

JAGUAR XJ-SC V12

Avec son nouveau cabriolet XJ-SC V12, Jaguar est sur la piste d'une nouvelle proie: celle des riches amateurs de plein air ultra-rapide.



Un environnement fait de ronce de noyer vernie et de cuir Connolly bleu, pas de doute, tous les ingrédients d'une élégance sont là.

VITESSE MAXI: 240 km/h

1000 m DEPART ARRETE : 29,1 s

CONSOMMATION ROUTIÈRE: 31 litres aux 100 km

CONSOMMATION ECONOMIQUE:

15,7 litres aux 100 km

Le monde du cabriolet décapotable est décidément en pleine résurrection, au point que, faisant feu des quatre fers sous l'impulsion de sir John Egan, Jaguar oublie de plus en plus les jours noirs et soumet son coupé XJ-SC V12 au plus énergique des traitements rajeunissants, en le transformant en une spectaculaire décapotable. Oubliées les sacro-saintes recommandations américaines, on jette aux orties l'arceau de sécurité et son style Targa, inauguré en son temps par Porsche et que dix concurrents tentèrent plus d'imiter, et on se rue avec allégresse sur les joies coupables du panoramique intégral, dans un retour aux sources qui, certes, ne manque pas d'air!

Techniquement, le cabriolet XJ-SC descend le plus directement du monde du coupé mais, malgré tout, avec un effort d'adaptation et de modernisation certain. Le moteur est toujours cette grande pièce d'orfèvrerie qui, ballottée quinze années durant dans les affres de l'agonie automobile britannique, ressurgit aujourd'hui de la grisaille.

Seconde jeunesse? Indiscutablement, même si certaines de ses réactions, son appétit entre autres, trahissent un âge que rien ne pourra plus effacer. Le douze cylindres en V est un genre difficile et dispendieux, pour le créateur et, surtout, pour l'utilisateur.

Actuellement, seuls BMW, Ferrari et Lamborghini sont membres du club avec Jaguar et les candidats ne sont pas très nombreux à frapper à la porte. Entièrement réalisé en alliage léger, bloc et culasses, le 5344 cm³ Jaguar aligne sans complexes ses deux rangées de six cylindres 90 x 70 ouvertes à 60° et coiffées chacune d'un arbre à cames commandé par chaîne. L'alimentation et l'allumage sont confiés à un ensemble de gestion électronique étudié conjointement par Bosch et Lucas et la puissance disponible atteint simplement 295 ch à 5500 t/mn, avec un couple maximal de 44,9 mkg à 3250 t/mn, régime modéré s'il en est au monde des grands fauves à roulettes, auquel appartient indiscutablement la voiture. Il est vrai qu'il suffit de rappeler un rapport volumétrique de 12,5 pour remettre les choses à leur place.

L'ETERNEL RETOUR



De face, le cabriolet XJ-SC ne peut vraiment pas renier sa filiation en ligne directe avec le coupé XJ-S dont il est dérivé.

De profil, toute l'expression d'un cabriolet britannique s'exprime dans cette silhouette sans concession à l'esthétique.



Si un seul élément devait rappeler l'âge de la voiture, la boîte de vitesses suffirait à remplir ce rôle. En effet, cette Hydramatic conçue par la General Motors ne possède que trois rapports et, surtout, sa vitesse de passage est sensiblement plus lente que celle des boîtes modernes, aisément manoeuvrables à la main de surcroît.

Côté carrosserie, la reconversion en cabriolet a été étudiée avec énormément de soin, en collaboration, avec la firme allemande Karmann. Le travail a été, semble-t-il, considérable puisqu'on a été jusqu'à noyer des tubes dans les bas de caisse et les longerons avant et le constructeur annonce d'ailleurs un supplément de poids de 100 kg par rapport au coupé, ce qui nous amène au total respectable de 1900 kg à vide. De plus, sans doute histoire de torturer encore un peu plus la carrosserie, on l'a munie d'une suspension plus ferme et de pneus plus performants, des Pirelli P 600 235/60 VR 15 remplaçant désormais les anciens Dunlop D7 215/70 V 15 du coupé. Toutefois, des jantes plus larges auraient été accueillies avec satisfaction, à condition, qu'elles aient trouvé leur place dans les passages de roues...

LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres) - Disposition	12 en V à 60°, avant Bloc
Arbre à cames (entraînement)	2 simples (chaîne)
Alimentation/allumage	gestion Lucas-Bosch
Lubrification	radiateur d'huile
Cylindrée (Cm3) -Alésage x course (mm)	5345 90x70
Rapport volumétrique	12,5
Régime maxi (tr/mn)	6500
Puissance (ch DIN, à tr /mn)	295 à 5500
Couple maxi (mkg DIN à tr/mn)	44,9 à 3250
Puissance (ch) et couple (mkg) au litre	55-8,4

AERODYNAMIQUE

Cx 0,39

POIDS

Total (kg) - Répartition AV/AR (%)	1877 - 54/46
Rapport poids/puissance (kg/ch)	6,4

PNEUMATIQUES

Dimension	235/60 VR 15 Pirelli P600
Jantes	6 1/2 15

CARROSSERIE CHASSIS

Type	cabriolet, 4 places
Suspension avant	triangles superposés (anti-plongée), ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis
Arrière	bras inférieurs, demi-arbres de transmission porteurs, barres longitudinales, 2 doubles combinés ressort-amortisseur
Direction	crémaillère, assistée
Tours de volant	2 3/4
Diamètre de braquage (m)	13 (hors tout)
Freins avant (diamètre en mm)	disques ventilés (284)
Arrière	disques (263)
Antiblocage	ABS (Teves)

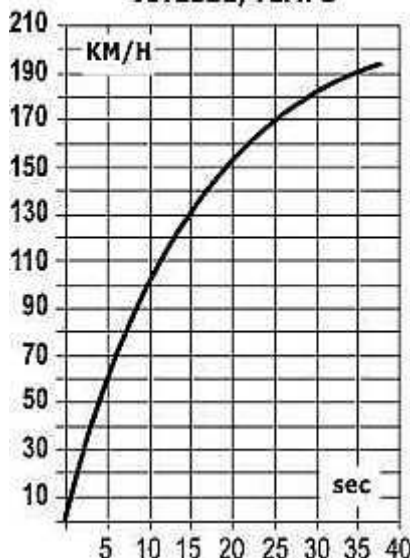
TRANSMISSION

Aux roues	arrière
Boite de vitesses	automatique à 3 rapports
Rapports de boîte (1re/2e/3e)	2,5/1,5/1,0
Rapport de pont	2,88
Vitesse (km/h) à 1000 tr/mn (1/2/3)	17,5/29,1/43,7
Vitesse maxi sur intermédiaires (1/2)	114/189
Autobloquant	oui

DIMENSIONS CAPACITES

Empattement (mm)	2591
Voies avant-arrière (mm)	1488-1504
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4764 -1793 -1261
Garde au sol (cm)	12
Coffre (dm3)	380
Réservoir d'essence (litres)	82

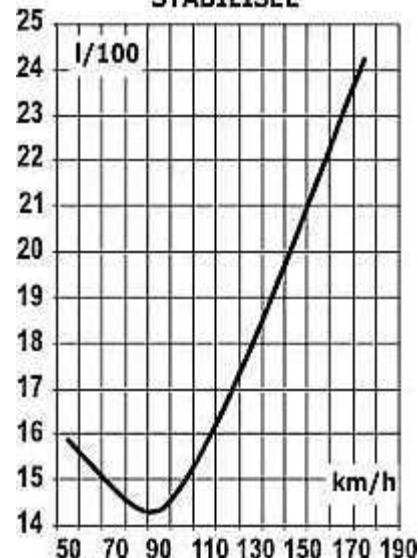
ACCELERATION VITESSE/TEMPS



km/h	secondes
50	3.4
60	4.4
70	5.4
80	6.4
90	7.4
100	8.6
110	9.9
120	11.6
130	13.5
140	15.4
150	17.7
160	20.3
170	23.3
180	27.3
190	31.6
200	37.5

