



LA JAGUAR XJ-S/HE JAGUAR N'EST PAS MORT

Que l'on pense à l'homme ou à la femme, on parle volontiers de seconde jeunesse, voire de démon de midi... En serait-il autrement si l'on se tourne vers l'automobile? Jaguar a tenu incontestablement le haut du pavé au lendemain de la seconde guerre mondiale et cette primauté, sanctionnée par un impressionnant palmarès sportif, a duré plus d'une décennie. Et puis le déclin est venu... Aujourd'hui, la vieille marque de Coventry entend, paraît-il, reconquérir ses lauriers de jadis. La dernière version de l'impressionnante XJ-S V12 - la HE - serait-elle le symbole de cette résurrection ?



Qui se souvient encore qu'avant de s'appeler Jaguar, les voitures ainsi désignées se sont nommées Swallow ? En vérité, la Swallow est morte durant la guerre mais elle ressuscita sitôt la paix revenue, sous la forme des prestigieuses XK 120 et 140, en écartant la 150 plus ou moins dégénérée.

Durant les vingt années qui suivirent la fin de la seconde guerre mondiale, Jaguar domina le monde de la voiture de sport, n'acceptant de partager la primauté qu'avec Ferrari et, épisodiquement, Mercedes. La splendide Jaguar E marque incontestablement l'apogée de la marque de Coventry. Aujourd'hui plus sans doute qu'hier, la E est recherchée avec avidité par les amateurs. Puis vint progressivement le déclin. Jaguar disparut de la scène sportive et ses voitures perdirent une part de leur prestige. Avant d'abandonner définitivement la piste, les ingénieurs britanniques eurent cependant le temps de terminer la mise au point d'un moteur magnifique, destiné à animer une voiture de compétition et de grand prestige qui, malheureusement, ne vit jamais le jour.

Aujourd'hui, ce moteur vit toujours. Bien mieux, il a évolué au point de vue technique et représente encore à l'heure actuelle un ensemble architectural d'élite, tant il est vrai que les douze cylindres en V se font rares.

Comme il se doit pour un véritable moteur sportif, le bloc cylindres ainsi que les culasses sont en alliage léger. Les dites culasses qui supportent chacune un arbre à cames en tête, possèdent des chambres de combustion étudiées par l'ingénieur suisse Michaël May. Ces chambres sont dites « à double étage », la soupape d'admission étant disposée en contrebas de la face de la culasse et de la soupape d'échappement alors que la bougie d'allumage est placée dans une alvéole particulière. Les deux zones sont réunies par un conduit dont le dessin favorise la naissance d'une turbulence élevée durant la phase de compression. Le mélange se trouve de la sorte effectué dans d'excellentes conditions alors que la turbulence demeure faible au voisinage de la bougie. Cette technique extrêmement sophistiquée permet d'utiliser des mélanges pauvres et, donc, de réduire la consommation dans des proportions sensibles.

Avec un alésage de 90 mm et course de 70 mm, ce groupe résolument super-carré aligne une cylindrée de 5343 cm³

avec, tenez vous bien, un rapport volumétrique de 12,5 !

C'est grâce à la conception particulière des chambres d'explosion que ce moteur parvient à digérer le supercarburant du commerce et à produire tout bonnement 295 ch DIN à 5 500 tr/mn, avec un couple maximal de 44 mkg à 3250 tr/mn.

Pour l'alimentation également, Jaguar a voulu recourir à une solution raffinée. Cette alimentation à injection d'essence électronique indirecte est assurée par un ensemble à commande digitale D-Jetronic, fruit d'une collaboration Bosch-Bendix-Lucas. Le moteur acceptant de tourner à près de 7000 tr/mn, l'allumage a dû également être particulièrement soigné. Il a fallu pousser jusqu'à 8 ampères pour fournir la puissance suffisante pour satisfaire les douze cylindres et Lucas a choisi pour ce faire un système à deux bobines jumelées dont la bobine secondaire est disposée devant la radiateur afin de combattre son échauffement.

