

JAGUAR XJS 3,6 I
228 ch
277 150 F



LE COME BACK

Le défaut des monuments historiques c'est qu'ils sont appelés un jour ou l'autre à devenir des chefs d'oeuvre en péril. Cette fatalité a failli entraîner la disparition de Jaguar. Dieu merci, le travail de restauration entrepris depuis cinq ans est en train de porter ses fruits. L'édifice Jaguar se redresse.

La Grande Bretagne c'est le pays des revenants, tout le monde sait cela. La preuve, Jaguar qui émerge d'un long et difficile purgatoire qui aura duré près de vingt ans. L'intégration au groupe British Leyland, la léthargie des bureaux d'études, la baisse régulière de la qualité et de la productivité, tout cela dans un contexte économique particulièrement défavorable a failli entraîner sa disparition pure et simple. Mais les Anglais ne baissent jamais les bras et l'arrivée d'un homme providentiel, John Egan, au début des années 80, a sonné le réveil de Jaguar. Les profits revenus, la firme quittait le secteur nationalisé en 84 et depuis, sa remontée se poursuit sans fausse note. La production qui n'était que de 14577 véhicules en 81 atteindra 37600 exemplaires (voir même plus) cette année. Ceux qui croyaient le "come back" impossible en sont pour leurs frais.

Fallait-il pourtant que l'image de Jaguar demeurât forte pour qu'elle ait survécu aux déboires qu'ont connus les voitures des années 70. Les lauriers glanés sur les circuits et notamment au Mans ne sont pas encore fanés.

Certes, pour l'instant Jaguar n'a pas encore lancé de nouveau modèle et il faudra attendre 86 pour que la XJ 40 soit dévoilée mais le message de la fiabilité retrouvée est passé dans le public. Jaguar France vendra 430 véhicules cette année contre 260 en 84. Jolie progression.

Si, sur notre marché ce sont toujours les berlines XJ 6 qui recueillent le plus de suffrages, il était intéressant d'essayer le coupé XJ-S muni du nouveau six cylindres 24 soupapes apparu en 1983. Ce coupé aux lignes insolites a fêté son dixième anniversaire. Succédant à la fabuleuse Type E, il n'en a pourtant jamais acquis la réputation. Par sa démesure, la Type E était en avance sur son temps et n'avait jamais pris une ride. Ce n'est pas le cas du XJ-S qui accuse sévèrement son âge. Sa ligne torturée, ses surfaces vitrées réduites, sa ceinture de caisse trop haute, le chrome de ses pare-chocs ou de ses enjoliveurs de phares sont d'une autre époque.

Mais au moins a-t-il le mérite de ne ressembler à aucune autre voiture avec ses deux arêtes qui prolongent son pavillon de toit. En revanche, je ne suis pas sûr que les jantes, superbes au demeurant, soient adaptées à la personnalité de la voiture à laquelle elles confèrent une touche sportive qui ne lui convient pas particulièrement. Appréciation personnelle à laquelle on peut ne pas se rallier mais par contre il est difficile de ne pas condamner la monte en pneumatiques de série 70. Mais il ne s'agit là que d'un détail dont on aurait mauvaise grâce à s'irriter. En effet, on ne juge pas une Jaguar comme on le fait d'une voiture ordinaire, pour la simple raison qu'elle propose quelque chose de différent. Ne prêter attention qu'à ses performances, à sa consommation ou à son comportement routier serait passer à côté de l'essentiel. Or sur une Jaguar, l'essentiel c'est ce charme inimitable qui se dégage de son habitacle.



10 années d'existence pour le coupé XJ-S mais un moteur récent. Ce 6 cylindres en ligne est pourvu d'une culasse à 24 soupapes et il développe 228 ch pour une cylindrée de 3,6 l.



JAGUAR XJ-S 3,6 L

Prix France: 277 150 F.
Puissance fisc./Vignette : 21 CV / non fixé.

Cx/Scx : non communiqués
Moteur: 6 cylindres en ligne, longitudinal.

Cylindrée: 3590 cm³.
Alésage/ Course: 91 x 92 mm.

Distribution: 2 arbres à cames en tête, entraînés par chaîne. 4 soupapes par cylindre.

Alimentation: injection électronique digitale Lucas-Bosch.

Allumage: électronique à énergie constante.

Puissance: 167,5 KW (228 ch.) à 5300 tr/mn.

Couple maxi : 33,1 mkg à 4000 tr/mn.

Rapport volumétrique: 9,6 à 1.

Km/h pour 1000 tr/mn: en 5^e : 46,4.

Direction: à crémaillère avec assistance.

Freins: 4 disques servo-assistés, disques ventilés à l'avant.

