

Essai Jaguar XJ-S

"Les temps changent"...
la Jaguar aussi



Rien de pire que le dépit amoureux pour contrecarrer la sérénité du jugement. Entre nous, autant jouer cartes sur table: je l'avoue, je suis un incorrigible «fan» de Jaguar. Depuis quelques années, c'est avec souffrance que j'ai assisté au processus d'évolution qui a fait inexorablement dégringoler la sublime type E des cimes de la pureté aux enfers de la bâtardise. Au demeurant, il ne s'agit pas d'une aventure unique: c'était déjà arrivé chez Jaguar, avec la lignée MK2-3.8S-420G, par exemple, ou XK 120/140/150. Cela se produit d'ailleurs chez tous les constructeurs, chaque fois que le modèle d'origine subit des transformations d'ordre esthétique. Celles-ci n'aboutissent en général qu'à défigurer un concept homogène sous prétexte de l'améliorer, ou de le mettre au goût du jour... Bref stoïque, j'attendais avec ferveur que la malheureuse type E termine sa carrière maladroitement prolongée et qu'apparaisse enfin la type F que j'appelais de mes vœux. Laquelle à n'en pas douter allait réinstaller le bureau de style de Jaguar au sommet! Or, voilà qu'on nous présente non pas la descendante de l'incomparable gamme XK qui a fasciné des générations d'amoureux des voitures de sport depuis un quart de siècle, mais une auto conçue dans un esprit tout différent, en fonction d'autres critères.

C'est ici que s'ouvre le piège. Devant la XJ-S, mon premier réflexe fut de comparer la nouvelle venue à la type E... pour conclure aussitôt naturellement qu'il ne pouvait s'agir que d'une monumentale erreur! Indignation, dépit, amertume, tels étaient les sentiments qui m'agitaient tandis que j'examinais incrédule, l'usurpatrice qui prétendait succéder à mes chères Jags... Ah non alors! Où étaient la grâce des lignes inspirées, légères et fluides, la miraculeuse synthèse entre les rigueurs fonctionnelles de l'aérodynamisme et les exaltations romantiques du dessin? Montherlant écrivit un jour que le «style, c'est la caresse du sport». Sir Williams Lyons, qui fut le grand patron de Jaguar jusqu'à ces dernières années aurait pu faire sa devise de cette phrase. Ses successeurs n'ont pas dû entrer dans sa bibliothèque, me disais-je. Intense moment de déprime...

Si je vous raconte tout ça au risque de vous emmer... avec mes états d'âme, c'est parce que, du moins je le crois, cette petite histoire est significative. En effet, elle explique pourquoi on peut se tromper en toute bonne foi, comment se montent les procès d'intention et à quel point l'analyse est nécessaire avant l'engagement. Si j'avais dû écrire ce papier le lendemain de ma première rencontre avec la XJ-S, je l'aurais sans nul doute démolie en flammes. Et je me serais trompé de cible. Car elle n'est pas celle que je croyais.

Pour l'instant en tout cas, la race des Jaguar purement sportives s'est éteinte avec la Type E. La XJ-S n'est pas de ce sang-là. Pour le juger avec impartialité, il faut repartir à zéro. Alors, excusez la longueur du préambule. Mais j'ai pensé que si j'avais failli tomber dans le piège, la mésaventure pouvait vous arriver aussi. D'où ce petit tour en coulisse, histoire de déblayer le terrain.

Caractéristiques techniques

Dans ce domaine, la XJ-S ne présente aucune innovation radicale par rapport aux berlines Jaguar actuelles, mais un certain nombre de différences lui confère sa propre personnalité.

Un sensible raccourcissement de l'empattement indique que l'on a cherché à lui conférer un comportement plus vif. Cependant, en raison des importants porte à faux, la XJ-S est encombrante. Elle se révèle en effet, un peu plus longue qu'une berline XJ 12, deux portes (improprement désignée sous le vocable de coupé) et bat par exemple une Peugeot 604 de 15 cm; elle atteint presque les 5 mètres. En revanche, elle est plus basse qu'une Ferrari 365 GT4 et cette caractéristique rapprochée du fait que les flancs de la plate-forme remontent assez haut, ne facilite pas l'accès à bord. En outre, ce surbaissement, a été essentiellement obtenu au détriment du pavillon, et la visibilité s'en ressent quelque peu. C'est peut-être aussi ce qui explique un aspect un peu désuet qui, s'il ne choque pas et peut même plaire, est assurément surprenant.



