

# Jag pot

**C'EST DANS LES VIEUX POTS QU'ON FAIT LES MEILLEURES SOUPES...  
LA JAGUAR XJS, FORTE DE SES 18 ANS, N'A JAMAIS ÉTÉ AUSSI BONNE.  
DE LÀ À DÉCROCHER LE JACK POT, C'EST UNE AUTRE HISTOIRE.**

C'est son destin. Un curieux destin pour une mal aimée qui bat tous les records de longévité. On lui a toujours reproché de prendre la place de la légendaire Type E. Régulièrement, on annonce sa mise à la retraite, et elle est toujours là, remettant sans cesse son métier sur l'ouvrage. C'est une besogneuse. Il lui a fallu plus de dix ans pour décoller et connaître un succès estimable que l'on doit à la variante cabriolet, des prestations régulièrement rehaussées et surtout le six cylindres des berlines XJ 40. Certes, aujourd'hui, le boom de la fin des années 80 n'est plus qu'un souvenir. De plus de 10.000 ventes en 1989, on est repassé à moins de 4500 l'année passée.

Mais c'est encore mieux qu'il y a dix ans. Les temps sont durs aujourd'hui et la relève fait défaut. Alors la XJS doit retourner au charbon. Deux ans après son dernier lifting, elle vient de repasser sur le billard. Au programme, l'adoption du nouveau V 12 6 litres et quelques retouches au niveau du confort et de l'esthétique, également valables pour la variante 6 cylindres 4 litres.

### **Un aspect plus frais**

Il est toujours facile d'ironiser sur les petits défauts de traduction d'un dossier de presse, mais c'est tellement tentant pour un esprit mal tourné, surtout quand on lui parle d'un « aspect plus frais et d'efforts vigoureux de compétitivité ». Caisse à dire ?

D'abord, la XJS change encore un peu de look grâce à des boucliers avant et arrière généreux, assortis à la carrosserie, rehaussés par un jonc chromé et intégrant les side-lights américains. Ajoutons à cela des roues de 16 pouces à 5 branches (finies les 15 pouces) et des embouts d'échappement rectangulaires. Le tout n'est pas d'une discrétion absolue mais plus moderne, assurément. Sans le vouloir, la Jag XJS se pare d'accents néo-rétro très américains. Cela tombe bien sur le plan commercial, avec des ventes marquées par une reprise aux USA mais aussi en Allemagne, pays où l'on aime bien les gros engins, comme dirait Johnny Guittard. Bref, de l'extérieur, on arrive à oublier la hauteur de la ceinture de caisse et la surface vitrée limitée.



Quoi de neuf sur le plan technique ?

En premier lieu, une suspension à la carte, Sport ou Touring, disponible sur les coupés et cabriolets 6 et 12 cylindres. Mais la définition Sport est à la base attribuée aux coupés et la Touring aux cabriolets. Si l'inverse vous chante, c'est blessipo. La carte Sport comprend des amortisseurs Bilstein, des ressorts plus fermes, une barre anti-roulis avant de plus grand diamètre et... la suppression de la barre anti-roulis arrière. Le tout est complété par des Pirelli P 600 de taille 55, alors que des P 4000 taille 60 accompagnent la version Touring.

A retenir également un freinage révisé avec de nouveaux étriers et des disques de frein arrière repositionnés vers les roues et non plus côté différentiel. Côté motorisation, rien de nouveau pour la 4 litres mais la V 12, comme il se doit, reçoit le récent 6 litres inauguré sur la berline et accouplé à la boîte auto GM 4 rapports. Cette dernière comporte 2 modes de sélection, Normal et Sport, avec condamnation de la première en mode Normal quand on n'ouvre pas les gaz en grand au démarrage, et kick down plus nerveux en mode Sport. Plus de chevaux, plus de couple et une transmission plus nerveuse, autant de choses qui vont dans le bon sens.



