



**J'avoue. J'ai craqué!
Je renie la religion du milieu de gamme et je me convertis à l'interminable capot, au souffle puissant du V12, aux enivrantes effluves du cuir Connolly... Aussi coûteux qu'une secte, mais plus agréable: le convertible**

Coventry, mai 1985. Sir John Egan, chairman de Jaguar Cars, convoque dans son bureau Ken Giles, membre de la direction de la production. John Egan lui explique que les études liées au projet XJ 40 sont maintenant terminées et que la firme peut donc, dès aujourd'hui, se lancer dans la conception d'un véritable cabriolet développé à partir du coupé XJ-S. Un projet certes moins ambitieux que celui de la XJ 40, mais que Sir Egan tient fort à coeur.

Le chairman de Jaguar propose donc à Ken Giles de superviser ce nouveau projet. Celui-ci accepte immédiatement et forme son équipe. Douze hommes pour un cabriolet... Des hommes issus de toutes les spécialités que compte l'industrie automobile. Ingénieurs, commerciaux, hommes du marketing, de la finance, ou de la fabrication. Ken Giles leur communique le but à atteindre. Il est d'une rare simplicité: *"Réaliser une décapotable qui se situe au top niveau mondial. Le véhicule devant, de plus, pouvoir être exposé dans sa configuration définitive, au Salon de Genève 1988. La commercialisation européenne pouvant commencer dès le mois de mai de la même année."*

Evidemment, l'équipe ne part pas d'une page blanche. La base reste bien entendu la XJ-S, ce coupé aux lignes hors du temps qui affiche allégrement ses treize printemps. Et que d'évolutions au fil de ces années! De la première version du coupé (sans une inch de bois à l'intérieur...), au très discuté faux cabriolet (avec arceau) XJ-SC, véritable frustration de l'amateur de conduite à ciel ouvert.

Les aménagements intérieurs ont reçu le bois qui revient de droit à toute Jaguar, et, plus récemment, une suspension "sport" a fait son apparition sur les versions équipées du 6 cylindres de 3,6 litres. Toutes les versions sont maintenant équipées en série du système antiblocage Teves.

Ken Giles et ses hommes vont donc devoir faire avec... En ce qui concerne la conception du nouveau cabriolet, ils doivent résoudre deux problèmes. D'une part, la rigidification nécessaire de la structure. Pour cela, près de 170 pièces seront partiellement ou totalement modifiées. C'est autour du tunnel de transmission, des tabliers avant et arrière, et de la partie supérieure du plancher que sont concentrés les principaux renforts. De plus, des tubes d'acier sont implantés dans les bas de caisse et les montants avant afin de renforcer la rigidité en torsion. D'autre part, les évidentes modifications concernant la carrosserie.

Les principaux changements concernent les ailes arrière, le panneau qui se trouve juste derrière la capote, le pare-brise, et les portes qui se voient privées de montants. Et bien sûr, reste la capote, pièce fondamentale et souvent bancal de tout véritable cabriolet. Celle de la XJ-S Convertible se distingue par sa lunette arrière en verre chauffant et une commande électrique qui actionne également les minuscules vitres arrière. Contrepartie de ces nécessaires aménagements: une augmentation du poids de 100 kg par rapport au coupé, un chiffre qui, compte-tenu du gabarit du véhicule, semble tout à fait raisonnable.

Travaillant en étroite collaboration avec Karmann, l'équipe de Ken Giles a donc gagné le pari que Sir John Egan lui avait proposé, et présente donc son oeuvre au mois de mars à Genève tandis que les premières automobiles de série sortent des chaînes. Comme nous l'avons vu, la XJ-S V12 Convertible se distingue donc assez nettement de sa soeur coupé. Mais elle n'en reprend pas moins quelques éléments essentiels. A commencer par le moteur. Seul le V12 sera disponible sur le cabriolet. Qui s'en plaindra? Pas nous, avec ses 5,3 litres et ses 295 chevaux, il annonce la couleur de belle façon. Bien entendu, la transmission se fait de façon automatique grâce à l'antique boîte à trois rapports.