A quatre roues indépendantes, les suspensions sont analogues à celles des berlines, conservant notamment leur système très particulier à l'arrière, où les demi-arbres de transmission de longueur fixe font office de bras supérieurs et où l'on trouve une paire de combinés ressorts-amortisseurs par roue. A noter toutefois l'adjonction d'une barre stabilisatrice et également, les freins suspendus accolés au différentiel, lui-même équipé d'un dispositif autobloquant. A l'avant les disques sont auto-ventilés par canaux radiaux. Contrairement aux berlines, les roues sont en alliage léger, mais leur système de fixation demeure conventionnel, par cinq écrous. A crémaillère, la direction assistée est sensiblement plus directe que celle des berlines: le rapport est descendu de 16,44 à 14,21. Vu de l'extérieur, le capot avant paraît immense...

Mais lorsqu'on découvre tout ce qu'il cache, on change aussitôt d'avis. Pour loger le monumental V12 et ses accessoires, en effet, les techniciens de Jaguar n'ont pas perdu 1 centimètre cube, et la véritable forêt de canalisations qui s'enchevêtre là matérialise bien ce que doit être le cauchemar favori d'un mécanicien surmené...

C'est au point que l'on aperçoit à peine le moteur proprement dit qui n'est pourtant pas une petite chose. Tout en alliage léger, ce V12 (à 60°) pèse néanmoins près de 310 kg. Son vilebrequin tourne sur sept paliers. Les culasses sont plates (les chambres de combustion sont formées dans les têtes des pistons), les soupapes disposées en ligne, commandées par poussoir et la distribution s'opère par un arbre à cames en tête sur chaque banc de cylindres. Dans la XJ-S, l'alimentation est confiée à un système d'injection électronique Lucas, et la puissance du 5,3 litres atteint 285 CV à 5500 t/m, soit 35 CV de plus que pour la version à carburateurs de la berline 4 portes XJ 12, alors que le rapport volumétrique (9.1) demeure inchangé.

On le voit, il ne s'agit nullement d'un moteur « tiré » : le rendement est à peine supérieur à 50 CV/litre. Le couple maximal atteint l'impressionnante valeur de 40,7 mkg à 3500 t/m. Pour refroidir ce monument, il y a deux ventilateurs: un principal, à douze grandes pales, commandées hydrauliquement et fonctionnant en permanence, et un auxiliaire, à quatre petites pales, à commande électrique, ne se mettant en marche qu'à partir de 90°.

La XJ-S n'est actuellement livrée qu'équipée d'une boîte à trois vitesses automatiques, à convertisseur de couple Borg Warner, pourvue d'un radiateur d'huile.

Au volant

Les lignes toutes en courbes de la carrosserie ont, me semble-t-il, quelques difficultés à s'accorder avec les massifs pare-chocs « type US », à absorption, montés tous sur vérins. Ils ont beau être peints en noir mat, le moins que l'on puisse dire est qu'ils ne passent pas inaperçus... Non plus que le déflecteur aérodynamique soulignant tout l'avant qui ne s'intègre pas davantage à l'ensemble, même s'il est moins gênant. D'autre part, la forme inusitée des projecteurs, (des bi-iode spécialement conçus par Cibié pour cette voiture), n'est peut-être pas des plus heureuses...

Mais, sans doute, cela est-il affaire d'appréciation subjective.

Il se dégage de la XJ-S une impression de force sereine, tranquille et sûre, mais en toute impartialité, les stylistes de Jaguar nous avaient habitués jusqu'ici à davantage d'originalité, de sveltesse et d'élégance. Mais la vraie mauvaise surprise, c'est en s'installant à bord qu'on la découvre, sous l'aspect d'un tableau de bord « tout plastique » et laid à pleurer, en tous points dignes des pires réalisations japonaises bon marché... A horrifier les plus inconditionnel des « Jaguaristes » !... Je sais bien, la ronce de noyer, la loupe d'orme, tout ça, c'est fini, l'administration américaine a proscrit ces chères vieilles choses en les qualifiant de dangereuses. Et le principal marché de la XJ-S ce sont les Etats-Unis.