**VITESSE MAXIMALE: 230 km/h
CONSOM. ECONOMIQUE : 12,7 L AUX 100 KM
1000 M DEPART ARRETE : 28 S 6/10**

TECHNIQUES

MOTEUR : Puissance administrative: 31. Cylindrée: 5345 cm³. Douze cylindres en V à 60° monté longitudinalement, au-dessus de l'essieu avant. Alésage: 90 mm. Course: 70 mm. Refroidissement par mélange antigel en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Un ventilateur débrayable et un ventilateur électrique à commande thermostatique. Contenance du circuit de refroidissement : 21,3 l. Alimentation par dispositif d'injection Lucas. Filtre à air sec. Contenance du réservoir 91 l. Allumage électronique par distributeur à impulsions magnétiques et double bobine d'allumage. Batterie 12 volts 68 Ah. Alternateur de 60 A. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtre à huile. Contenance du carter : 10,8 l. Soupapes en tête commandées par deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Culasse et bloc cylindres en alliage léger. Vilebrequin à sept paliers. Puissance maximale : 295 ch DIN (216 kw) à 5 500 tr/mn. Couple maxi: 44 mkg DIN (43,2 mdaN) à 3250 tr/mn.

Rapport volumétrique : 12,5 : 1.

TRANSMISSION : Classique aux roues arrière. Boîte de vitesses automatique à trois rapports. Convertisseur de couple hydraulique. Sélecteur de commande sur la console AV.

RAPPORTS DE BOITE : 1^{er} : 2,5 : 1; 2 : 1,5 : 1; 3 : 1 : 1; M.A. : 2 : 1
Couple conique hypocyloïde : 2,88 : 1.

DIRECTION : A crémaillère assistée par pompe hydraulique. Nombre de tours de volant 2 3/4. Rayon de braquage : 6 m.

CHASSIS-SUSPENSION : Caisse autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes. Géométrie de type anti plongée. Triangles de suspension, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques et télescopiques et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes par jambes élastiques avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques et télescopiques.

FREINS : A disque ventilés à l'avant, à disque à l'arrière. Double circuit séparé avant/arrière, assistance par servofrein à dépression. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

PNEUMATIQUES : 215/70 VR 15

CARROSSERIE : En tôle d'acier. Poids: 1783 kg. (983 kg à l'AV et 800 kg à l'AR). Dimensions: longueur : 4,743 m, largeur: 1,793 m, hauteur : 1,261 m. Voie avant: 1,482 m. Voie arrière: 1,497 m. Quatre places.

CARACTERISTIQUES DE

PERFORMANCES : Puissance au litre : 55,2 ch/l DIN. Puissance à la tonne : 165,4 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 2998 cm³. Rapport poids/puissance : 6,05 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture: 500 km.

EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN :

Phares Cibié iode H4. Pneus Pirelli P5 sans chambre. Injection Lucas/Bosch.

1^{ère} révision: 1 500 km

Espacement des vidanges : 12 000 km

Révisions ou contrôles (suivant l'importance) : tous les 24 000 km.

Il est vrai que la mécanique dans son ensemble demande un refroidissement énergique. Ainsi, les 21,3 litres d'eau du radiateur sont traités par un ventilateur débrayable couplé à un ventilateur électrique. Quant aux 10,8 litres d'huile, ils disposent des services d'un radiateur particulier. La puissance est transmise aux roues arrière par l'intermédiaire d'une boîte automatique GM Turbo Hydramatic 400, très semblable à celle qui équipe les Rolls Royce. Le pilote dispose de trois rapports et aussi d'un différentiel autobloquant qui, reconnaissons-le, est à la fois utile et efficace.

La suspension est à quatre roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux avec deux stabilisateurs transversaux. Précisons toutefois que chacune des roues arrière est servie par deux ressorts hélicoïdaux munis chacun de leur amortisseur télescopique personnel !

Les freins sont à disque sur les quatre roues, ventilés à l'avant, et la direction à crémaillère est assistée en série. Les pneumatiques sont des 215.70 VR 15 Dunlop montés sur des jantes de 6 pouces 1/2 de large.

