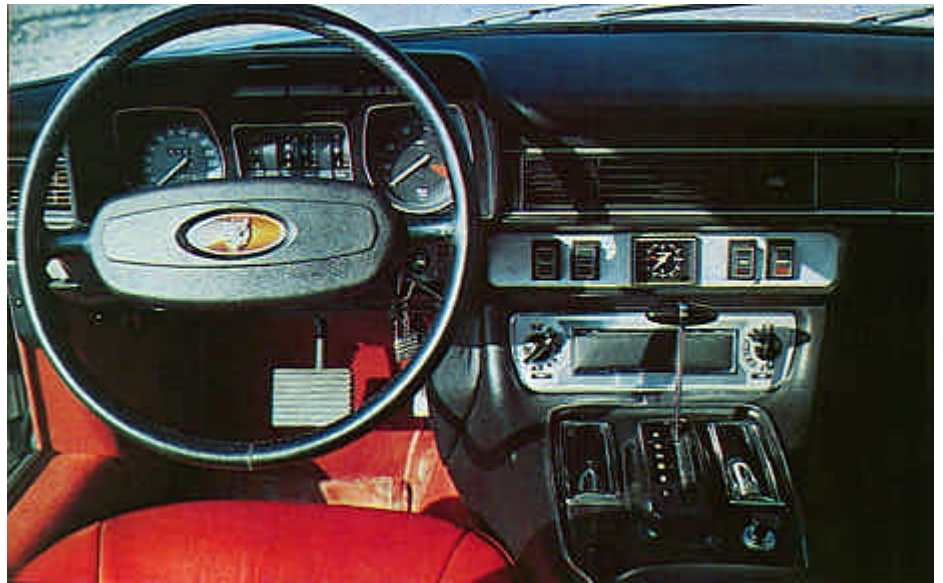


LA JAGUAR XJ-S

OU LE PARI DIFFICILE

Les uns attendaient une nouvelle Jaguar E plus sportive, plus performante, plus amusante. Les autres au contraire désiraient un super XJ 12 plus confortable, plus silencieuse, plus luxueuse encore. Evidemment les uns comme les autres n'ont pu qu'être déçus par cette nouvelle conception de la voiture que Jaguar a essayé de réaliser avec l'XJ-S.



Et, sans doute, les préjugés ont eu du mal à s'atténuer car on sait combien le pari est difficile qui consiste à vouloir associer

la performance au confort, la vitesse au silence, le plaisir de la conduite à celui d'être conduit.

Ce véritable challenge, les ingénieurs et techniciens de chez Jaguar l'ont-ils réellement réussi ?

C'est en 1970, sous le numéro de prototype XJ 27, que les premiers dessins sérieux ont été couchés sur le papier et, à cette époque-là, il s'agissait de créer une Jaguar «Type F» réelle prolongation de la célèbre «Type E». Mais rapidement la direction générale dut se rendre à l'évidence : entre, d'une part, les nouvelles règles de sécurité américaines de plus en plus strictes, et d'autre part, le succès sans cesse croissant des Saloon XJ 6 et XJ 12, la cible recherchée avec l'XJ-S devait être redéfinie. Seul le recul du temps permettra de savoir si cette décision était bien la meilleure mais, d'ores et déjà, on peut dire que c'était la plus sage.

Le marché américain représentant 75% de la production Jaguar, il n'était pas question de le délaisser malgré les «United States Federal Regulations» rendues chaque année plus sévères et qui nécessitaient une refonte totale de la «Type E».

Ainsi en 1976, parmi les nouveaux tests, il s'agit de reculer dans un mur à près de 50 km/h afin d'éprouver, entre autre, tous les réservoirs à essence mal protégés... Par ailleurs les importants délais de livraison appliqués sur les Saloon XJ 6 et XJ 12 ainsi que leurs nombres d'exemplaires produits chaque semaine sont des gages de réussite certains pour ce modèle.

Dans ses meilleurs moments, la production des Jaguar E atteignit 170 exemplaires mais, plus couramment, il s'agissait de 90 exemplaires par semaine. En août 75, la production des Saloon XJ tournait à 750 exemplaires par semaine (dont 600 pour la seule 6 cylindres) et la période la plus favorable vit la production monter à 900 exemplaires. On comprend donc mieux l'orientation prise par Jaguar avec l'XJ-S : si possible plus sportive et de meilleur standing que la série des Saloon XJ.