*Deux larges boucliers assortis à la carrosserie, des roues de 16 pouces, la XJS se refait encore une fois une beauté. Le cabriolet bénéficie de petites places arrière.*

## Juste ce qu'il faut de charme désuet

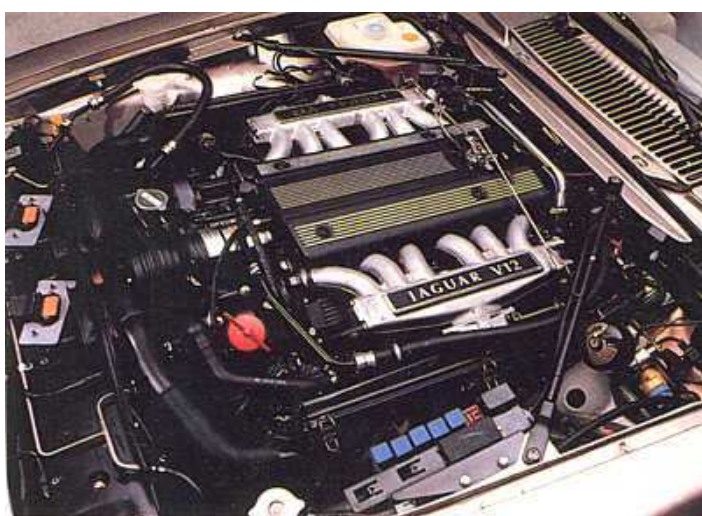
Je ne suis pas très doué pour vous chanter l'ode au cuir et au bois, le lyrisme des Jaguar n'a jamais vraiment été ma cup of tea. Chaque fois que je me mets au volant de la XJS, j'ai envie de baisser la tête, de peur de toucher le toit, et le pare-brise ne me paraît pas plus haut qu'une meurtrière. Que dire des nouveaux pare-soleil, épais comme une bible, qui intègrent désormais miroir de courtoisie illuminé, et éclairage intérieur. La voiture fait 4,80 m de long et ses places arrière sont rikiki. D'accord, grande nouveauté sur le cabriolet, on a réussi à monter des sièges arrière d'appoint. Bref, toujours un petit malaise au début qui se dissipe avec les premiers tours de roue.

L'onctuosité et la vigueur du nouveau V12 font merveille, Jaguar revendique du reste un temps de 6,9 sec pour le 0 à 100 km/h et 260 km/h en pointe, contre 8,2 sec et 237 km/h pour l'ancienne 5,3 litres. Je me demande même si l'on n'est pas allé trop loin en laissant chanter le moteur à haut régime.

D'autre part, la boîte 4 rapports apporte elle aussi plus de nervosité, mais il ne faut pas non plus trop en demander. On a visiblement calmé le jeu des rétrogradages au profit de la consommation de carburant.

Rien à dire sur le comportement routier : Jaguar n'a jamais donné dans l'efficacité absolue et l'exubérance, mais pour ce qui est du confort de roulage, chapeau !

Le tout avec une facilité de conduite qui tend vers la paix totale. Il paraît que la nouvelle crémaillère de direction apporte plus de précision au point milieu ; je n'ai pas remarqué. On peut toujours cisailer avec le volant, comme dans les films des années 50, en roulant droit. Cela fait partie du charme désuet de la XJS, bien dosé grâce à un apport continu de modernisme. Il serait tout de même temps de songer à la relève pour sauter à pieds joints dans le prochain millénaire.



*Le V12 6 litres inauguré sur la berline et sa boîte auto 4 rapports améliorent considérablement les performances et l'agrément.*

## PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES

- **Moteur** : 12 cylindres en V à 60°, fonderie en alliage, 1 ACT par banc, 2 soupapes par cylindre. Allumage et injection électroniques Marelli/Lucas. 5994 cm<sup>3</sup> (90 x 78,5 mm). Compression 11 : 1, 308 ch à 5350 tr/mn et 49 mkg à 2850 tr/mn.
- **Transmission** : Boîte auto 4 rapports avec 2 modes de sélection.
- **Châssis** : Caisse autoporteuse, coupé ou cabriolet 2 + 2. Suspension à triangles superposés à l'avant, triangle inférieur et demi-arbre porteur à l'arrière. Freins à disques, ventilés à l'avant, ABS Teves. Direction à crémaillère assistée.
- **Dimensions** : Empattement: 2591 mm. Voies : 1489/1504 mm L/l/h : 4820/1793/1241 mm. Roues : 7" X 16". Pneumatiques : 225/55 (Coupé) ou 225/60 ZR 16 (Cabriolet).
- **Performances** : 0 à 100 km/h : 6,9 sec (Cabriolet : 7,2)
- **Vitesse maxi** : 260 km/h (Cabriolet : 258).
- **Prix** : 451.700 F (Cabriolet : 517.600). 38 CV fiscaux.