



Jaguar, c'est une longue légende, toute une auréole. Malheureusement, à l'instar de l'industrie britannique, le prestige n'a fait que s'étioler et l'agressivité de la tête du célèbre fauve, n'a pu enrayer le processus. Mais la privatisation de l'entreprise aidant, l'image est récemment remontée avec un effet bénéfique sur les ventes. Reste à faire le plus dur : revenir au premier plan technique. Le nouveau moteur 24 soupapes de cette XJ-S en est une première étape.

Le drame de Jaguar est sûrement d'avoir perdu le contact avec la compétition, et la compétition pratiquée comme à la belle époque, par l'usine. Nous voulons dire par là que la présence dans le Championnat d'Europe Groupe A à grands coups d'homologations illégales ou en groupe 6 avec une voiture "sous-traitée", ne constitue pas une participation suffisante pour (re)motiver et aguerrir un bureau d'études. De là, sont venus la stagnation technique et les défauts de fiabilité que l'on sait et que l'on a rencontré sur toutes les productions anglaises à commencer, tout simplement, par des moteurs insuffisamment refroidis pour marcher à pleine allure.

Si, célébrant la nouvelle importation, la XJ-S à quatre soupapes par cylindre arrive aujourd'hui en France, elle avait été dévoilée il y a déjà 18 mois et nous en avons proposé une prise en main en novembre 1983. A cette occasion, avait été évoquée par le menu toute la genèse parfois laborieuse et confuse de ce nouveau 6 cylindres remplaçant le fameux "XK", après une carrière de pratiquement 35 ans.

Ce 6 cylindres, tout alu, 3,6 litres dont les 24 soupapes sont évidemment commandées par un double arbre à cames en tête, développe donc 225 ch à 5300 tr/mn, soit 63 par litre. Le couple maxi de 33 mkg est, lui, délivré à 4000 tr/mn. L'alimentation est assurée par injection électronique Lucas. En fait, il s'agit du brevet Bosch, constatation un peu triste qui concrétise l'engourdissement de la firme d'outre-Manche.

Tout un art de conduire

Mais, vous assommer de chiffres comme dans un classique essai ou analyser froidement la technique comme nous le faisons habituellement, semble tout à coup dérisoire avec cette Jaguar: elle n'entre pas dans les normes. D'abord, toute comparaison traditionnelle risque de ne pas tourner à l'avantage de cette Anglaise. Ensuite, conduire une Jaguar, c'est toute une philosophie, tout un art de vivre. Ouvrir posément la porte, se laisser envahir par les sublimes effluves d'un cuir subtilement odorant, se glisser tranquillement dans un fauteuil comme on le ferait devant un feu de bois, tourner lentement la clé de contact, contempler cet habitacle duquel se dégage instantanément une si typique ambiance britannique, laisser tomber ses yeux sur le compteur de vitesse ou le compte-tours au graphisme légendaire malgré les quatre instruments centraux qui semblent provenir d'un lave-vaisselle (shocking !)... bref, conduire une Jaguar, c'est tout cela. C'est encore embrayer calmement au feu vert et accélérer ensuite très progressivement: de toute manière une mise au point insuffisante du système d'injection (Bosch n'aurait-il pas livré tous ses secrets?) ne permet pas de procéder autrement au risque de provoquer un à-coup dû à un "trou" de progressivité.

C'est aussi tirer 3 ou 4000 tr/mn et passer pondérément la vitesse supérieure: bien que ce soit une "Getrag", la boîte de vitesse, sans doute dépaysée par l'air d'Angleterre, ne se manie pas aussi agilement que sur les grosses Allemandes. Et s'accommoder de ce "mode d'emploi" -quel vilain mot- disons de cette noble vision de l'automobile, procure un certain plaisir.

Douillettement installé au volant, on glisse toujours devant soi en souplesse le long capot de ce coupé de près de 5 m de long.

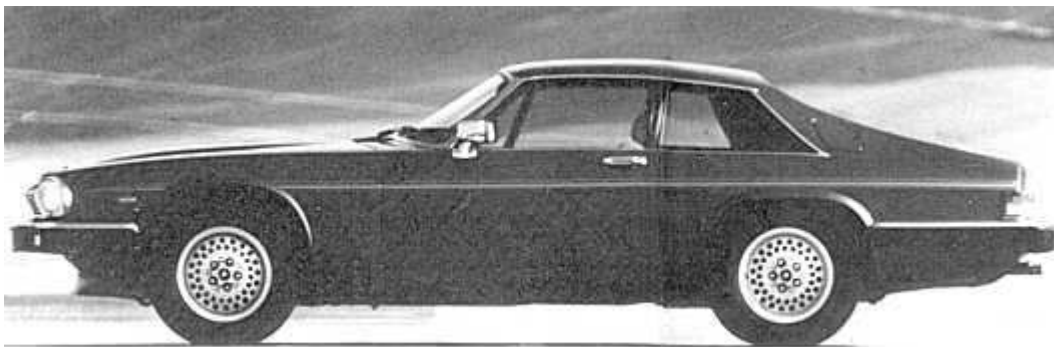
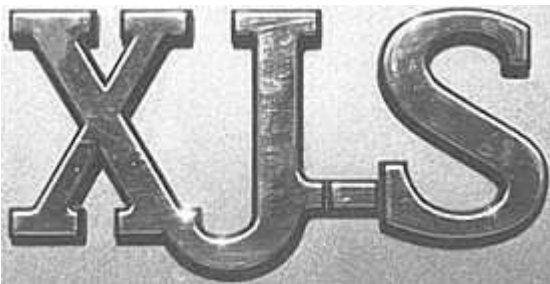
Performances "mesurées"

