

JAGUAR XJ-SC 3.6

le parfum puissant du superflu



Pour fêter en quelque sorte la renaissance de Jaguar, quoi de plus naturel que de soumettre le plus récent modèle de la marque au banc d'essai de l'AJ, une bonne trentaine d'années après mon premier essai de la Jaguar XK 120, dont les exemplaires survivants sont chèrement disputés par les collectionneurs du monde entier .

Sous le rébarbatif matricule XJ-SC 3.6, ce n'est ni un agent secret, ni un nouvel avion de combat qui se dissimule mais plus simplement un cabriolet «Targa» réalisé à partir du coupé XJ-S et dont les premiers exemplaires seront disponibles en France à partir de l'automne.

A tout seigneur tout honneur, il convient tout d'abord de saluer le moteur qui anime la voiture. Les 100 mm. de course de l'ancien bloc fonte qui fit l'orgueil de la marque pendant trente ans sont maintenant oubliés, au profit du nouveau bloc à six cylindres en ligne, presque « carré » avec 91 d'alésage et 92 de course, réalisé de surcroît en alliage léger. Bien entendu, la culasse est également en alliage et elle supporte deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne, responsables eux-mêmes du fonctionnement de quatre soupapes par cylindre.

Aussi bien l'alimentation que l'allumage sont au goût du jour, avec une injection Lucas-Bosch - ou Bosch-Lucas ? - et un allumage électronique intégral Lucas. Dans ces conditions, la puissance disponible atteint 220 ch. DIN à 5300 tr/mn., avec un couple maximal de 33,5 mkg. à 4000 tr/mn,

On remarquera à ce propos que la puissance au litre/1000 tr/m. atteint 11,56 ch., cette valeur étant comparable aux meilleurs résultats obtenus par les petits moteurs rapides modernes.

Quant au couple, il est certes acquis à un régime élevé mais il est quand même plutôt convaincant. Enfin, le rapport volumétrique de 9,6 est fort modéré pour l'époque et dans cette classe de véhicules. La seule boîte disponible est une mécanique cinq rapports à 5ème surmultipliée, entièrement synchronisée comme il se doit, le rapport final « tirant » 46,61 km/h., ce qui est beaucoup, surtout avec un poids en ordre de marche, vérifié par nos soins, de 1 683 kg.

Pourtant le rapport poids/puissance calculé dans ces conditions est largement en dessous de 10 kg au ch, avec très exactement 7,7 kg/ch. Malgré des verrouillages assez fermes et des débattements importants, cette boîte est agréable à manier, au contraire de

l'embrayage dont la longueur de course et la dureté sont capables de mettre à mal n'importe quelle musculature non entraînée.

A noter également la présence en série d'un différentiel à glissement limité.

La suspension est à quatre roues indépendantes, par ressorts hélicoïdaux (doubles à l'arrière) et deux barres stabilisatrices, le freinage étant assuré par quatre disques - ventilés à l'avant - tandis que la direction à crémaillère est assistée hydrauliquement en série, et réglable en profondeur.

Amené sur l'anneau de vitesse de Montlhéry, le cabriolet XJ-S nous a fourni en 5ème une vitesse de pointe de 213,6 km/h., correspondant à un régime de 4600 t/m. alors que, rappelons-le, la puissance maximale de 220 ch. est obtenue à 5300 t/m.

Bien que les meilleurs chronos n'aient pas été obtenus en 4ème, on est quand même en droit de conclure que la voiture est montée bien «long»,

ce qui ne permet sans doute pas d'obtenir les meilleures performances, à moins de disposer de quelques dizaines de kilomètres pour se lancer. En revanche, l'étude aérodynamique du cabriolet paraît avoir été menée avec un certain soin puisque, panneaux de toit démontés et capote arrière rabattue, la voiture atteint encore 208 km/h.

En ce qui concerne les accélérations, les 1 000 mètres départ arrêté ont été couverts, avec deux personnes à bord, en 29 sec. 3/10, avec un passage aux 400 mètres en 15 sec. 8/10. Si l'on regarde ensuite les reprises en 5ème acquises à partir de 50 km/h., les 400 mètres ont été atteints en 18 sec. 7/10 et les 1000 mètres en 36 sec. 7/10. Toujours cette 5ème trop longue...

En revanche, cette transmission un peu démesurée n'est pas sans exercer une influence favorable sur la consommation, tout au moins si l'on s'attache à ne pas rétrograder. Ainsi, il faut atteindre 160 km/h. pour dépasser 14 litres/100 km. et l'on consomme moins de 10 litres/100 km. à 100 km/h. En consommation de croisière à 75 km/h. de moyenne sur notre circuit-étalon, 10,3 litres/100 km., ce n'est pas tellement pour une 3,5 litres accusant près de 1700 kg. sur la bascule et les 14,1 litres que j'ai personnellement consommés en Grande Bretagne - sans aller très vite mais en tirant continuellement sur les intermédiaires - m'ont heureusement surpris.