CONSOMMATION STABILISEE

km/h	litres aux 100 km
50	15.9
60	15.2
70	14.8
80	14.4
90	14.3
100	14.8
110	15.7
120	16.8
130	17.9
140	19
150	20.3
160	21.6
170	22.9
180	24.3



LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI

(km/h) 240

ACCÉLÉRATIONS

400 m (s)	16,1
1000 m (s)	29,1

REPRISES

Depuis 50 km/h : 400 m (s)	14,2
1000 m (s)	27,3
De 80 à 140 km/h (s-m)	10,6 - 318
De 80 à 120 km/h (s-m)	7,1 -194

CONSOMMATIONS

Routière (litres aux 100 km)	31
Economique (litres aux 100 km)	15,7
Autonomie (km)	250

FREINAGE

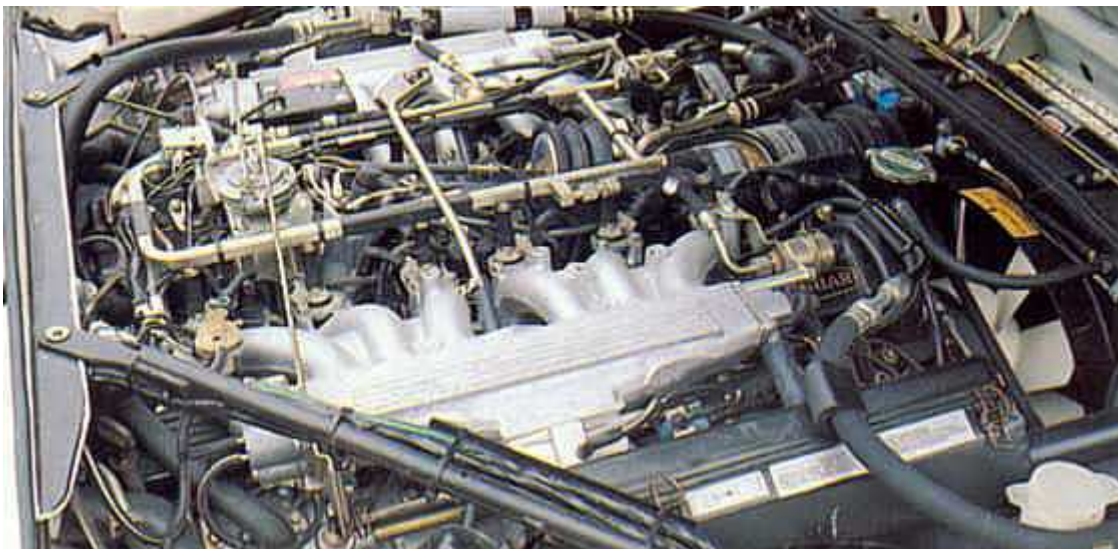
Antiblocage ABS (Teves) Distance (mètres)

A PARTIR DE 100 km/h

Limite du blocage froid	41
Limite du blocage à chaud	42

A PARTIR DE 140 km/h

Limite du blocage à chaud	78
---------------------------	----



Qui pourrait se plaindre de revoir le sempiternel V12 Jaguar de 5,3 litres qui développe 295 ch.

Jusqu'à présent du moins, Jaguar ne s'est jamais beaucoup préoccupé d'aérodynamisme mais, à ce point de vue, le cabriolet ne marque qu'un très faible recul par rapport au coupé, en ne concédant qu'un point, ce qui nous donne un bilan, pas tellement favorable d'ailleurs, de 0,39.