Esthétique controversée

Ce qui frappe lorsque l'on voit pour la première fois l'XJ-S, c'est précisément une impression de déjà vu. Long capot, ceinture de caisse haute, surface vitrée peu importante, une certaine rondeur, cela rappelle quelque peu les belles italiennes d'il y a... 5 ans. Bien sûr, parfois on trouve un petit quelque chose de nouveau, sous un angle bien précis, mais cela ne suffit pas.

Pourtant l'allure générale dégage une classe et un prestige qui la rendent attractive et lui valent un succès de curiosité. Mais, des goûts et des couleurs...



Ce qui jure franchement, c'est le spoiler avant, comme rajouté à l'ultime moment pour suivre une mode; c'est encore la lunette arrière, petite, verticale et totalement plate; ce sont surtout les abominables pare-chocs AV et AR. Aspect le plus spectaculaire des règles de sécurité américaines, ces pare-chocs font appel au système Menasco qui consiste en une matière plastique déformable absorbant les chocs par le biais de vérins sur lesquels ils sont fixés. Ainsi il est possible de heurter à 8 km/h un mur, ou tout autre surface dure, sans aucun dommage : les pare-chocs s'encastrent de plusieurs centimètres dans leurs logements puis, dans un délai maximum de 30' reprendront leur position initiale. Toujours dans le domaine de la sécurité, l'XJ-S est la première Jaguar à posséder son réservoir à essence au-dessus des roues arrière entre le coffre et le dossier des passagers arrière. D'une contenance de 90 litres, ce réservoir est d'un seul tenant alors que la série des Saloons XJ comprenait deux réservoirs de 45 litres, positionnés dans chacune des ailes AR.

Dernier aspect intéressant de ces nouvelles règles USA: sous un choc égal ou supérieur à 3 G un coupe-circuit automatique interrompt le débit de la pompe à essence, afin de limiter les risques d'incendie.

Une des voitures les plus silencieuses au monde...

... C'est ce qu'annonce, en tout cas, une information de presse. Cette prestigieuse affirmation trouve un début de confirmation lorsque je sollicite le démarreur du V12 pour la première fois. Seule une super oreille empêche de relancer une seconde fois le démarreur au risque de l'abimer, mais il est plus sûr de regarder le compte-tours : 500 tr/mn. Comme si le minimum où reposerait l'aiguille était non pas à zéro mais à 500 tr/mn. Car c'est le seul indice confirmant que le moteur tourne réellement : aucun bruit, aucune vibration, aucun autre aspect extérieur. C'est d'autant plus extraordinaire qu'à la première sollicitation, il démarre que ce soit après deux nuits passées par moins 5° ou après 500 km d'autoroute. Il est vrai aussi qu'à la première sollicitation, trois explosions ont déjà eu lieu dans le cycle à 4 temps; mais, que 12 cylindres puissent tourner à 500 tr/mn sans s'encrasser, ni rechigner le moins du monde voilà qui est bien une superbe réussite. La seconde surprise, c'est que la première enclenchée - je dispose d'une version Borg Warner automatique à convertisseur de couple et à trois rapports, mais avec la boîte manuelle à 4 rapports, l'effet est identique - la voiture démarre dès... 600 tr/mn ! L'impression est splendide, et comme dans un rêve, la montée en régime continue toujours avec la seule confirmation du compte-tours et maintenant du compteur de vitesse. C'est seulement lorsque ce dernier indique 180 km/h qu'un premier bruit parasite vient troubler quiétude et silence: un vulgaire bruit de portière ou de glace, à l'étanchéité douteuse, indice d'une prise d'air.