En bref	
PUISSANCE (ch)	295
VIT. MAXI (km/h)	241
PRIX (F)	386000



**C'est beau.
C'est chaud,
et ça sent bon le Connolly...**



Le propriétaire de la XJ-S Convertible possède également une barque mais elle est sensiblement plus grande que celles qui sont à quai.

HUMEUR LE GRAND PARDON

J'ai rencontré Béatrice Dalle et j'ai craqué! J'ai roulé en XJ-S V12 Convertible et j'ai fondu ! Essayer la belle Jaguar c'est comme interviewer la pulpeuse Béatrice. On veut rester pur et dur, garder son "self-control à l'anglaise", style grand professionnel de l'information. Incorruptible, impitoyable... Et puis on fond, on craque. J'ai craqué et tout s'écroule. Oubliés les voeux pieux, enterrées les déclarations d'intentions. Il faut alors refréner ses mauvaises intentions. On veut prolonger le plaisir, faire durer, oser plus... Mais sans doute ces stars sont-elles plus professionnelles que nous. Elles savent ne pas franchir le pas! le retour sur terre est brutal. On se console comme on peut. Peut-être ne suis-je pas assez bien pour elle ? Pas assez riche assurément! Mais j'ai trop attendu. Quatorze longues années qui ne m'ont pas fait oublier la Type E. Difficile succession! Débordés, qu'ils étaient ces pauvres anglais avec leur fameuse XJ 40. Enfin, ces stars sont toutes les mêmes. Elles se font attendre, désirer... pour mieux nous éblouir quand on ne les attend plus. Mais pardonnons ce défaut comme nous pardonnons tous les autres.

J'ai déjà oublié la pédale d'accélérateur bloquée (l'espace de quelques secondes), les "trous" à l'accélération du V12, la finition parfois incertaine, la mémoire du conducteur de Jaguar se doit d'être sélective. Oublier pour mieux aimer. J'ai aimé cette ligne époustouflante, le ronflement suave et puissant des douze cylindres, l'intérieur aux délicieuses senteurs de cuir Connolly. Un mot, seul, suffit à résumer cette fresque: "class". Pas classe, ni même classe. Rendons à la divine Albion ce concept qu'elle sait si bien nous faire partager. cette "class", dont les anglais savent user sans abuser, ne s'invente pas, ne s'achète pas, se vend encore moins. C'est un gène qui se transmet de génération en génération. Un art de vivre, devenu art de construire des automobiles, et lorsque l'art se mêle à l'automobile, le journaliste, devenant critique, ouvre ainsi la porte à la subjectivité. Alors pardonné ?

CONCLUSION PRIX D'AMI !

Maintenant deux bonnes nouvelles. Primo: la XJ-S Convertible est proposée en France à 386000 francs, ce qui, en regard de la concurrence (suivez mon regard outre-Rhin), est un cadeau. Secundo: les trente exemplaires qui sont destinés en 1988 à la France sont d'ores et déjà tous vendus. Vous pourrez donc facilement faire croire à vos voisins que vous souhaitiez en commander une, mais ne pouvant attendre 1989, vous y avez finalement renoncé...

**Grande ou petite
Corniche? Peu
importe du
moment que
c'est en
Jaguar
Convertible.**

DES METIERS DIFFICILES

Dur métier que celui de l'essayeur confronté à une Jaguar XJ-S Convertible. Deux choix se proposent à lui: se draper de son sérieux de professionnel endurci qui a déjà testé tous les cuirs du Sussex (et d'ailleurs) ; ou laisser parler le cœur, la passion. Mettons-nous dans le premier rôle. Dénouons alors ce V12 aux accélérations quelques peu timides (rapportées aux 295 chevaux annoncés) alarmons-nous face à un freinage manquant singulièrement de mordant, réprouvons sévèrement la bruyante capote et une monture pneumatique vieillotte. Mais, dans ce cas, célébrons aussi un confort exemplaire, une tenue de route tout à fait correcte, une bonne direction assistée, et tout le reste. J'ai nommé une ligne "à mourir", un intérieur de bois et de cuir vêtu, que tous les constructeurs européens envient aux britanniques. Mais là n'est pas la façon dont il convient de juger telle automobile. Et s'il s'agit d'un jugement c'est celui de la passion, un de ceux qui ne se discutent pas. Rentrer dans l'environnement d'une XJ-S Convertible, c'est d'abord considérer l'automobile à travers la lunette du cabriolet. Ce mot magique suffit à lui seul à changer *l'homo automobilis*. Foin des performances, trêve des consommations, seul critère autorisé: le plaisir. Et à considérer cela, s'il n'en restait qu'une, nul doute que la XJ-S serait celle-là.