Notons pour terminer que cette voiture s'inscrit parfaitement dans le cadre de nos récents essais de voitures légères, avec un total de 1 783 kg dont 983 kg sur l'avant et 800 kg sur l'arrière.

Les performances élevées de la XJ-S ne m'ont pas permis d'effectuer un maxi valable sur l'anneau de Monthéry. Il m'a donc fallu gagner l'une de ces petites routes de Moldavie dont j'ai le secret mais qui, pour être discrètes, n'en possèdent pas moins quelques belles lignes droites.

Malgré un violent vent de face,

j'ai pu atteindre, le radar faisant foi, très précisément 230 km/h.

Je pense que, par vent nul, la voiture doit frôler un 240 chrono vrai et ce, dans des conditions de silence et de tranquillité de conduite plutôt surprenantes.

En laissant faire la boîte automatique, les 400 mètres départ arrêté ont été couverts en 15 s 9/10 et les 1000 mètres en 28 s 6/10. Il est vrai que le bénéfice apporté par la commande manuelle d'une boîte peu faite pour ce genre de sport est maigre: 15 s 7/10 et 28 s 4/10...

Au-delà des chiffres, je tiens à dire tout le plaisir - assez inattendu, je le confesse - que j'ai trouvé à exploiter les grandes possibilités de ce très beau moteur. Son équilibre ainsi que son silence sont éloquents et le couple qu'il fournit à tous les régimes amène la voiture irrésistiblement mais sans brutalité vers des sommets rarement atteints. Il est vrai que les fantaisies du compteur de vitesse sont inacceptables et plus encore celles du compteur kilométrique qui trichent l'un et l'autre de près de 10 % mais, quand même, quel régal! La boîte passe insensiblement, sans la moindre secousse, et l'aiguille du compteur monte avec une régularité de jouet électronique, sans que jamais la mécanique paraisse se fatiguer de bondir inlassablement vers l'horizon. Ville, autoroute, voies secondaires, montagne, le V12 est partout à l'aise, en toute souveraineté et sans jamais chauffer ce qui, je dois l'avouer, m'a changé de certaines Jaguar de naguère. En matière de consommation, je n'ai pas eu, c'est vrai, à souffrir de l'appétit du monstre que je subodorais.

Notre essai de croisière à 75 km/h de moyenne nous a fourni un 12,7 litres aux 100 km après tout très convenable,

tandis que sur route, en alignant des moyennes à faire sauter tous les radars de France et de Navarre, je n'ai pas dépassé 25,47 litres et, cette fois, en faisant beaucoup mieux qu'avec une Peugeot 505 Turbo. A vitesse constante, c'est à 90 km/h que la XJ-S manifeste le plus faible appétit: 12, 1 litres aux 100 km, alors qu'elle exige 30,75 litres aux 100 km à 210 km/h.



Les nombreux amateurs qui parlent avec des sanglots dans la voix de la XK 120 n'ont pas toujours eu, comme moi, le plaisir ô combien mitigé de tenter de maîtriser à 200 chrono et en ligne droite une XK munie du moteur D des 24 heures du Mans. Les longues oscillations du capot avaient vite tendance à devenir cauchemardesques et il fallait serrer les dents ainsi que les mains sur le volant pour dompter le monstre quelque peu erratique qui voulait à toute force s'évader du goudron afin de goûter aux charmes relatifs du bas-côté.

Fort heureusement, trente ans ont passé et, bien au contraire,

la XJ-S est un modèle de stabilité en trajectoire, à n'importe quelle vitesse

et même sur un revêtement de qualité moyenne. Bien sûr, les mains étant posées sur le volant, on note parfois des réactions relativement importantes mais la voiture ne bouge pas pour autant et fonce avec obstination vers l'horizon.

En dépit de son poids et aussi du confort de la suspension - surtout à grande vitesse - la carrosserie roule peu en virage et les courbes à grande vitesse sont absorbées facilement, avec une direction douce qui ne dépasse pas 2 tours 3/4 de volant entre butées, et un volant malheureusement un peu important et doté d'une jante légèrement trop grêle.