Les freins, quatre disques, ventilés à l'avant et accolés au différentiel à l'arrière, sont désormais assistés en série par un système antiblocage Teves d'origine allemande, tandis que la direction à crémaillère est également assistée en série, la colonne de direction étant réglable en longueur. L'anneau de vitesse de Montlhéry n'étant pas en mesure de satisfaire à de telles vitesses, nos essais ont eu lieu sur autoroute -quelque part en Papouasie occidentale, bien entendu- et nous ont fourni un meilleur chrono de 240 Km/h qui correspond bien aux prétentions du constructeur. En ce qui concerne la nervosité, la double influence de la boîte automatique trois vitesses et du poids nous valent "seulement" 16 sec. 1/10 aux 400 mètres et 29 sec.1/10 aux 1000 mètres départ arrêté.

A ce point de vue, le cabriolet régresse par rapport au coupé qui alignait dans les mêmes conditions 15 sec. 9/10 et 28 sec.6/10. En reprises, la même boîte auto permet évidemment d'afficher des résultats intéressants. Avec un départ de mesure à 50 km/h et en laissant la boîte agir à sa guise, le passage aux 400 mètres s'effectue après 14 sec. 2/10 et celui aux 1000 mètres après 27 sec. 3/10.

En fait, le silence et la progressivité du moteur sont tels qu'en dehors des chronos, toute sensation d'accélération se trouve partiellement gommée,

sauf tout de même en ce qui concerne l'excellent accéléromètre dont nous sommes tous équipés en série (merci mon Dieu), plus ou moins au niveau du postérieur... De plus, la seconde abandonne autoritairement aux alentours de 160 compteur, ce qui ne contribue pas à exploiter les énormes potentialités du moteur dans les meilleures conditions. En revanche, les temps de passage de la dite boîte sont encore acceptables, cela dans une ambiance de toute douceur.

Je ne m'aventurerai à parler de consommation qu'avec prudence, j'allais dire avec pudeur. A l'heure où nos braves petits constructeurs français s'échinent à doter leurs moteurs d'un appétit d'oiseau-mouche, quelle contenance dois-je prendre vis-à-vis d'un engin qui, gaillardement, absorbe ses 31 litres/100 km si l'on mène la machine tambour battant, ce qui n'est pas à la portée de premier petit technocrate de la sécurité routière venu, il est vrai...

De toute manière, Je pense que l'heureux acheteur de cette grande dévoreuse (dont la consommation de croisière ne dépasse pas, de toute manière, 15,9 litres/100 km) aura bien d'autres soucis en tête.



La pose du couvre-capote est la dernière touche à porter pour anoblir encore le style du cabriolet, une fois l'habitacle déshabillé de sa capote. Une manoeuvre vraiment facile.



L'ouverture et la fermeture de la capote se font électriquement par une simple pression sur un bouton placé sur la console centrale. L'opération ne dure que 12 secondes !



La position du volant cuir est réglable en longueur. La lisibilité de l'instrumentation placée entre les deux cadrans ronds n'est pas sans reproche.



Le cabriolet ne propose que deux places et rien de plus!



Les sièges basculent vers l'avant, pour accéder à un petit coffre.

Il convient de s'incliner avec respect devant les ingénieurs responsables de l'étude et de la mise au point de ce cabriolet qui réalise la performance de mieux se comporter en conduite plus ou moins sportive que le coupé dont il dérive. Bien entendu la XJ-S est incapable de suivre, à talent de conducteur égal, une Alpina B7 ou une Porsche 928 S4 mais malgré tout, elle se montre d'une exploitation suffisamment aisée pour être considérée comme autre chose qu'un bel objet à arrêter sur la Croisette.

La tenue de trajectoire en ligne droite et en courbe est satisfaisante quel que soit le terrain et

la panoplie de vibrations et de tremblements proposée par la plupart des cabriolets est ici presque totalement absente.

Et pourtant, la suspension, avec ses barres stabilisatrices renforcées et ses amortisseurs affermis, avec ses pneus série 60, n'est pas tendre. bien que le confort soit réel, surtout au dessus de 60 km/h.