Cette Jaguar doit être conduite comme une américaine des années 50. Le volant tenu d'une seule main, le coude à la portière; vitesse moyenne: 90 km/h. Ce que d'autres appellent le *cruising*. Pour cela pas besoin d'une sobriété exemplaire (ça tombe bien, avec le V12 !), ni d'accélérations phénoménales, ni même d'une tenue de route irréprochable. Seule requête: de la conduite facile, du confort et du luxe. Vous comprenez donc mieux maintenant pourquoi la Jaguar peut faire référence dans la catégorie. Unique reproche possible avec ces critères: les réglages de sièges manuels. Pas de quoi passer à la concurrence(!) japonaise, vous en conviendrez!



Pas brutal, le V12 ! Mais quelle musique...

FICHE TECHNIQUE	
Prix	386 000 F
Puissance fisc/vignette (Paris)	29CV/9172 F
Cylindrée/alésage/course	5345 cm ³ /90 x 70 mm.: 12 cylindres en V (60°)
Distribution	Simple arbre à cames en tête par rangée de cylindres
Alimentation	Injection électronique Lucas.
Puissance réelle	295 ch (217 kW) à 5250 tr/mn
Couple maxi	377 Nm à 2750 tr/mn
Rapport volumétrique	11,5 à 1.
Puissance au litre	55,2 ch/l
Rapport poids/puissance	6,44 kg/ch
Transmission	Aux roues arrière; boîte automatique à 3 rapports.
Direction	A crémaillère assistée. Colonne de direction réglable.
Freins	A disques à l'avant et à l'arrière (ventilés à l'avant). Système anti-blocage Teves. Frein de stationnement sur les roues AR.
Suspension	AV: roues indépendantes, double triangulation, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. AR: roues indépendantes, bras transversaux, double combiné ressort/amortisseur par roue.
Pneumatiques	Pirelli P 600 235/60 VR 15.
L/l/h	4,764/1,793/1,261 m.
Empattement	2,591 m.
Voies AV/AR	1,488/1,504 m.
Cx	0,39
Poids	1900 kg
Capacités	Réservoir: 82 l.
Garantie	1 an pièces et main-d'oeuvre sans limitation de kilométrage sauf pièces d'usure.



PERFORMANCES	
VITESSE MAXI (2 pers. à bord)	
Km/h (données usine)	241
ACCELERATIONS	
0 à 100 km/h données usine)	7 s 90

CONSOMMATION	
VITESSE l/100	
90 km/h (conso. Normale)	10,4
120 km/h (conso. Normale)	12,6
Parcours urbain	18,1

LES CONCURRENTES				
	MERCEDES 500 SL	FERRARI Mondial 3.2 Cabriolet	PORSCHE 911 Carrera Cabriolet	SAAB 900 Turbo Cabriolet
Puissance admn.	26 CV	22 CV	16 CV	9 CV
Cylindrée (cm ³)	4973	3186	3164	1985
Puissance réelle (ch)	245	270	231	175
Longueur HT (cm)	439	453,5	429	469
Poids (kg)	1610	1500	1335	1300
Vitesse maxi (km/h)	225	250	245	205
Consomm. 90 (l)	9,5	9	6,8	6,8
Consomm. 120 (l)	11,5	11,2	13,6	10,2
Prix (F)	438300	535000	411000	266800



Jaguar XJ-S Convertible... version parisienne, mais toujours aussi belle!