Alors, il a quand même bien fallu se résoudre à notre basse besogne d'essayer et mesurer les performances de cette nouvelles XJ-S. D'ailleurs, elles ne sont pas catastrophiques. Même si la vitesse est en dessous du chiffre annoncé, nous avons tout de même enregistré 224 km/h. Sans doute l'aérodynamique de l'imposante silhouette n'est-elle pas la première qualité de celle-ci. Qu'importe, qu'on l'apprécie ou pas, la XJ-S possède un style. De toute manière, nous n'avons pas obtenu de l'usine les chiffres, sans doute considère-t-on, comme pour la puissance chez Rolls qu'ils sont... suffisants. En accélérations, nous avons mesuré respectivement 15"9 et 29"3 aux 400 et 1000 m départ arrêté.

Même si plus de 150 kg ont été économisés par rapport à la "V 12", cette 3.6 pèse encore 1610 kg. A quoi bon préciser que le rapport poids/puissance est de 7,2 kg/ch, soit pratiquement celui de la nouvelle R5 GT Turbo essayée dans les pages précédentes.

Plus réellement décevantes sont les reprises avec par exemple 20 longues secondes pour passer de 100 à 140 km/h réels en 5ème. Si ce n'était pour la sécurité lors des dépassements, le conducteur d'une Jaguar a tout son temps.

Quant à la consommation, sans doute le nouveau moteur est-il économique, mais on sait aujourd'hui qu'un châssis (aérodynamique et poids) tient une large place dans la sobriété. C'est sûrement la raison pour laquelle nous n'avons jamais réussi à descendre en dessous de 20 litres aux 100 km. Bien que nous ne nous attachions jamais aux chiffres "officiels", celui du cycle urbain (19 litres) dénote tout de même un problème.



La Jaguar XJ-S c'est une ligne typique et un intérieur traditionnel, fleurant bon le cuir.

Le tout crée une ambiance plus rétro et nonchalante, à l'image du comportement, que moderne comme l'est le moteur.

Puisse celui-ci être effectivement la première pierre, de la reconstruction d'un monument, autrefois craint et respecté.

Pas de comparaison possible

En fait, au volant de cette Jaguar, on doit sortir de l'environnement automobile concurrent. Le piège dans lequel il ne faudrait pas tomber serait par exemple de vouloir comparer la XJ-S 3.6 à un autre coupé d'architecture identique, allemand celui-là, et aussi équipé d'un 6 cylindres en ligne 24 soupapes de cylindrée identique. D'abord, la BMW "M" 635, puisque c'est d'elle qu'il s'agit, frôle presque les 400.000F, alors que la XJ-S ne vous sera facturée que 264150 F. Ensuite, tous les autres chiffres sont dans la proportion. La puissance est supérieure de 60 ch, soit encore 20 par litre de cylindrée. La vitesse est plus élevée de 34 km/h et un 1000 m départ arrêté demande 2"5 de moins pour être abattu mais que représente une si petite fraction de temps derrière le volant d'une Jaguar ?

Pour le tempérament, il en va de même. Vous ne pouvez comparer. Bien calé dans un siège baquet, le conducteur de la machine allemande peut l'inscrire avec précision sur sa trajectoire, guidant le train avant le long de la corde, contrebraquant éventuellement d'un angle de volant qu'il n'est plus nécessaire de corriger et utilisant pleinement la puissance par l'intermédiaire des plus performants et sportifs des TRX Michelin. La lourde et souple Jaguar, elle, peine autant que son conducteur, pas maintenu dans les sièges.



Son attitude sous-vireuse la freine tout comme ses pneus aux dimensions d'une autre époque du Grand Tourisme, le guidage insuffisant de la suspension (arrière notamment où les arbres de roues tiennent lieu de bras supérieurs) ne permettant sûrement pas d'en utiliser des plus modernes. La direction, elle, vous interdira toute action active, un certain décalage entre les gestes du pilote et le mouvement des roues semblant être le résultat d'un savant et délibéré dosage.