Entre parenthèses, l'administration américaine voudrait-elle nous démontrer qu'elle est la plus bête du monde? C'est à croire, puisqu'elle interdit l'utilisation du bois sur les tableaux de bord, mais qu'elle autorise les constructeurs US à continuer de lâcher sur les autoroutes des autos qui sont de véritables dangers publics, même à 90 km/h ! Qu'est-ce qui est plus dangereux, une auto à la direction floue et à la suspension incertaine (je dis ça pour rester poli), ou un tableau de bord en bois? Que ceux qui ont trouvé nous écrivent, ils ont gagné un Saint Christophe.



Mais revenons à notre Jaguar et achevons le chapitre «tableau de bord» en disant que les gens de Coventry même privés de leur noble matériau habituel auraient pu mieux faire sur le plan esthétique. En revanche, l'idée des instruments de contrôle verticaux est excellente quant à la visibilité, puisqu'elle permet de tout grouper dans le plan du volant. Celui-ci est d'un diamètre au demeurant raisonnable, et, quand même, gainé de cuir. Il est monté en bout d'une colonne de direction télescopique et comme les sièges sont pourvus d'une large plage de réglage en profondeur, n'importe quel conducteur doit pouvoir trouver une position de conduite adéquate.

Les sièges en question sont eux aussi garnis de cuir (du moins les coussins et les dossiers), le reste est en simili, ainsi que les intérieurs de portières comme c'est l'usage chez Jaguar.

Sur la route

Puissance... Silence... Tel est le slogan de Jaguar, et il ne fut jamais plus justifié que depuis l'apparition du V12. C'est en effet, un véritable moteur électrique aux manières d'un raffinement sans pareil. Il est non seulement parfaitement silencieux mais doté d'une courbe d'exploitation d'une extraordinaire progressivité. Cette lourde voiture (1700 kg) accélère comme une flèche avec une aisance incroyable sans donner l'impression d'effectuer le moindre effort durant toute la phase de mise en vitesse et sans qu'il soit jamais nécessaire, pratiquement, de manipuler la boîte de vitesses automatique. Le V12 de Jaguar est assurément le moteur le plus «civilisé» du monde.

Certes, il n'a pas le fabuleux punch du V8 Mercedes 6,9 l et ses 58 mkg (!) mais au niveau de la douceur de fonctionnement, il s'avère plus agréable encore que le moteur allemand, tout en conférant à la XJ-S des performances encore plus exceptionnelles que celles de la Mercedes. Sans doute, il est vrai que celle-ci est une vaste berline et que la comparaison pour être juste, doit en fait s'établir avec la Jaguar XJ 12L que nous n'avons pas essayée. Cependant, nous avons conduit une XJ 12 coupé qui est équipée de la même version à injection du V12 que la S, mais offre quatre vraies places et des performances presque analogues. Dans ce cas, les observations que l'on peut formuler recourent ce que nous venons de dire: apparemment moins brillant, le moteur Jaguar est presque aussi efficace dans la majorité des cas, encore plus silencieux et mieux équilibré. Un vrai rêve...

Ils sont confortables, mais s'avèrent à l'usage un peu glissant et n'offrent pas dans les virages tout le soutien latéral souhaitable. Le compartiment arrière dont l'accès est malaisé, s'avère exigu et c'est assez décevant compte tenu de l'encombrement de la voiture: à cet égard, la XJ-S n'est pas sans rappeler feu la Citroën SM. Par contre, la voiture britannique possède un coffre à bagages d'une capacité satisfaisante, même si l'emplacement attribué à la volumineuse roue de secours oblige à tout décharger pour y avoir accès.



Ce coupé XJ 12 nous avait aussi séduit par le silence de son fonctionnement encore qu'à cet égard, la Mercedes soit d'une qualité sans égale.

