pardon: JaguarSport - développe désormais 318 chevaux contre 286 au 5,3 litres d'origine, puissance maxi atteinte au même régime de 5250 tours.

La valeur du couple maxi a également progressé de manière sensible : elle atteint à présent le chiffre impressionnant et symbolique de 50 mkg à 3750 tours, la XJ-S standard se contentant d'un déjà très confortable 39,5 mkg, obtenu il est vrai près de 1000 tours plus bas: à 2800 exactement.



Malheureusement, si le moteur voit ses performances améliorées, l'acheteur d'une XJR-S aura toujours à subir la désespérante inertie de la vieille boîte automatique GM400 à trois rapports qui constitue déjà, à nos yeux, l'unique faiblesse de la Jaguar XJ-S.

Quand les versions V12, tout de même incomparablement plus convaincantes que les six cylindres, recevront-elles enfin l'excellente boîte ZF à quatre vitesses qui équipe les berlines 3,6 litres?

Enfin, TWR s'est également penché sur le châssis de la voiture : les suspensions plus dures font appel à de doubles amortisseurs Bilstein à gaz et les disques de freins arrière sont désormais ventilés.

Quant aux fameuses jantes alliage spécifiques, elles ont été conçues et réalisées par Speedline et sont chaussées de Dunlop 225/50 ZR 16 à l'avant et 245/55 ZR 16 à l'arrière.



Beaucoup d'allure

Derniers détails : on notera encore les deux doubles sorties d'échappement, superbes, les trois petites plaques d'identification: «Sport» sur la calandre avant, «XJR-S» et «6.0 litre» sur le coffre arrière et enfin le petit trou dans l'aileron arrière destiné à permettre le passage de l'antenne électrique: quel raffinement ! (*)

(*) "Raffinement!" : voir la note plus haut



SILVERSTONE DANS UN SALON

Nous avons profité de notre essai du prototype XJR9 sur le circuit de Silverstone pour prendre le volant de la XJR-S et effectuer quelques tours de piste.

C'est toujours avec un grand plaisir que l'on s'installe au volant d'un coupé Jaguar : même les grands gabarits, comme votre serviteur, y trouvent instantanément leurs aises.

Au fil des années, on a fini par s'habituer aux instruments verticaux tant décriés à la sortie du modèle.

Depuis 1983, la planche de bord et les panneaux de portes ont reçu le même habillage de bois précieux que les berlines, au plus grand plaisir de la clientèle, et l'on ne manquera pas d'admirer les superbes contre-portes, avec leurs très longs accoudoirs en pente douce, leurs placages en ronce de noyer et leur habillage de moquette de laine.

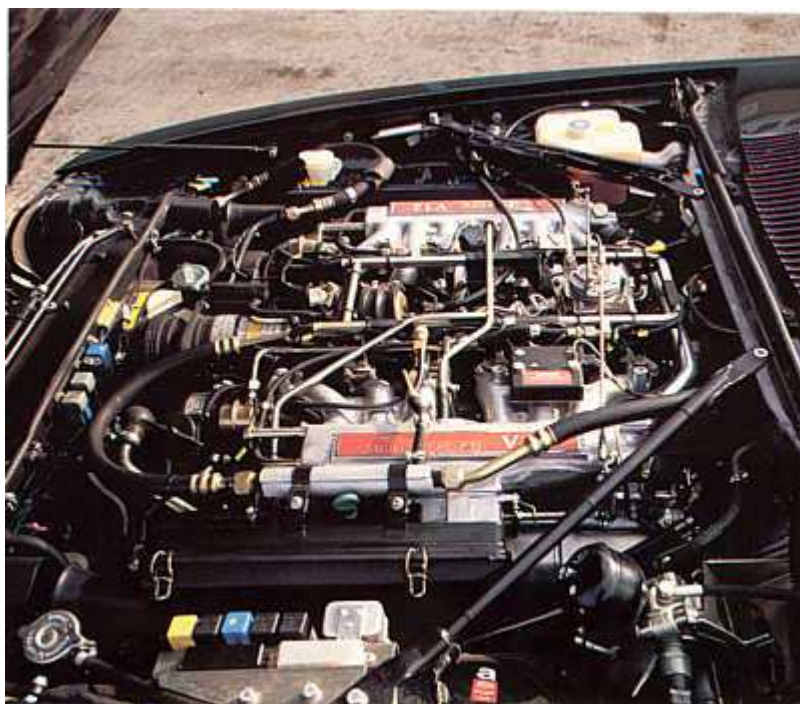
Depuis l'année modèle 88, les XJ-S reçoivent également de nouveaux sièges, de formes plus prononcées que les précédents au niveau des supports latéraux du dossier et de l'assise, et un nouveau volant.

Le pommeau du sélecteur, repris à celui des boîtes ZF des berlines, est ici habillé du même cuir magnolia que les sièges, remplace le T chromé habituel et distingue la version TWR.

Au contact, le V12 s'éveille silencieusement, et comme toujours, il faut s'assurer au compte-tours qu'il tourne, tant son fonctionnement est silencieux: toujours le même régal. Drive, et c'est parti. Circuit rapide, Silverstone réserve quand même quelques courbes serrées permettant de juger les qualités dynamiques d'une voiture.