Cela ira en empirant, bien sûr, mais après un tel effort d'insonorisation, cette défaillance m'apparaît plus comme un défaut de finition, ou de réglage, qu'autre chose. A cette absence quasi totale de contact auditif avec la réalité, s'ajoute un remarquable dédain pour les inégalités et autres déformations de la chaussée. Les suspensions absorbent parfaitement tout cela sans pour autant faire preuve de la mollesse caractéristiquement mal amortie des voitures d'outre-atlantique. Ici, l'amortissement est correct et les débattements de suspension suffisants sans excès. Il est regrettable que cet important travail soit en grande partie saboté par des sièges qui, à part leurs cuirs, n'ont que des défauts : aucun maintien latéral et, après moins de 300 km de nationale française, rappel fâcheux des bancs de classes communales.

Aidant grandement au confort et au plaisir de sa conduite, la direction de la Jaguar XJ-S bénéficie d'une assistance, véritable modèle dans le genre. D'un petit doigt, il est possible d'aller d'une butée à l'autre et, garer en ville ses 4,87 m hors tout, ne pose que le problème de... trouver une place! Le peu d'effort nécessaire permet des manoeuvres super faciles et, dans le trafic, la maniabilité en égard au gabarit général est surprenante. Le principal inconvénient, en ville tout au moins, vient de la mauvaise visibilité générale : j'ai l'impression de conduire une grosse voiture américaine possédant une toute petite surface vitrée, ce qui augmente la sensation de volume. Face à la route, la vue est moyenne, de 3/4 AR elle est catastrophique et de plein arrière, par l'intermédiaire de la petite fenêtre, elle est médiocre. Il est vrai que plus la voiture est nerveuse et rapide, plus la visibilité arrière perd de son importance...

Finition au deuxième degré

Il est classique depuis quelques années de regretter vivement les intérieurs en cuir, les tableaux de bord en ronce de noyer et les tapis de sol en velours. Si cette régression des matériaux nobles au profit des matières plastiques est le fait de la quasi totalité des constructeurs, il semble pourtant que ce soit plus reproché aux voitures dites de sport, en général, et en particulier à Jaguar.

Il est bien évident que cette époque est définitivement révolue et que ce n'est pas la position actuelle de la livre sterling sur les marchés mondiaux qui permettra à Jaguar de re-satisfaire ses clients conservateurs...

Pour ma part, je regrette plus dans la XJ-S l'absence d'équipements rationnels et efficaces comme on se plaît à les trouver sur les hauts de gamme de chez Mercedes ou Porsche. Ainsi les ingénieurs anglais sont contents d'annoncer que strictement de série, sans option ni coût supplémentaire (!), la XJ-S dispose de ceintures à enrouleur, d'une lunette arrière chauffante, de glaces électriques, d'une fermeture électromagnétique agissant sur les deux portières, d'un système de climatisation. A part ce dernier, somme toute normal en égard au prix mais d'une remarquable simplicité et efficacité - il suffit de positionner en automatique puis de choisir une température variant de 18° à 30° pour obtenir été comme hiver une fraîcheur bien venue ou une chaleur douce et diffuse - tout le reste existe sur des berlines de grande diffusion vendues trois fois moins chères. On ne peut que regretter les absences d'un indicateur de niveau d'huile, d'un réglage (automatique ou manuel) interne du rétroviseur extérieur, d'une protection de la carrosserie et des portières courant sur le pourtour de la voiture, d'un bouchon d'essence fermant à clé, d'une remise à zéro du compteur journalier sur simple pression rapide. Les phares, mis au point par Cibibié, ne sont absolument pas à la hauteur des performances et ne possèdent aucun système d'auto-nettoyage tandis que les balais d'essuie-glaces à deux vitesses sont excessivement lents, le tout rendant précaire et désagréable une route nocturne et pluvieuse.