Par contre, la XJ-S nous a quelque peu déçu : si les vibrations sont très remarquablement filtrées, des bruits d'air notamment provoqués par le système d'aération, apparaissent dès que l'allure s'élève un peu, ce qui s'avère d'autant plus gênant que la mécanique demeure inaudible. Selon l'importateur, surpris de cette remarque, il pourrait cependant s'agir d'un défaut particulier à notre voiture d'essai. Comme il s'agissait alors du seul exemplaire disponible en France, il nous a été impossible de vérifier.

Le comportement routier de la XJ-S nous a heureusement surpris. En dépit de son poids et de ses dimensions respectables, ce coupé est en effet doté de réflexes vifs et précis, grâce à une direction directe dont le système d'assistance nous est apparu d'ailleurs en grand progrès par rapport aux premières XJ 6, et à une suspension très bien étudiée, conciliant un grand confort et une remarquable efficacité dans le contrôle de l'assiette et du roulis. En fait la XJ-S se révèle agile et facile à conduire, plus maniable qu'on pourrait s'y attendre sur les parcours accidentés, équilibrée et sûre en courbe comme en tenue de cap.

La XJ-S est fort bien équipée et notamment d'un système de conditionnement d'air à régulation automatique de la température, aussi remarquablement efficace que simple à manipuler. On trouve, naturellement, entre autre, des commandes électriques de vitres, un dispositif de verrouillage des portes, depuis l'habitacle, des glaces teintées, un système de dégivrage de la lunette arrière, etc. Bref, esthétique à part, il n'y a aucune critique essentielle à adresser à la XJ-S à cet égard. La finition, quant à elle, est d'une facture banale, quelque peu décevante.

Ces excellentes manières, conjuguées à un freinage très efficace et à la puissance feutrée dont le contrôle ne pose pour ainsi dire jamais de problèmes, font de la XJ-S un modèle de voiture de Grand Tourisme. L'expression, si souvent galvaudée en vérité, trouve ici, sa véritable signification

Performances

Les mesures d'accélération auxquelles nous nous sommes livrés font apparaître des résultats d'autant plus impressionnants, qu'elles ont été obtenues sans utiliser manuellement la boîte.

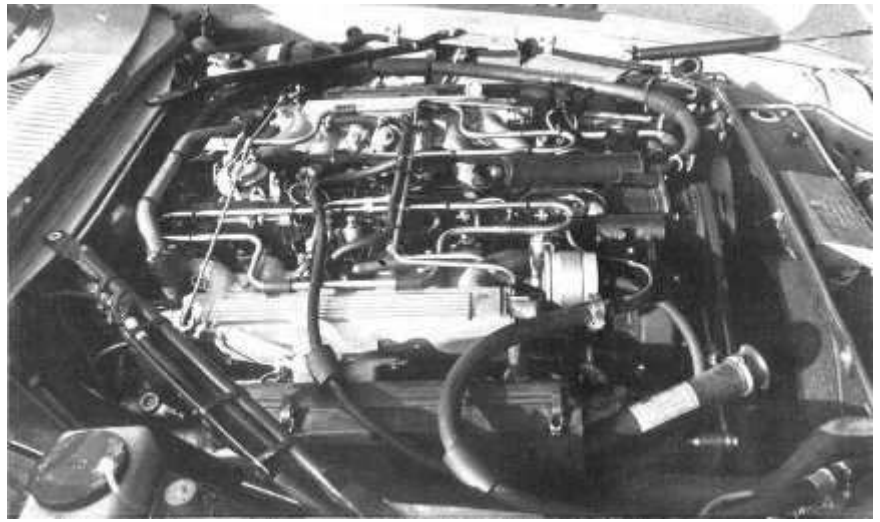
0-400 m départ arrêté: 15"5/10
0-1000 m départ arrêté: 28".

Les démarrages ont donc été opérés en position «automatique», la seconde s'enclenche vers 100 km/h, la troisième vers 170 km/h, soit autour de 5 500 t/m. En bloquant les intermédiaires jusqu'au régime maximal autorisé de 6 500 t/m, on atteint respectivement 120 et 190 km/h, mais on ne constate aucune amélioration chiffrable dans les mesures.