Suspension: AV : roues indépendantes avec doubles triangles, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. AR : roues indépendantes, arbres de roue faisant office de bras de suspension supérieur, bras de suspension inférieurs transversaux. Double ressorts hélicoïdaux.

Pneumatiques: Pirelli P5 215/ 70 VR 15.

Carrosserie: coupé 2 portes.

Dimensions: long. : 4,77 m. larg. : 1,80 m. Haut.: 1,26 m. Emp.: 2,59 m. Voies AV/AR: 148/ 149,5 cm.

Poids: 1 637 kg.(AV/AR: 864/ 773).

Capacités: réservoir 91 l. Huile moteur: 8,5 l. Coffre: 280,1 dm³.

Équipement électrique: batterie: 12 V/68 Ah. Alternateur: 60 A.

Garantie: 1 an pièces et main d'œuvre (sans limitation de kilométrage).

Réseau: concessionnaires : 25.

Options: lave essuie phares: 2550 F.

PERFORMANCES

VITESSE MAXI:

233 km/h.

ACCÉLÉRATIONS:

400 m DA :	15 s 99
1000 m DA :	29 s 33
0 à 100 km :	8 s 52

REPRISES

depuis 40 km/h en 5^e
400 m : 21 s 34
1000 m : 39 s 76

80 à 100 km/h

5 ^e	8 s 13
4 ^e	5 s 23
3 ^e	3 s 57
2 ^e	3 s 20

80 à 130 km/h

5 ^e	21 s 73
4 ^e	12 s 94
3 ^e	8 s 35
2 ^e	8 s 10

80 à 160 km/h

5 ^e	39 s 74
4 ^e	21 s 31
3 ^e	16 s 81
2 ^e	16 s 04

CONSOMMATION

(l/100 km/h) à vitesse stabilisée

50 km/h :	6,95 l
60 km/h :	6,45 l
80 km/h :	7,00 l
90 km/h :	7,50 l

Cons. normalisée: 7,8 l

100 km/h :	8,20 l
120 km/h :	9,30 l

Cons. normalisée: 9,6 l

140 km/h :	11 l
160 km/h :	13,8 l
180 km/h :	16,5 l

Consommation ville moyenne

19,8 km/h : 17,7 l.

Consommation route moyenne

75 km/h : 8,5 l.

Consommation autoroute moyenne

128,6 km/h : 10 l.

FREINAGE

Distance de freinage à 90 km/h :

41,4 m.

Distance de freinage à 130 km/h :

89,9 m.

Distance de freinage à 170 km/h :

152,4 m

BILAN SONORE

Au ralenti : 53,2 dBA

Sur route : 68,7 dBA

A 130 km/h : 75,3 dBA

Bruit maxi : 81,5 dBA

HABITABILITE

Largeur intérieure au niveau des coudes:

AV: 140 cm AR: 137 cm

Largeur intérieure au niveau des épaules:

AV: 142 cm AR : 135 cm

CONCURRENTES

Porsche 928 S. 31 CV.

429800 F

BMW M 635 CSI. 20 CV.

400764 F.



Un luxe désormais rarissime que ce tableau de bord en loupe d'orme et ces sièges de cuir qui dégagent cette odeur propre au luxe.



Le travail de ces matériaux nobles : dans ce domaine le robot n'est pas encore près de se substituer à l'homme.

CLUB FEUTRÉ

Quand vous avez trouvée celle des quatre clés qui permet de déverrouiller les portières, vous pénétrez dans un club feutré de Pall Mall. Ah, ce tableau de bord en loupe d'orme ! Il n'y a plus que chez la dame de fer que l'on aime le bois, et la douceur de ces sièges recouverts de cuir Connolly, une caresse. Quand on pense que tout cela a failli disparaître, on l'a échappé belle. Il y a même ces attentions délicates qui sont tant appréciées des passagères, comme ce miroir de courtoisie dissimulé dans la boîte à gants et qui s'éclaire quand on le sort de son logement, ou ces spots d'ambiance qui éclairent le bas de l'habitacle. Pour les longs parcours sur les autoroutes surchauffées, air conditionné de rigueur et, pour rompre la monotonie du voyage, radiocassette désormais en série. Normal direz-vous étant donné le prix de la voiture. Ce sont d'ailleurs les seuls vrais raffinements de confort dont dispose la Jaguar. En effet, ici on est loin du concept automobile germanique qui privilégie avant tout la fonctionnalité. L'ergonomie n'est sans doute pas une science très développée du côté de Coventry. Et c'est très bien ainsi car les maladroites d'équipement font partie de la personnalité d'une Jaguar et prouvent qu'elle doit plus à l'homme qu'à l'ordinateur. Ainsi, vous réglerez à la main votre siège ou l'inclinaison du dossier. Vous ne pourrez ouvrir le coffre ou la trappe à essence en même temps que les portières, vous vous étonnerez sans doute de ne pas disposer d'un témoin d'allumage des veilleuses et vous rirez même franchement devant la batterie d'instruments peu lisibles situés entre les traditionnels compteur et compte-tours. Mais, si vous vous en offusquez vous ferez preuve de mesquinerie ; ce sont bien souvent ses imperfections qui font le charme d'une oeuvre d'art.