Grâce à l'autobloquant, l'arrière demeure tranquille en dépit de l'énorme couple susceptible de lui être appliqué et cela, tout au moins sur route sèche. L'avant est précis et léger, la voiture s'inscrivant sans tendance au sous virage, à moins de tarder à tourner le volant en conservant le pied droit à fond.

Certes, la XJ-S n'aura jamais l'agilité d'une R5 Turbo II mais elle est capable de se faufiler rapidement sur des itinéraires accidentés,

avec le précieux concours d'un freinage extrêmement puissant,

très endurant et parfaitement équilibré en toutes circonstances, qui permet de piler littéralement à partir de 230 km/h, à croire - mais ce n'est pas vrai - que l'ABS est là.

Avec une capacité de 5,3 l, le moteur de la Jaguar XJ-S offre une vision qui sort quelque peu du commun. En outre, les 295 ch n'ont rien de négligeable !

La carrosserie n'est pas à proprement parler jolie. Elle est même plutôt hors d'âge mais son aspect suranné, sa ceinture de caisse trop haute et son énorme encombrement par rapport à la faiblesse du volume habitable font en quelque sorte partie de son charme. La XJ-S est antédiluvienne en ce qui concerne son aspect mais cette raideur guindée lui procure un surcroît de majesté qui attire invinciblement le regard du passant. En dehors des éternels rétroviseurs bruyants et vibrants à grande vitesse, j'ai même été surpris par l'excellent passage dans le vent d'une voiture dessinée pourtant voici une bonne dizaine d'années.

La présentation et la finition sont à priori de haute qualité.

Il n'y a pas que Rolls Royce à acheter ses cuirs chez Connolly et la planche de bord en ronce d'orme est un véritable régal pour les yeux et pour le bout des doigts. Ne serait-ce qu'en raison de la hauteur de la ceinture de caisse et du volume du capot, la visibilité n'est pas exceptionnelle mais la petite lunette de custode presque verticale - à la façon des anciennes Dino Ferrari - n'est pas stupide. L'accessibilité est très correcte à l'avant tout au moins et les sièges sont bien dessinés et confortables, à cela près qu'il leur manque un réglage d'assiette pour le coussin lui-même.

L'équipement est complet: air conditionné, blocage central des portières et de la malle, lève-glace électriques, direction réglable, rétros extérieurs à commande électrique... Il ne manque guère que le réglage électrique des sièges mais le cruise-control est là !

PRIX
Jaguar XJ-S HE.....249 600 F
PAS D'OPTIONS

Le hasard a voulu que dans cette période de notre vie de Français où les choses vont théoriquement de mieux en mieux et pratiquement de mal en pis, j'ai été amené successivement à essayer plusieurs voitures de grand luxe et extrêmement coûteuses. Cela étant, les 25 millions de centimes que vaut la Jaguar XJ-S HE me paraissent peu de chose par rapport aux sommes exigées par certaines de ses concurrentes qui, tout bien pesé, ne proposent guère plus, tout au moins sur le plan de l'exploitation routière plus ou moins quotidienne.

La direction de la maison Jaguar ne perd pas une occasion d'affirmer que les jours noirs sont révolus et que, grâce à une qualité de contrôle rigoureuse en sortie de chaîne, ses voitures ont acquis une fiabilité dont certains n'étaient pas sans douter. J'accepte volontiers l'information et si cela est vrai la XJ-S possède un rapport prix-prestations exceptionnellement favorable qui devrait lui assurer une diffusion importante parmi la clientèle potentielle de ce genre de véhicule.