Non, vraiment, la comparaison est impossible... Jusqu'aux quatre clés qu'il faut pour le contact, les portes, la trappe à essence et le coffre, à la place de l'unique clé germanique. Mais ces quatre clés sont plus pratiques pour confier sa voiture à un "chasseur" à l'entrée d'un restaurant mondain pense-t-on chez Jaguar. Par contre, et il convient de le souligner, jamais ni la température d'eau, ni la pression d'huile n'ont bougé durant notre essai.

Evidemment, nous souhaiterions des Jaguar aux qualités plus sportives. C'est sans doute aussi le désir de John Egan, le dynamique patron qui, dans un premier temps et au prix d'une modernisation spectaculaire, réussit à sauver l'entreprise. A travers cette nouvelle XJ-S, il faut voir l'amorce du redressement. Il ne fait aucun doute que la base du moteur est bonne et que celui-ci est promis à nombre d'évolutions. Il ne fait aucun doute non plus que la prochaine, la XJ 40, sera une Grand Tourisme plus directement compétitive. En lui superposant alors la grande classe traditionnelle de la marque, le cocktail pourrait redevenir l'un des plus prestigieux. Ce serait en tout cas pour notre plus grand plaisir. Et pour que la firme britannique continue à inspirer le respect quelle a toujours suscité.

PERFORMANCES MESURÉES		Jaguar XJ-S 3.6
La vitesse	maxi (km/h)	224
Les accélérations	400 m départ arrêté	15"9
	1000 m départ arrêté	29"3
	De 0 à 60 km/h réels	4"3
	De 0 à 80 km/h réels	6"4
	De 0 à 100 km/h réels	9"1
	De 0 à 120 km/h réels	12"9
	De 0 à 140 km/h réels	17"3
	De 0 à 160 km/h réels	23"5
	De 0 à 180 km/h réels	30"1
	De 80 à 140 km/h réels	10"9 (2°-3°)
Les reprises	De 100 à 140 km/h réels en 5°	20"1
	A partir de 50 km/h réels en 4° (400/1000 m)	16"6/31"1
CONSOMMATION		
	Conduite sportive (litres/100 km)	20
	Autonomie à ce rythme (km)	plus de 400
	Normes UTAC (90/120/cycle urbain)	7,8/9,6/19





FICHE TECHNIQUE		Jaguar XJ-S 3.6
MOTEUR		
L'architecture	Type (cylindres)	6 en ligne
	Position	AV. incliné à dr. de 15°
	Construction (bloc/culasse)	alu/alu
	Arbres à cames (entraînement)	double en tête (chaîne)
		4 soupapes par cylindre
Les chiffres	Alimentation	injection électronique (Lucas-Bosch)
	Lubrification	radiateur d'huile
	Cylindrée (cm3)	3590
	Alésage x course (mm)	91 x 92
	Rapport volumétrique	9.6
	Régime maxi (tr/mn)	5800
	Puissance (ch à tr/mn)	225 à 5300
	Puissance au litre (ch)	63
	Couple maxi (mkg à tr/mn)	33,1 à 4000
	Batterie/alternateur (Ah/A)	60/75
TRANSMISSION		
	Aux roues	AR
	Boîte de vitesses (rapports)	5
	Vitesse théorique (km/h)	
	à 1000 tr/mn en :	
	1ère	9,87
	2è	17,16
	3è	25,36
	4è	35,25
	5è	46,40
	Vitesse théorique maxi (km/h)	
	sur intermédiaires (1-2-3-4)	57/100/147/204
	Autobloquant	oui
CARROSSERIE-CHASSIS		
	Type	coupé 2 portes, 2 + 2 places
	Cx/SCx (m2)	non communiqué
	Suspension AV	triangles superposés (anti-plongée), barre anti-roulis
	Suspension AR	bras inférieurs, barres longitudinales
	Direction	crémaillère assistée
	Tours de volant	2 3/4
	Diamètre de braquage (m)	12 (entre murs)
	Freins AV/AR	disques ventilés/disques
	Antiblocage	non
POIDS contrôlé/constructeur		
	Total (kg)	1610/1660
	Répartition AV/AR	840-52 %/770-48 %
RAPPORT POIDS/PUISSANCE Réel		
	(kg/ch)	7.2
DIMENSIONS-CAPACITES		
	Empattement (mm)	2591
	Voles AV/AR (mm)	1 489/1 504
	Longueur/largeur/hauteur (mm)	4764/1793/1261
	Jantes	6 J x 15 alu
	Pneumatiques	215/70 VR 15
	Réservoir d'essence (litres)	91
PRIX		
	(F)	264.150
	Puissance fiscale (CV)	21