Plus sportive qu'elle ne paraît

Parler de conduite sportive avec cette jeune dame peut sembler incongru et déplacé: une boîte de vitesse automatique et 1700 kg d'insonorisation, de climatisation et de tôles épaisses ne sont pas réellement l'idéal. Et pourtant, là aussi le V 12 à 60° contribue largement à effacer ces handicaps. Doté d'une puissance appréciable - 285 cv à 5500 tr/mn contre 250 cv à la version à carburateurs - il se signale surtout par un couple impressionnant dont la courbe est quasiment plate: 40,7 m/kg à 3500 tr/mn. Il suffit de rappeler qu'un moteur de F1 donne, au mieux, 35 m/kg et de préciser que le V12 Jaguar permet de monter de force, en seconde et à moins de 1000 tr/mn, un trottoir normalement haut pour situer ce que 40,7 m/kg signifient. A aucun moment aussi bien en ville, que sur route ou autoroute, je n'ai ressenti un manque de puissance, étant bien entendu que la voiture pèse 1 700 kg. Les chiffres d'accélération - voir encadré à la fin - sont là qui confirment amplement l'impression d'aisance ressentie. Ces chiffres permettent également de constater que, contrairement à une vieille légende, une boîte automatique bien faite ne diminue pas les performances. En utilisation manuelle il sera possible de faire patiner le convertisseur de couple - en freinant du pied gauche et en accélérant simultanément - jusqu'au régime de 2000 tr/mn. Ce sera là le seul petit gain car, d'une part, utiliser les 6500 tr/mn autorisés fait perdre du temps par rapport à un changement idéal, déterminé automatiquement, vers 5500-6000 tr/mn et, d'autre part, si le changement manuel peut être très rapidement effectué, à l'intérieur de la Borg Warner il en est tout autrement à tel point que les changements automatiques sont plus rapides!

Le tableau de bord, en plus des matières utilisées, a été dessiné sans aucun génie et semblerait issu d'un bas de gamme British Leyland. Compteur 260 km/h, compte-tours 6500 - 7000 zone rouge, avec entre les deux, dans le plus pur style Citroën, des instruments se déroulant verticalement: température eau, pression huile, essence et charge. Le tout est simple, parfaitement lisible derrière le volant et rationnel. N'est-ce pas l'essentiel ?

Dans le style Boeing et venant s'ajouter au sélecteur de vitesse automatique central, pas moins de... 19 lampes témoin de secours! Une grande rouge et une grande jaune ne sont là que pour attirer l'attention sur de plus petites de même couleur. Si c'est rouge, c'est urgent de s'arrêter. Si c'est jaune, cela peut attendre... Dans la première couleur vous avez au choix: témoin de pression d'huile, de canalisation de frein cassée ou de niveau de fluide insuffisant, de surcharge de l'alternateur, de manque d'allumage, d'insuffisance de température d'eau, de signalisation de détresse et de position du sélecteur de boîte en parking.

En jaune, cela sera soit la ceinture de sécurité pas mise, soit le frein à main tiré, soit le niveau d'essence trop bas, soit enfin la rupture d'une lampe de veilleuse ou de stop. Restent en couleur bleue des témoins de plein phare, de clignotant droit et gauche, de feux de brouillard et de dégivrage AR. Bien entendu, une fois sur deux, lorsque vous démarrez, les 3/4 des témoins s'allument sans autre raison que celle de vous faire faire trois fois le tour de la voiture, à 2 h du matin, à la recherche de la défaillance signalée! Si défaillance il y a, c'est certainement au niveau d'une finition au deuxième degré: il commence à être bien connu que les productions anglaises ne sont pas exemptes de petites faiblesses de finition... Généralement, la durée même de nos essais - excédant rarement plusieurs journées - met les journalistes à l'abri d'ennuis mécaniques. Avec la XJ-S ce fut presque le cas, à l'exception d'une glace électrique restée bloquée en position d'ouverture, d'une ceinture à enrouleur qui ne savait plus enrouler et d'une importante entrée d'eau côté conducteur. Il est très regrettable que de splendides qualités signalées par ailleurs soient ainsi ternies.

De plus, le convertisseur de couple faisant parfaitement son travail, dès la sollicitation, le régime monte vers 2000 tr/ mn. Tous ces changements de rapport s'effectuant dans la plus grande douceur, il n'y a plus qu'à se laisser faire et à apprécier... Toutefois on peut reprocher un manque de sécurité dans le maniement du sélecteur: toutes les positions étant en ligne, la position neutre suit la position «drive» (drive = 1°, 2° et 3° en automatique) et rien n'empêche de passer directement de la seconde au point mort en ayant sauté la 3e! De même, aucun blocage n'empêche un malencontreux enclenchement de la marche arrière lorsqu'étant en «drive» vous sautez la position point mort recherchée...