Ceci tend à prouver qu'au delà de 5500 t/m, régime de puissance maximal, la courbe de puissance du V12 doit sensiblement s'infléchir et confirme l'impression ressentie en utilisation routière, où le besoin d'utiliser la boîte de vitesses ne se fait pratiquement jamais sentir.

Durant la période d'essai, les conditions atmosphériques défavorables ne nous ont pas permis de mesurer la vitesse de pointe de la XJ-S. Nous avons cependant pu remarquer que la voiture atteignait environ 220 km/h correspondant à un peu plus de 5500 tr/mn à la moindre occasion avec grande facilité et nous pensons que les 240 km/h annoncés par le constructeur soient vraisemblables. Quoiqu'il en soit ceci n'a désormais qu'un intérêt académique, et cède le pas aux reprises toujours remarquablement efficaces, tout en s'opérant avec une absence d'effort extraordinaire.

Mais ceci se paie, évidemment: poids + performances = consommation élevée de l'ordre de 25 l/100 km au minimum.



Conclusion

A l'issue de l'essai, le sentiment de déception éprouvé à priori devant l'aspect de la nouvelle Jaguar s'était largement effacé derrière l'excellence des performances et du comportement. Il s'agit d'une voiture qui gagne à être conduite, dont les qualités dynamiques s'avèrent tout à fait remarquables, en tout point dignes de ce que l'on attend d'une grande GT moderne. Sans doute, est-il dommage que le raffinement et l'élégance typiquement britannique qui furent jusqu'à présent les inimitables marques de fabrique de Jaguar, aient été renvoyés au magasin des vieux accessoires: à cet égard, la XJ-S est rentrée dans le rang, voire dans la banalité et marque une rupture que nous persistons à considérer comme navrante avec ses devancières. Mais ceux qui partageraient ce point de vue, peuvent toujours choisir la XJ 12 coupé, qui conserve l'essentiel de ses attributs tout en étant plus spacieuse et globalement à peine moins performante. Si, par contre, vous n'attachez point une importance primordiale à ces considérations sans doute un peu sentimentales, sinon futiles, vous éprouverez au volant de la XJ-S le plaisir de conduire une automobile très homogène, aux performances exceptionnelles obtenues au moyen d'une technique remarquablement maîtrisée. Enfin, il faut considérer que la XJ-S est vendue à un prix -cela, par contre, demeure dans la tradition Jaguar- très compétitif, si on le compare à ceux des modèles concurrents.



FICHE TECHNIQUE XJ-S

Moteur	AV, roues AR motrices. V12 à 60°, en alliage léger, refroidi par eau. 90 x 70 mm : 5343cc Rapport de compression: 9 : 1 1 ACT, alimentation par injection électronique 285 CV à 5500 t/m. 40,7 mkg à 3500 t/m.
Transmission	automatique Borg Warner à 3 rapports et convertisseur de couple. Radiateur d'huile. Différentiel autobloquant.
Structure	Carrosserie monocoque 2 portes 2 + 2.
Suspension	AV à roues indép., triangles superposés, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis. AR à roues indép., par triangles obliques inférieurs. 1/2 arbre de transmission formant bras supérieurs, 4 combinés ressorts hélicoïdaux amortisseurs télescopiques; barre anti-roulis.
Direction	à crémaillère, assistée (14, 2 : 1).
Freins	à disques assistés, auto ventilés à l'avant, suspendus à l'arrière.
Roues	en alliage léger, pneus 205/70 VR 15.
Equipement	Air conditionné, lève glaces électriques, vitres teintées, colonne de direction télescopique, verrouillage des portes de l'intérieur, sellerie cuir d'origine.
Dimensions	Longueur HT : 4870 mm Largeur HT : 1790 mm Hauteur HT : 1260 mm.
Poids	1 700 kg
Empattement	2590 mm
Voies	AV: 1470mm. AR: 1490mm
Essai	0-400m DA : 15"5 0-1000 m DA : 28"
Vitesse maxi	240 km/h (données constructeur)
Maxi lus sur intermédiaires	100-170 (automatique) - 120-190 (manuel)
Consommation	25 l/100 km
Prix	110.000 T.T.C.
Importateur	Leyland-France, rue Ambroise Croizat, 95 -Argenteuil.