Cela étant, l'assistance de direction est d'une telle puissance qu'elle nuit à la précision de conduite

à très grande vitesse, tout en se montrant d'ailleurs curieusement déficiente dans certaines manoeuvres à l'arrêt... où l'on remarque de surcroît un rayon de braquage important. A grande vitesse, la carrosserie a également tendance à se secouer transversalement et -bizarrement-sur ses suspensions, comme si ses diverses articulations ne faisaient pas preuve d'une rigidité suffisante et se trouvaient en quelque sorte coincées entre l'énorme couple moteur et l'important pouvoir directeur des pneus

Un énorme bon point doit être décerné aux freins

qui font preuve d'un équilibre, d'une puissance et, mieux encore, d'une endurance très nettement au dessus de la moyenne. S'arrêter à chaud (c'est-à-dire après dix essais semblables et préalables) en 78 mètres à 140 km/h avec un poids en ordre de marche supérieur à deux tonnes, cela ne se voit pas tous les jours!

Quoi de plus normal ou de plus inévitable que de parler de capote à propos d'une décapotable? A ce propos, la XJ-S n'est pas loin d'être irréprochable car

sa très belle capote doublée se manipule avec la plus grande facilité.

De la place du conducteur, il suffit de tendre le bras pour déverrouiller sans efforts les deux crochets de fixation au sommet du pare-brise puis d'appuyer sur un bouton: en douze secondes, la capote est repliée et les petites vitres arrière escamotées... Et, mieux encore, la manoeuvre inverse s'effectue de même, sans qu'il soit nécessaire de déployer la moindre force physique.

En position capotée, le silence est préservé jusqu'à 180 compteur. Ensuite, la tempête se lève et, à dire vrai, il vaut peut-être mieux rouler décapoté car, vitres relevées, les tourbillons n'atteignent guère les passagers et, bien entendu, le paysage devient obligatoirement superbe. Un détail qui a son importance, la visibilité vers l'arrière, capote en place, est acceptable et la vitre arrière est chauffée électriquement.

QUALITES

- TRES BON FREINAGE
- SPLENDEIDE SILHOUETTE
- CAPOTE EXTREMEMENT MANIABLE
- Bonnes performances .Moteur discret
- Comportement généralement satisfaisant
- Suspension confortable
- Equipement soigné

DEFAUTS

- DIRECTION TROP ASSISTEE
- Boîte vieillie
- Peu de place au niveau du plancher
- Réservoir de trop faible capacité
- Voyant de clignotants mal placé



Même capotée, la ligne du cabriolet reste élégante. Les petites vitres latérales se manoeuvrent conjointement à l'ouverture ou la fermeture de la capote électrique.

La finition est classiquement British, avec ce qu'il faut de ronce de noyer vernie et de cuir. Capote baissée, c'est la grande représentation et si les curieux sont légion, les commentaires agressifs m'ont paru rarissimes. Deux places sont disponibles et rien de plus, avec des sièges bien conçus quoique discrètement dessinés et un volume restreint pour les jambes de part et d'autre de l'énorme tunnel de boîte. Capot et couvercle de malle sont à ouverture compensée. Sous le premier, c'est le spectacle de gala. Tout est presque aussi bien rangé que chez Honda mais certains alus pourraient être mieux polis.

Compte tenu de la présence de la roue de secours -une vraie- et de la batterie, les bagages devront être habilement répartis entre la malle et le volume réservé également à cet effet - avec le renfort d'un second petit coffre- derrière les sièges. Un véritable reproche doit par contre être formulé à propos de la contenance du réservoir:

consommer 30 litres aux 100 c'est une chose mais devoir s'arrêter pour ravitailler tous les 250 kilomètres, non !

Magnifique championne de l'inutile, reine de la grande course futile vers un inconnu perpétuellement tendu d'or et de velours, le cabriolet XJ-S perpétue véritablement une tradition de la démesure qui ne devrait pas mourir, quoi qu'en pensent les punaises rationalistes. Merci donc à Jaguar mais, quand même, revoyez la direction, affermissez un peu les articulations de suspension, changez de boîte et agrandissez le réservoir, ce sera encore mieux !

LES PRIX

	(F)	386000
Puissance administrative CV		29
OPTIONS		
Cuir magnolia		4320 F