Sur la route, la Jaguar XJ-S possède un comportement de grande routière. La direction, déjà rendue facile par son assistance, est extrêmement précise avec trois tours seulement de butée à butée. Le plaisir de conduite est bien supérieur à ce que le poids et l'encombrement laissent supposer au premier abord. Avec cette direction directe et précise, avec un roulis peu important, avec une puissance disponible au moindre effleurement de l'accélération et ce sans avoir à lâcher le volant, l'XJ-S devient maniable, saine, facile, amusante à conduire. Il y a là un rapport effort/efficacité impressionnant: pour un minimum d'attention vous obtenez un maximum de résultats.

Crucial problème de freinage

Dans le domaine de la tenue de route des grosses et lourdes voitures, Jaguar avait déjà obtenu de bons résultats avec les saloons XJ 12 (dénommées maintenant XJ 5,3). La XJ-S possède de nombreux points communs au niveau des suspensions et des freins, - voir fiche technique - mais elle est un peu plus légère et plus basse. Son empattement est également plus court de 17,5 cm (même par rapport à la « Type E », il est également plus court de 7,5 cm) ce qui doit lui donner un peu plus de vivacité au placement en entrée de virage. La Jaguar XJ-S possède également des réglages de train avant modifiés avec un peu plus de chasse, un plus gros pignon de crémaillère rendant celle-ci plus directe, des ressorts, des barres anti-roulis et des amortisseurs différents, calculés pour le meilleur compromis confort/performance.

Bien que prévue pour des Dunlop SP Super Sport, l'XJ-S apprécie visiblement l'apport des Michelin VR XWX.

Bien que ce ne soit pas son terrain de prédilection, il était intéressant de confronter l'XJ-S avec une piste, en l'occurrence le routier de Montlhéry. De même que les éventuels défauts d'une voiture sont toujours largement amplifiés sur un circuit, les éventuelles qualités deviennent remarquables, une fois revenue sur la route.

Dans tous les passages rapides, le comportement de l'XJ-S est sainement sous-vireur tandis qu'il devient survireur sans excès en sortie d'épingle ou de virage serré. Cependant la motricité est parfaite et généralement les 285 CV passent bien, aidés pour cela par l'autobloquant et le convertisseur de couple qui les canalisent quelque peu. S'il s'agit d'un seul appui, l'XJ-S se contrôle parfaitement, reste très équilibrée, et il est difficile de ressentir son poids pourtant important. Là où ce dernier intervient, c'est lors d'un double appui inversé ou si vous préférez un S : le transfert de poids d'un appui sur l'autre est sensible et limite, bien sûr, les performances. Autre aspect négatif du poids important qu'il faut véhiculer : le freinage.



Evidemment 1700 kg, à 200 km/h et sans véritable frein moteur pour aider les quatre disques, cela est dur! Le résultat est qu'après un tour de reconnaissance - donc sans aller réellement vite - soit 9 km, les freins étaient à demi partis et, qu'après un tour chrono, soit au total 18 km, ils n'étaient toujours pas revenus... Du seul point de vue performance, l'XJ-S est capable de bien mieux uniquement avec des freinages normaux. Mais du point de vue sécurité, cela peut être préoccupant car des descentes de cols de plus de 18 km cela existe et, sans aller jusqu'au fading total, une baisse d'efficacité y sera certainement enregistrée. Les services de publicité de Jaguar ont repris ce qu'affirmaient leurs confrères de chez Aston-Martin il y a quelques années: la XJ-S est capable d'accélérer jusqu'à 160 km/h puis de s'arrêter totalement en moins de 20". Ce que n'indique pas cette publicité, c'est combien de fois peut-elle le faire...