Je pense qu'il serait illusoire de considérer la XJ-S comme une voiture de sport à 100 %,

C'est un engin puissant, rapide, nerveux mais dépourvu, pour des raisons évidentes, de la maniabilité qui sied à une mécanique plus ou moins orientée vers la compétition.

En revanche, la souplesse et, plus encore, l'équilibre et le silence de fonctionnement sont ceux d'une voiture de luxe.

Bien sûr, ceci ne peut remplacer cela aux yeux de tout le monde mais le compromis n'en est pas moins séduisant.

Dans le cadre de ce grand schéma directeur, la tenue de route est de taille à satisfaire un amateur assez exigeant car, même lancée aux approches de sa vitesse de pointe, la voiture demeure très stable sur sa trajectoire et se contrôle sans la moindre difficulté, à la seule condition de ne pas agiter inconsidérément un volant trop encombrant - 40 cm. de diamètre - certes, mais aussi relié à une direction très directe, avec 2 tours 3/4 entre butées.

Les longues courbes style autoroute seront absorbées en toute simplicité et,

dans tous les cas, la promptitude des réactions du volant aidera le conducteur adroit à donner de l'agilité à un ensemble encombrant - 4,76 m de long et 1,79 m de large - handicapé de surcroît par une visibilité problématique en ce qui concerne les limites de la carrosserie, si l'on tente en particulier de situer les extrémités des ailes avant et du capot.

Dans les virages serrés, une tendance certaine au sous-virage n'apparaît que tardivement et, si l'on fait preuve d'une combativité hors du commun, il n'est pas interdit de jouer - au bon moment - de l'accélérateur, de manière à inciter l'arrière à déboîter. Mais, à dire vrai, si le mouvement est aisé à amorcer, il demande à être contrôlé avec grand soin...

En dépit de la présence de quatre freins à disque, l'ensemble n'en a pas moins capitulé au cours de nos essais de freinage, vraisemblablement à la suite d'une mise en ébullition du fluide de freinage. Cela étant, je ne connais guère de voiture lourde et puissante qui soit capable - tout au moins avec ses plaquettes et son fluide de série - de résister indéfiniment aux sollicitations les plus exigeantes. En réalité, je n'ai pas noté sur route des baisses d'efficacité appréciables mais, par contre, je n'ai pas tellement aimé une assistance vraiment trop « encombrante ».

Il est dans doute difficile de trouver ailleurs une voiture plus défavorisée que la XJ-S en ce qui concerne le rapport entre ses dimensions hors-tout et son volume habitable.

Toutefois, les acheteurs de ce genre de voitures ne raisonnent pas à la manière d'un locataire de F3 et le caractère imposant d'une telle carrosserie n'est pas niable.

Côté finition, nous avons affaire à un véritable petit salon, soigné dans ses moindres détails

mais exclusivement réservé à deux personnes, au point que le constructeur prend la précaution de décliner toute responsabilité au cas où un esprit aventureux- ou pervers- tenterait d'encourager l'un de ses semblables à s'insinuer derrière les très confortables sièges, garnis bien entendu d'un cuir qui ne demande pas mieux que de sortir de chez Connolly.

Les grandes dimensions du volant sont partiellement responsables d'une accessibilité discutable au poste de pilotage mais, après installation, le pilote ainsi que son voisin - ou sa voisine - se prélasseront au sein d'un environnement raffiné, avec une planche de bord miraculeusement vernie et un choix complet d'instruments, de poussoirs et de basculeurs, à l'exception cependant d'une commande à distance du verrouillage des portières...

Les deux panneaux du système «Targa» se montent et se démontent aisément et la capote se rabat sans difficultés vers l'arrière.

Indiscutablement, ce moteur, qui équipera d'ailleurs la future berline Jaguar XJ-40 attendue pour 86, mériterait une carrosserie moins lourde et peut-être plus fine que la XJ-S dont le caractère quelque peu démesuré s'accorde au mieux avec le V12 XJ-S HE, tout aussi « anormal » qu'elle. Néanmoins, cette voiture témoigne d'une ambiance très différente des voitures allemandes, tout entières pétries de logique mécanique et d'efficacité. Au contraire, la XJ-S néglige la rigueur technique avec une désinvolture toute aristocratique, que certains jugeront bien entendu décadente alors que d'autres y verront le symbole d'une manière de vivre, de penser... et de rouler, qui vaut bien qu'on s'y attarde et qu'on s'y complaise. La beauté de l'inutile... vous connaissez ?

PERFORMANCES/ CONSOMMATIONS

CONDITIONS METEOROLOGIQUES:

Pression barométrique:

- 748 mmHg.
- Vent: 0 4 à 7 m/s.
- Température: 16°.
- Hygrométrie: 73 %.

