



Parmi les quelques retouches esthétiques on notera le style des nouveaux boucliers avant.

De même que le bon vin, les Jaguar se bonifient avec le temps. Comme en témoigne la XJ-S.

Tandis que le Bureau d'Etudes de Jaguar, revigoré par les capacités d'investissement de Ford, s'affaire à nous concocter la future gamme qui doit remettre la marque en phase avec son image et son temps, celle-ci s'efforcera d'occuper le terrain avec des modèles désormais vieillots, mais toujours sympathiques.

D'où cette énième remise à jour de l'inamovible XJ-S, qui va gaillardement sur ses vingt printemps. A l'occasion de ce millésime, la voici équipée de la dernière version 6 litres du V12 de Coventry, déjà montée depuis ce printemps dans la berline XJ 40. Soit 24 chevaux de gagnés vis à vis du précédent 5,3 l. et un couple maxi qui avoisine désormais le cap magique de 50 mkg. Ce moteur est accolé à une boîte automatique GM à quatre rapports offrant deux programmes (sport et normal). Compte tenu de ces performances accrues, la partie châssis a bénéficié de quelques améliorations: renforcement de la plate-forme du cabriolet, de plus réaménagée pour offrir deux places de secours, ainsi que des suspensions - Jaguar propose le choix entre deux configurations, Sport ou Touring des freins et des trains roulants- roues de 16 pouces et pneus à profil bas.

A bord, peu de modifications. Aussi ressent-on toujours avec une certaine surprise le contraste quasi-caricatural entre les vastes dimensions de la carrosserie (4,82 m de long) et celles si étriquées de l'habitacle.



L'habitacle, toujours aussi somptueux, n'est pas très vaste pour une voiture de cette taille.



Parallèlement au nouveau V12 de 6 litres, il existe toujours une version 6 cylindres 4 l de 226 ch qui bénéficie des mêmes améliorations de carrosserie et de suspension, et est disponible avec une boîte mécanique.

Toujours aussi séduisante

En revanche, si la sensation de lourdeur transmise par le train avant subsiste au volant, on est débarrassé de l'impression de piloter un paquebot qui caractérisait jusqu'à présent la conduite de ce coupé. Grâce en soient rendues à la suspension plus ferme en option Sport, ainsi qu'aux pneus mieux dimensionnés et plus directionnels. Cette dernière caractéristique nous a en revanche semblé amplifier un phénomène d'instabilité au freinage sur mauvais revêtement.

Encore plus onctueux que par le passé, le V 12 Jaguar ronronne toujours avec autant d'élégance raffinée et d'énergie feutrée.

Il procure un plaisir presque sensuel qu'on est loin de trouver à bord des concurrentes allemandes. Et c'est avant tout à lui que la XJ-S doit de conserver un certain pouvoir de séduction, ainsi qu'à son roulement exceptionnellement moelleux qui reste l'apanage des Jaguar. la XJ-S jette ses derniers feux. Mais ses attraits, même s'ils sont un peu fanés, gardent un certain charme. D'autant qu'à un peu plus de 500000 F, le cabriolet V12 est affiché 200 000 F de moins que le roadster Mercedes 500, et que la différence de prix entre le coupé V12 (451700 F) et la BMW 850 Ci Automatique (630000 F) est presque du même ordre.

Ci-dessus, le court article de l'Auto Journal ne mentionne pas de données techniques (moteur et boîte) et de performances, de l'ultime version du cabriolet V 12 6.0 (tout comme du coupé à même motorisation).

Les caractéristiques indiquées ci-dessous reprennent celles de la BERLINE DAIMLER DOUBLE SIX, dans un essai de mai 1995, équipée du même V 12 6.0 "normal" (non XJR-S) que celui du cabriolet du millésime 1994.

Notons toutefois, pour les performances, que le poids de cette berline est supérieur de 100 kg environ à celui du cabriolet.

MOTEUR	
Type (cylindres)	12 en V
Disposition	longitudinale
Nombre de soupapes par cylindre	2
Distribution (entraînement)	2 x 1 ACT (chaîne)
Alimentation/allumage	Gestion électronique intégrale Marelli/Lucas
Cylindrée (cm3)	5 993
Alésage x course (mm)	90 x 78,5
Puissance maxi (ch à tr/mn)	318 ch à 5 350 tr/mn
Couple maxi (mkg à tr/mn)	48,1 mkg à 2 850 tr/mn
Puissance au litre (ch)	53
CHASSIS	
Suspension avant	Bras triangulés superposés, stabilisateur transversal, ressorts hélicoïdaux + barre antiroulis
Suspension arrière	Bras triangulés inférieurs, demi-arbres oscillants
Direction	à crémaillère, assistée (asservie à la vitesse)
Tours de volant	2,8
Diamètre de braquage (m)	12,8
Freins AV/AR	disques ventilés/disques ventilés
Antiblocage	en série, ATE
PNEUMATIQUES	
Type	Pirelli P 4000
Dimensions AV/AR	225/60 ZR 15
TRANSMISSION	
Aux roues	arrière
Boîte de vitesses	automatique GM à 4 rapports
Vitesses à 1 000 tr/mn (1 ^e /2 ^e /3 ^e /4 ^e)	13,85/23,20/34,34/45,19
Maxi sur intermédiaires (1 ^e /2 ^e /3 ^e)	83/139/206

PERFORMANCES	
VITESSE MAXI	
	(km/h) 250 (*)
ACCELERATIONS	
400 m départ arrêté (s)	14,9
1 000 (s)	27,1
REPRISES	
Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m (s)	13,3
1 000 m (s)	25,4
De 80 à 140 km/h en 4 ^e (s-m)	8,2 - 249
De 80 à 120 km/h en 4 ^e (s-m)	5,1 - 138
CONSOMMATIONS	
En conduite rapide (litres aux 100 km)	22,7
En conduite «économique»	13,8
Autonomie (km)	325

(*) donnée constructeur.