Dans un coupé les places arrière sont généralement sacrifiées. La XJ-S ne fait pas exception à la règle. La banquette arrière n'est réellement utilisable que pour une seule personne, encore faut-il qu'elle accepte de s'asseoir en travers pour loger ses jambes. Et puis de toutes façons, sa tête touchera le pavillon de toit. Alors une voiture d'égoïste ? Pas vraiment puisque le coffre revêtu de moquette offre suffisamment de place pour les bagages d'un couple malgré la vraie roue de secours disposée verticalement et la présence de la batterie. Un coffre sans trop de saillies gênantes dans lequel a été prévu un logement pour disposer un bidon d'huile et dans lequel on trouve une belle trousse à outils.

Mais tout cela, on le savait déjà, en dix ans le coupé XJ-S est resté pratiquement figé sur le plan esthétique. En revanche, quand on bascule l'immense capot moteur, on a droit à la nouveauté de la décennie : le nouveau 6 cylindres en alliage léger de 3,6 l surmonté d'une culasse à quatre soupapes par cylindre et alimenté par un système d'injection Lucas, en réalité un Bosch D Jetronic. Plus léger que le moteur XK de 4,2 l, il est également plus puissant et développe 228 ch à 5 300 tr/mn contre 205 à 5 000 tr/mn. Le couple maxi lui varie peu et s'établit à 33,1 mkg au régime de 4 000 tr/mn. Le refroidissement qui était le point faible des Jaguar du temps passé a été amélioré par le montage d'un radiateur d'huile. Côté transmission, c'est une boîte de vitesses allemande Getrag qui a été retenue tandis que le freinage est bien entendu assuré par quatre disques, ventilés à l'avant et accolés au différentiel à l'arrière.

LE SALON OU L'ON CAUSE

Installons nous confortablement. La hauteur du siège ne se règle pas mais il est facile d'adopter une bonne position en modifiant la longueur de la colonne de direction. Si les bras sont bien dans l'axe du volant recouvert de cuir lacé, les jambes sont très légèrement décalées vers la gauche. Dans l'ensemble on est bien installé mais il manque un repose-pied à côté de la pédale d'embrayage et l'espace entre l'accélérateur et le tunnel de transmission est compté. On débloque le frein à main situé le long du siège à gauche et on réveille le fauve. Bruit étouffé, peu de vibrations, le régime de ralenti oscille entre 800 et 1 200 tours et ne semble pas vouloir se stabiliser. Une pression ferme sur la pédale d'embrayage à longue course, la dextre tombe spontanément sur le petit levier en cuir et engage la première. Et on démarre sur le couple. Ah, bon ce n'est pas ça, là on a tout faux, la voiture hoquette un peu avant de s'ébranler. Pour le démarrage sur le couple on repassera. Apparemment, il y a un petit problème d'injection au régime de ralenti. Il faut "faire avec" et s'habituer à mettre un peu de chevaux pour démarrer. Ce n'est pas le rêve en ville mais on s'y fait. D'ailleurs la Jaguar s'apprivoise vite, pour autant que l'on ait assimilé ses dimensions imposantes. Mais l'extrême assistance de la direction et l'étonnante élasticité du moteur qui accepte des régimes incroyablement bas facilitent bien les choses. En fait, on s'aperçoit très vite que le coupé XJ-S est très agréable à conduire tranquillement. L'environnement luxueux, la discrétion et la disponibilité du moteur, le confort de suspension rendent agréables les longs parcours, même si l'on s'en tient respectueusement aux vitesses limites.

Et puis, une Jaguar est-elle réellement faite pour être sollicitée. Shocking ! Et pourtant, il faut bien en passer par ces contingences vulgaires et annoncer des mesures de performances.

1637 kg, ça se fait toujours sentir, même avec le renfort de 228 ch. Dès la première accélération, on a tout de suite compris que le coupé XJ-S n'est pas un obus. Il part sans trop cirer mais les premiers hectomètres sont assez languissants. Une fois passée la barre des 400 m, et en montant le régime à la limite de la zone rouge, 5800 tr/mn, cela devient plus sérieux. La borne du kilomètre est franchie en 29 s 33, un temps simplement moyen et très voisin de celui que réalise une... Renault 5 GT Turbo. Il n'est d'ailleurs pas très agréable de se livrer à ce genre de sport car on a vite compris que tout l'agrément du moteur de la Jaguar se situe à mi régime, c'est-à-dire entre 2 500 et 5000 tr/mn. C'est là qu'il exprime tout son potentiel et dispense la mélodie la plus harmonieuse.