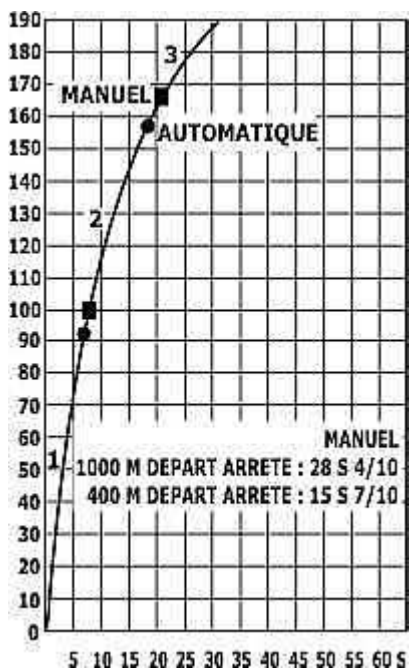
QUALITES

- TRES BELLE MECANIQUE
- PERFORMANCES CONVAINCANTES
- ENSEMBLE SILENCIEUX
- BON FREINAGE
- BONNE FINITION
- Tenue de route satisfaisante
- Suspension confortable à grande vitesse
- Direction douce et précise

DEFAUTS

- MEDIOCRE RAPPORT HABITABILITE ENCOMBREMENT
- Ceinture de caisse trop haute
- Rétroviseurs extérieurs mal dessinés



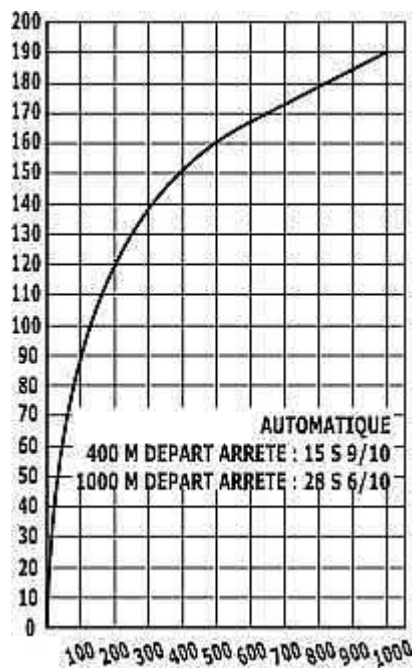


ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS

Avec 2 personnes à bord, en position automatique et en accélérant à fond, nous avons atteint:

40 km/h en 2 s 7/10-
 50 en 3 s 3/10-60 en 4 s 2/10-
 70 en 4 s 8/10-80 en 5 s 6/10-
 90 en 6 s 3/10-100 en 7 s 3/10-
 110 en 8 s 5/10-120 en 9 s 8/10-
 130 en 11 s 6/10-140 en 13 s 6/10-
 150 en 15 s 7/10-160 en 18 s 3/10-
 170 en 21 s 2/10-180 en 24 s 8/10

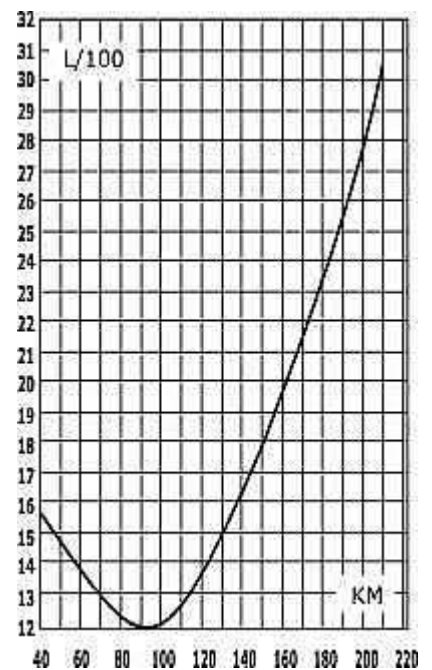
La courbe d'accélération en passant manuellement les rapports est pratiquement confondue avec la première.



ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

Nous avons obtenu:

90	km/h	aux	100 mètres
119	km/h	aux	200 mètres
137	km/h	aux	300 mètres
160,5	km/h	aux	400 mètres
160	km/h	aux	500 mètres
167	km/h	aux	600 mètres
173,5	km/h	aux	700 mètres
179	km/h	aux	800 mètres
184,5	km/h	aux	900 mètres
189,5	km/h	aux	1000 mètres



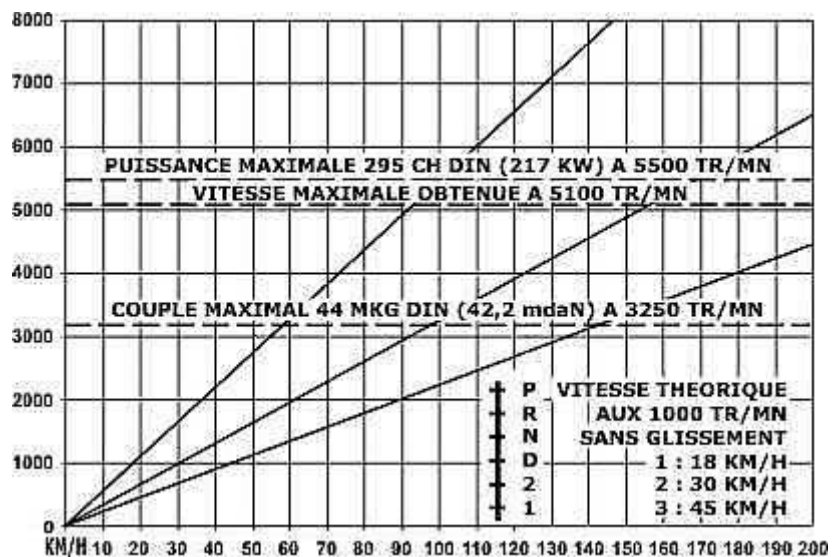
CONSOMMATION STABILISEE

Roulant à vitesse constante, en position D, avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de:

15,8 l à 40 km/h- 14,9 l à 50-
 14,1 l à 60- 13,35 l à 70-
 12,4 l à 80- 12,1 l à 90-
 12,2 l à 100- 12,8 l à 110-
 13,9 l à 120- 15,15 l à 130-
 16,6 l à 140- 18,25 l à 150-
 19,95 l à 160- 21,7 l à 170-
 23,5 l à 180- 25,55 l à 190-
 28 l à 200- 30,75 l à 210

DIAGRAMME DES VITESSES

Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Toutefois, il s'agit là de chiffres théoriques qui ne tiennent pas compte du glissement habituel du coupleur. En position D, accélérateur au plancher, la première et la seconde montent à 5500 tr/mn soit respectivement 99 km/h et 165 km/h. En utilisant manuellement la boîte nous avons poussé la première et la seconde à 5800 tr/mn ce qui représente 104 km/h et 174 km/h. Lorsqu'on est en position D, on peut récupérer la seconde en enfonçant brutalement l'accélérateur (kick-down) jusqu'à 146 km/h. De la même façon, on récupère la première jusqu'à 62 km/h. Les vitesses indiquées par le compteur se révèlent alors assez nettement supérieures, soit respectivement 160 km/h et 67 km/h.



PERFORMANCES/ CONSOMMATIONS

CONDITIONS METEOROLOGIQUES:

Pression barométrique: 742,8 mmHg.
Vent: OSO 3 à 7 m/s. Température:
11°. Hygrométrie: 69 %.

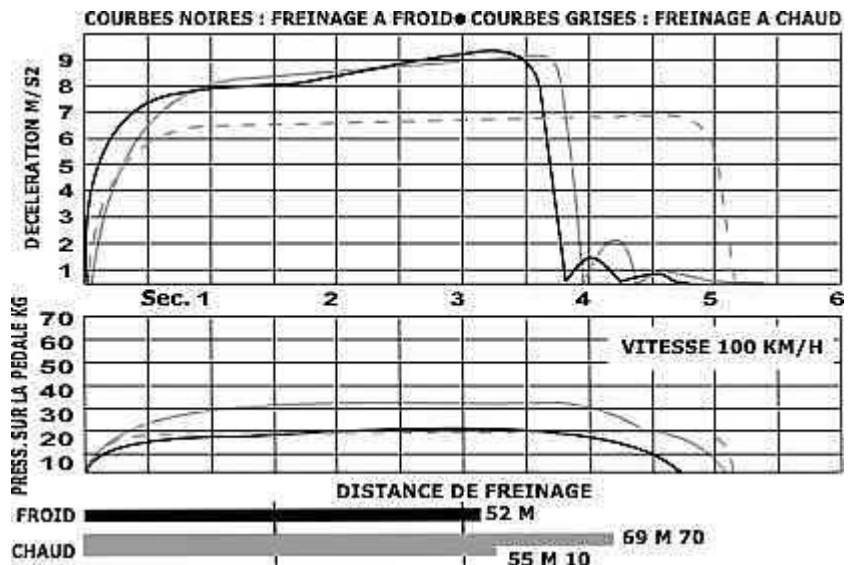
**ESSAI DE VITESSE MAXIMALE SUR
PISTE PRIVEE DROITE ORIENTEE EST-
OUEST :** Mesure par cinémomètre-
radar : 230 km/h.