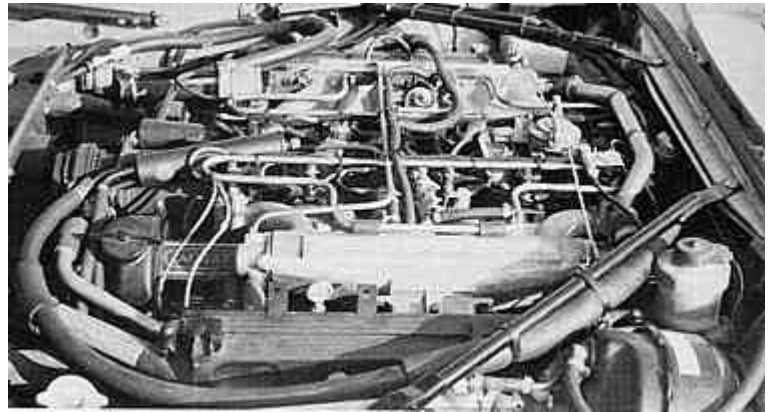
En ce qui concerne sa vitesse de pointe entre deux radars, ou bien de nuit ou enfin... sur les autoroutes allemandes, l'XJ-S répond totalement aux données du constructeur: 238,5 km/h en version automatique tandis qu'un confrère anglais annonce 246 km/h en version boîte manuelle (petite supériorité de cette dernière). Malgré les apparences contraires, son profil aérodynamique dû à Sir Malcolm Sayer (l'un des responsables courses à la grande époque Jaguar) aurait, en passage en tunnel, un meilleur coefficient de pénétration que la Jaguar E 2 + 2.

« En utilisation normale, la consommation varie de 16 à 18 litres aux 100 km »: pour ma part, en utilisation sans doute anormale, j'ai utilisé 24 l 56 aux 100 km durant 1250 km.



« 10 septembre 1975: Une sombre journée pour Modène, Stuttgart et Turin ».

Avec un humour tout britannique, c'est ainsi que la Jaguar XJ-S fut présentée dans la presse anglaise. Sans aller jusque là, je pense cependant que la Jaguar XJ-S apporte quelque chose dans le domaine des grandes routières rapides et confortables. Indéniablement cette voiture possède de grandes qualités de base aussi essentielles que le moteur, la boîte de vitesse, la tenue de route, le confort. Malheureusement l'équipement n'est pas à la hauteur, inadapté aux performances de l'auto et semblant déjà périmé. De même, pour 110.000 F, on est en droit d'attendre une toute autre solidité et fiabilité d'emploi.



Les Jaguar se sont faites une réputation justifiée de posséder un rapport prix/performance flatteur. Le modèle XJ-S est la plus chère des Jaguar jamais produites: ne serait-il pas préférable de solliciter un peu plus le futur acheteur, en contrepartie de quoi il ne reviendra pas tous les huit jours mécontent et restera un client plus fidèle?

Une augmentation pour une meilleure qualité ne devrait pas trop ennuyer les responsables de British Leyland : déjà, ne lit-on pas sur les pages publicitaires consacrées à la Jaguar XJ-S : "La voiture dont tout le monde rêve, mais que seule une minorité peut s'offrir" ?

FICHE TECHNIQUE

Moteur

12 cylindres en V à 60°.
Alésage X course: 90 mm x 70 mm (super carré).
Cylindrée 5343 cc.
Un arbre à cames en tête par rangée de cylindres.
Distribution par chaîne.
Vilebrequin 7 paliers.
Bloc moteur et culasses en alliage d'aluminium.
Puissance maxi (DIN) : 285 cv à 5500 tr/mn.
Couple maxi (DIN) : 40,7 m/kg à 3500 tr/mn.
Puissance spécifique: 53,34 cv/l.
Taux de compression: 9/1.
Taux d'octane requis: 97.
Injection électronique licence Bosch reprise par Lucas.
Allumage électronique Lucas Opus MK 2.
Refroidissement par eau. 2 ventilateurs: un hydraulique permanent à 12 pales, un électrique auxiliaire, déclenchant après 90°, à 4 pales.
Poids (moteur seulement) : 310 kg.

Transmission

Boîte manuelle:

Vitesse	Rapport	Km/h par 1000 tr/mn
1°	3,23	12,27
2°	1,90	20,85
3°	1,38	28,64
4°	1,0	39,75
MA	3,42	

Boîte automatique: avec radiateur d'huile et convertisseur de couple (d'où la zone ouverte par le même rapport).

Vitesse	Rapport	km/h par 1000 tr/mn
1°	4,85 à 2,39	16,57
2°	2,94 à 1,45	27,36
3°	2,03 à 1,0	39,75
MA	2,09	

Avec les deux types de boîte: rapport de pont 3,07.