TRÈS DISCIPLINÉ

Malgré des lignes provocantes, le coupé XJ-S est très discipliné. Rien de sportif dans son comportement. Des débâtements de suspension assez importants et un amortissement très progressif le rendent très confortable. Au détriment sans doute de son comportement routier. En effet, il avoue une certaine tendance à rouler en courbe.

Si sa stabilité ne pose aucun problème sur autoroute, il est sage de lever le pied sur les routes accidentées : en effet, le poids situé sur le train avant rend celui-ci très paresseux en entrée de virage et l'entraîne irrésistiblement vers l'extérieur. On se calme donc très vite d'autant que la direction surassistée ne permet jamais de bien doser son effort. Les mouvements brutaux et désordonnés sont donc à proscrire absolument.

Au delà, ses sonorités deviennent plus métalliques et moins agréables. Sur autoroute, la vitesse de croisière se situe entre 180 et 200 compteur. A cette vitesse, le moteur se fait oublier et il n'y a que les bruits aérodynamiques pour nous rappeler à quelle allure on croise. Atteindre la vitesse maxi demande une certaine patience et il faut bien disposer de 5 à 6 kilomètres pour stabiliser l'aiguille du compteur sur le repère de 240 km/h, le compte tours indiquant pour sa part 5000 tr/mn.

Certes la Jaguar XJ-S est longue à lancer mais une fois à son maxi c'est le TGV. Vitesse annoncée 233 km/h, vitesse réalisée 233 km/h. Mission accomplie. Cela dit, il s'agit là d'une valeur théorique car dans la pratique on ne dispose presque jamais d'une aussi longue portion d'autoroute dégagée, sans parler des risques que l'on fait encourir à son permis de conduire.

Nous parlions plus haut de l'étonnante élasticité de ce moteur. Il est vrai qu'il ne rechigne jamais à fonctionner à bas régime, il est également vrai que la démultiplication longue de la 5e vitesse ne permet pas de l'exploiter comme on le souhaiterait. Les reprises mesurées sur ce dernier rapport sont assez quelconques. En revanche quand on se met à jouer du levier de vitesses les temps descendent à la vitesse V. Il suffit pour s'en convaincre de comparer nos mesures de reprises à partir de 80 km/h sur la seule 5e puis en utilisant ensuite tous les rapports disponibles.

Les Jaguar ont toujours été des voitures très gourmandes. Voilà le genre d'affirmation que l'on pourra reléguer aux oubliettes. L'apport du moteur est flagrant dans ce domaine et les résultats que nous avons obtenus (sauf en ville où le poids à relancer se rappelle à notre bon souvenir) sont extrêmement flatteurs. Surtout si l'on tient compte du fait que l'aérodynamique n'est pas la qualité première du coupé XJ-S. Les valeurs de CX et de SCX ne sont d'ailleurs pas communiquées. Il faut dire que nos mesures sont effectuées en respectant les vitesses imposées et qu'à 90 km/h compteur le moteur ne tourne qu'à 1 900 tr/mn et à 130 il atteint 2700 tr/mn. A ces régimes le fauve n'a pas un gros appétit.

De toute façon si un inconscient tenait à mener la voiture dans ces derniers retranchements il glisserait sans arrêt sur le cuir de son siège ce qui est le meilleur moyen d'être rappelé à la raison.

Bien que le freinage réclame une pression assez importante sur la pédale, les valeurs de décélération que nous avons enregistrées sont bonnes. Il convient cependant de se méfier de la tendance au blocage des roues arrière en cas de ralentissement violent. Un système ABS serait le bienvenu.



Ses formes datent un peu, mais la XJ-S possède incontestablement une forte personnalité.

POUR

Présentation intérieure
Agrément moteur
Silence
Confort
Consommation

CONTRE

Voiture lourde
Pas d'ABS
Sièges manquant de maintien
Direction trop assistée
Quelques lacunes d'équipement

La Jaguar XJ-S est une voiture attachante, même si elle ne correspond pas aux critères que l'on exige généralement d'un coupé de ce prix. Mais ici, les préjugés doivent rester au vestiaire. Jaguar a failli disparaître ne l'oublions pas. Cette voiture, et le magnifique cabriolet qui en est issu, sont les symboles d'un redressement miraculeux et nous on aime les histoires qui se terminent par un happy end.