ESSAIS DE CONSOMMATION :

- Consommation mesurée durant
l'essai routier : 25,47 l aux 100 km.
- Consommation économique
mesurée sur un circuit de 200 km:
12,7 l aux 100 km à 75 km/h de
moyenne.

EFFICACITE DE FREINAGE

Nos essais de freinage comportent trois mesures effectuées à partir de 100 km/h. Pour la première les freins sont froids et nous appliquons une pression suffisante sur la pédale afin d'obtenir un maximum d'efficacité tout en restant à la limite du blocage des roues. Nous effectuons ensuite, coup sur coup, neuf freinages de même importance et nous enregistrons le dixième avec la même pression de référence. Notre dernière mesure permet de tester, toujours à chaud, les possibilités extrêmes de freinage avec une pression plus élevée sans atteindre cependant le blocage. La Jaguar XJ-S HE étant équipée d'un dispositif d'assistance, nous avons obtenu:



1er TEST : Pression: 20 kg. Durée totale de freinage: 3,47 s. Décélération moyenne; 7,2 m/s². Décélération moyenne pour la durée de plein freinage : 8,3 m/s². Distance d'arrêt : 52 m. Efficacité: 83 % (100 % équivalent à 9,81 m/s², valeur estimée maximale en matière de freinage).

2ème TEST : Pression identique. Durée totale : 4,83 s. Décélération; 5,95 m/s². Décélération (plein freinage) : 6,5 m/s². Distance d'arrêt : 69,7 m. Efficacité: 65 %. Perte sur 1er test : 18 %.

3ème TEST : Pression : 30 kg. Durée totale: 3,67 s. Décélération: 7,05 m/s². Décélération (plein freinage) : 8,1 m/s². Distance d'arrêt: 55,1 m. Freinage équilibré et satisfaisant compte tenu du poids important de la voiture.

LE POINT DE VUE DE MADAME

Met-on du caviar gris sur une biscotte ? Ou, restons british, enfle-t-on un cachemire par dessus un maillot de corps ? En d'autres termes, la perfection s'accommode-t-elle de défauts agaçants, d'autant plus qu'ils sont mineurs ? Le coupé XJ-S HE m'a fait déguster un cocktail deux tiers admiration, un tiers irritation. C'est un long drink assez étonnant, détonnant même...

Première impression, déception, votre honneur! Mille regrets, la ligne date. Démodée mais pas vraiment rétro. Le long avant plongeant, effilé, luisant, impressionne certes, de même que les superbes roues étoilées mais Dieu que l'arrière est lourd, la ceinture de caisse haute, les vitres étriquées !

Bagarre avec les clefs. Elles sont quatre qui se ressemblent deux à deux, comme des jumelles. A mon avis, c'est trois de trop. La poignée est dure. Quand elle se laisse fléchir, on découvre, au ras de la portière, à gauche, la présence, ô combien étrange, du frein de secours. Pour les gauchers, une aubaine. Pour les femmes portant jupe, un piège à ourlet doublé d'un excellent exercice d'assouplissement, histoire de s'insérer dans un fauteuil très en creux, très confortable, mais qu'il faut mériter.