Dès les premiers kilomètres, le couple supérieur se ressent : la voiture reprend mieux, à la fois puissamment et en souplesse, et malgré ses 1800 kilos se laisse jeter dans les virages avec bonhomie.

Le travail des amortisseurs plus durs prend ici toute sa valeur : le coupé TWR sous-vire beaucoup moins que la version standard : en entrant fort dans un virage, l'avant engage un peu mais l'équilibre repasse rapidement au neutre au prix d'une légère correction au volant et d'une accélération continue.



La chance est avec nous à Silverstone par cette journée d'automne et l'on peut profiter complètement de la piste large... et sèche. A la chicane avant les stands, les quatre disques ont fort à faire pour ralentir (très) énergiquement la XJR-S lancée à 230 km/h dans la ligne droite, mais ils s'en tirent sans faiblir : un très bon point.

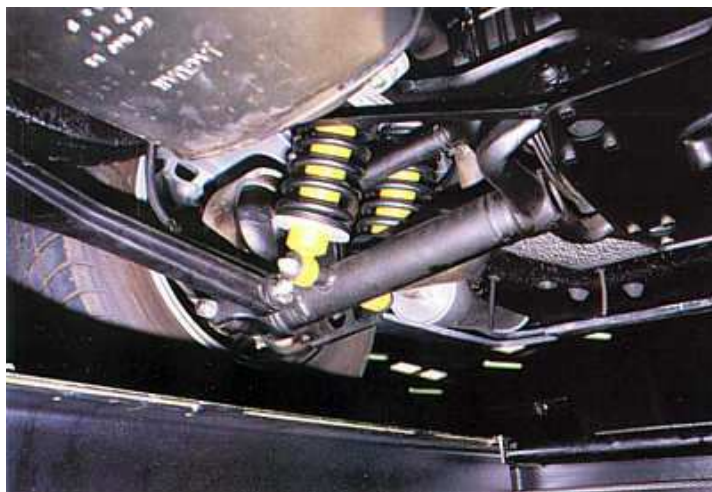
Annoncée pour 255, la Jaguar XJR-S a été chronométrée à 248,8 km/h et elle tombe le 0 à 100 km/h en 6,8 secondes: des performances d'un très haut niveau en valeur absolue, qui ne prennent que plus de relief lorsque l'on considère la transmission dont l'auto est affublée, mais ne marquent pas une évolution notable par rapport à la version de série car le progrès est ailleurs, dans le comportement.

Noblesse et complexité du V12 Jaguar, porté ici à six litres de cylindrée.

Sur la route, la XJR-S s'est aussi avérée plus convaincante, plus efficace qu'une XJ-S, le mérite en revenant principalement aux amortisseurs. Le coupé XJR-S prend parfaitement ses appuis, conserve ses trajectoires même sur des chaussées très irrégulières comme savent en réserver les petites routes britanniques.

Et plus encore qu'à bord d'une XJ-S, notre essai de la version Sport nous a une nouvelle fois bluffés quant au niveau de confort et de silence qui règne dans la voiture. En dérive sur la piste à 200 km/h ou sautant d'une bosse à l'autre, d'un virage à un autre, sur de petites routes bucoliques, la vie à bord demeure calme et sereine, le moteur inaudible et le contrôle de la voiture se fait tout en souplesse, sans effort.

Une expérience inoubliable et très convaincante.



Gros plan sur les doubles Bilstein qui déterminent un comportement plus sportif.

RÉVÉLATEUR

Reste le délicat problème du prix. Si le coupé XJ-S s'avère extrêmement bien placé par rapport à la concurrence, la version XJR-S, qui lui rend près de 200.000 francs (*), s'en sort quant à lui nettement moins bien.

Pour le prix d'une version 5,3 litres standard, le client pourra également s'offrir une Mercedes 300 CE ou une Porsche 944 S2.

C'est question de goût évidemment, mais force est de reconnaître que la Jaguar dispose alors de nombreux et fort tentants atouts.

Pour 600.000 francs (**), l'amateur comparera, avec d'autres voitures très exclusives: Ferrari 348, Lotus Esprit turbo, Porsche Carrera 4 ou 930 : l'hésitation est de mise.

Et nous considérons finalement que la XJR-S est une excellente révélation pour... l'XJ-S : nous serions fort tentés, ne fut-ce que pour voir, d'essayer cette dernière simplement pourvue des amortisseurs Bilstein de la version TWR.

A l'heure où la fantomatique Type F pointe à nouveau son nez et où Jaguar a montré, avec ses XJR9 et sa XJ 220, son potentiel de compétitivité et de créativité, la XJ-S connaît, sous toutes ses formes (XJ-S, XJR-S et Cabriolet), un plus grand succès en fin de carrière qu'à ses débuts. Cette reconnaissance tardive de la clientèle est amplement méritée : comme le bon vin, ce splendide coupé se bonifie avec l'âge.

(*) et (**) notes de xj-story.com : à sa sortie, le coupé XJR-S a été vendu environ 520.000 Francs.