Différentiel autobloquant.

Avec la boîte manuelle: embrayage, simple disque à sec.

Suspensions

Avant: roues indépendantes par triangles superposés. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques Girling. Barres anti-roulis et épures anti-plongées.
Arrière: roues indépendantes par bras de liaison inférieur et demi-arbre de transmission formant bras supérieur. Deux combinés ressorts (hélicoïdaux) - amortisseurs (télescopiques Girling) par roues. Barre anti-roulis.

Direction

A crémaillère avec assistance. Colonne à absorption d'énergie en cas de choc.
Rapport 14,2 à 1. Nombre de tours de butée à butée: 3 tours.
Colonne de direction réglable en profondeur depuis l'intérieur.

Freins	Disques Girling ventilés à l'avant et pleins à l'arrière. Double circuit, servo-frein et disques arrières accolés au pont.
Jantes et pneus	Jantes en aluminium de 6 x 15. Faites par GKN, elles permettent un gain de poids de 26 % par rapport aux jantes en acier habituelles. Pneus Michelin. Type VR XWX. Dimensions 205/70/15. Pressions AV : 2.4 AR : 2.5.
Equipement électrique	Batterie Lucas 12 volt. Alternateur Lucas 60 amp. Eclairage Cibié (étude particulière). Lampes halogènes bi-iodes.
Equipement intérieur (entièrement livré de série et sans option).	Feux de marche AR; clignotant de détresse; essuie-glaces à deux vitesses et appel rapide; lave-glacé électrique; air conditionné Delanair (Frigidaire); lève-glaces électriques; vitres teintées; verrouillage électromagnétique des portes; ceintures à enrouleurs; pare-brise en verre laminé; sièges en cuir.
Dimensions et poids	Carrosserie monocoque 2 portes et 2 + 2 places. Longueur HT : 4, 87 m Empattement: 2, 59 m Largeur HT : 1, 79 m Voie avant: 1,47 m Voie arrière: 1, 49 m Hauteur: 1,26 m Garde au sol: 14 cm Poids (sans essence, version boîte automatique) : 1 687 kg Rapport poids/puissance: 5,91 kg/cv.
Prix	110.000 TTC (version boîte manuelle ou automatique). British Leyland France Rue Ambroise-Croizat, Zone Industrielle 95101 Argenteuil.

FICHE D'ESSAI

Accélération

	Passages vitesses	
	automatiques	manuelles
400 m DA	15" 6/10	15"5/10
1000 m DA	27"9/10	28"2/10

- o Franchissement des 1000 m en 3e à 4800/5000 tr/mn soit près de 200 km/h.
- o Vitesse maxi: 6000 tr/mn en 3e soit 238,5 km/h.
- o Reprises (en automatique) à 50 km/h sur 1000 m : 26"6/10.
- o De 0 à 90 km/h : 6"6/10 (Régime à 90 km/h : 2100 tr/mn en 3e)
- o De 0 à 130 km/h : 11"4/10 (Régime à 130 km/h : 3200 tr/mn en 3e).
- o Vitesse lue compteur: 110 km/h pour vitesse réelle: 107 km/h.
- o Vitesse lue compteur: 165 km/h pour vitesse réelle: 156 km/h.

Etagement de boîte:

- o 1ère automatique monte à 5500 tr/mn soit 91 km/h.
- o 1ère bloquée manuellement monte à 6500 tr/mn soit 107 km/h.
- o 2e automatique monte à 6000 tr/mn soit 164 km/h.
- o 2e bloquée manuellement monte à 6500 tr/mn soit 177 km/h.
- o En usage touristique, la 1re monte à 1500 tr/mn (25 km/h) puis la 2e à 2500 tr/mn (70 km/h).

Routier de Montlhéry (un seul tour) : 4'17"4/10.

- o Consommation Paris-Magny-Cours 250 km, circulation moyenne, en 1 h 55' soit 130 km/h de moyenne: 24 l aux 100 km. Moyenne de consommation sur l'ensemble de l'essai: 1250 km/m (ville, autoroute, route) : 24,56 l aux 100 km.
- o Contenance réservoir: 90 l.