Là, minute d'émotion: s'installer dans l'habitacle, c'est entrer en luxe, comme on entre en religion. Le cuir noir, au grain noble, signé Connolly accueille la narine gourmande. Odeur sans pareille. Au naturel raffiné répond le naturel subtil: sertie dans cet écrin sombre, la planche de bord est blonde à souhait, blonde à cœur. Son bois précieux semble avoir été lustré par mon idole, la superwoman de la pub TV, qui glisse ventre à terre sur une longue table miroitante et ponctue l'exploit d'un: « je ne ferais pas ça tous les jours, heureusement j'ai mon Pliz ! ».

Please, qu'on ne se méprenne pas. Hormis la façon dont elle bondit, cette créature intrépide mais ingrate n'a que peu de points communs avec la Jaguar. Mais pourquoi cet animal, dans son médaillon ovale, au centre du volant de cuir, (of course), montre-t-il des crocs si féroces ? A croire qu'il a une dent contre un conducteur qui ne lui a pourtant pas manqué de respect. Face au fauve, autant prendre et mettre des gants, d'autant qu'aux doigts nus, la piqûre sellier est revêché.

Féline petite madame, prélude au grand bond en avant, quelques épreuves de force vous guettent.

Si le chauffage obéit sans douleur au degré près, le volant, lui, se règle péniblement, les cendriers, une fois pleins, vous le découvrirez, ne s'extraient qu'après sommation répétée; dans la tranche du siège, le levier d'accès à la banquette se montre sec et brusque. Quant au sélecteur de la boîte automatique, quelle fermeté !

Le contraste n'en est que plus exaltant dès qu'on met en route. Ronron doux du moteur, direction gracieusement et précisément assistée, on décolle du trottoir en souplesse. A la moindre pression de l'accélérateur, le V 12 abolit le voisinage. Où sont donc passés les autres ? Derrière voyons. On ne jaillit pas, non, tranquillement, on efface la horde des suiveurs. L'impression, sur route, est de souveraineté absolue. Et de silence extraordinaire. Une stéréo hautement fidèle permet de ne pas perdre un bêmol, même quand le pied met la pédale forte. Complètement inutile le kick-down sauvage, après ralentissement.

Suspension remarquable, freinage au-dessus de tout soupçon. Mais attention, on va toujours bien plus vite qu'on ne croit. Il faut en tenir compte, sachant que la vitesse de pointe frise le 250 km/h. Mais est-il bien raisonnable, je vous le demande, d'avoir oublié le repose pied ?

Je risque d'agacer le spécialiste si je parle de ce moteur de velours et de feu. Alors je vous en supplie, n'oubliez pas de lever le capot. C'est beau... comme deux camions! Et l'on se prend à fredonner « elle a des cylindres partout, partout ! »...

Un verre d'eau froide sur l'enthousiasme: derrière, malgré les 4,74 m de l'engin, on ne peut que faire l'œuf, la tête dans les épaules. Dans le coffre, trône une 5ème roue bien envahissante.

Moins volumineux est le petit livre vert relié qui dort dans la boîte à gants.

Son titre ? « Littérature du véhicule ». En toute simplicité. Il semble avoir été écrit par Oscar Wilde, à qui Charlotte Brontë aurait tenu la main (en tout bien, tout honneur).

On y conseille de «se prévaloir du programme d'entretien mis en oeuvre» et l'on met en garde contre l'imprudence des enfants qui «pourraient abuser des lève-vitre électriques». Le livre vert prétend comporter «un état d'entretien du propriétaire». S'agirait-il de prendre sa tension après chaque facture de révision ? Voilà une idée de génie qui vaut bien vingt cinq vieux millions.



Malgré l'âge certain de sa silhouette (1), la Jaguar XJ-S présente encore admirablement avec deux phares perdus aux extrémités d'une énorme mâchoire (2) et un arrière tout à fait personnalisé (3). Le luxe ne se dissimule pas, du sélecteur de vitesses (9) jusqu'au rangement central de bonne taille (6) en passant par la double commande des rétroviseurs extérieurs (8) ou l'habillage intérieur des portières (7). En revanche, les appuis-tête (4) semblent minuscules. Le frein à main (5) s'actionne de la main gauche, ce qui n'est pas plus mal.