ESSAI DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DE LINAS- MONTLHERY (anneau de 2548,24 m).

- Avec deux personnes à bord:
- 1er tour: 44,5 s soit 209,5 km/h ;
- 2e tour: 44 s soit 212 km/h ;
- 3e tour: 43,7 s soit 213,6 km/h.

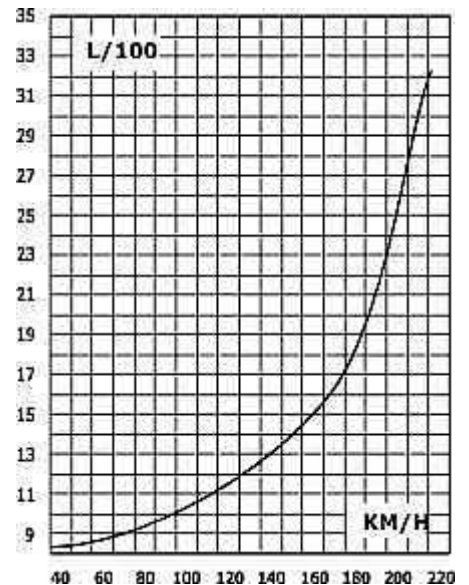
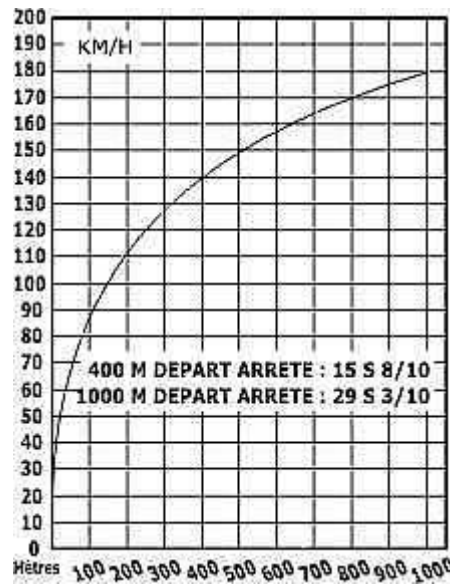
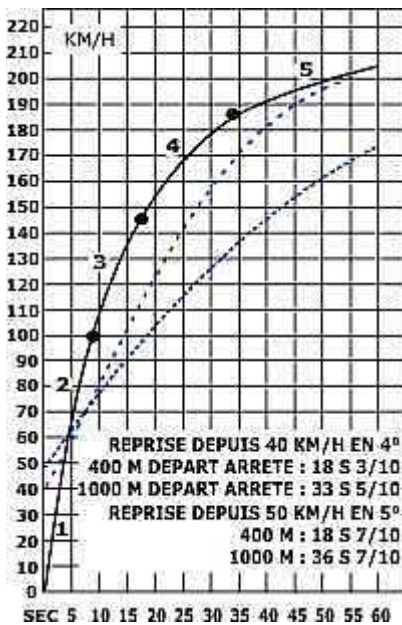
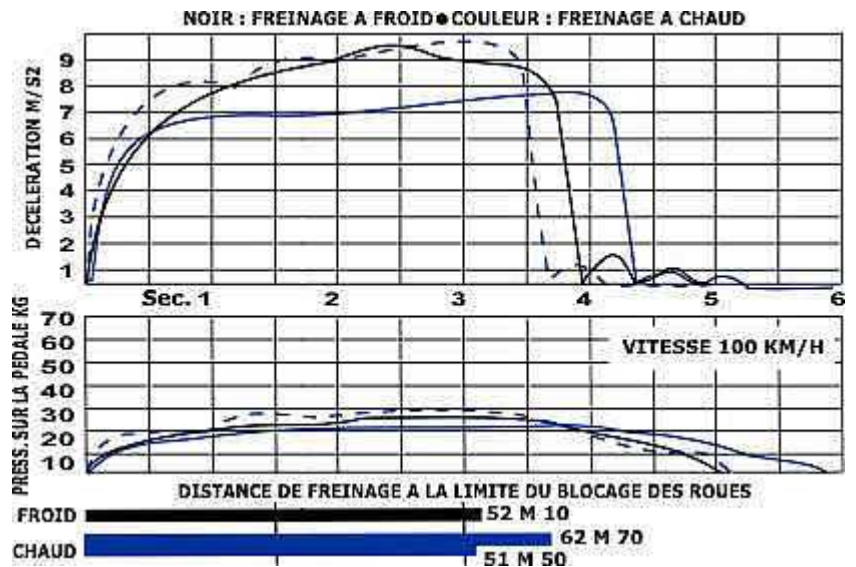
ESSAIS DE CONSOMMATION:

- a) Consommation mesurée durant l'essai routier: 14,1 l aux 100 km.
- b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 10,3 l aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

EFFICACITÉ DE FREINAGE

Nos essais comportent cinq mesures de freinage pour une vitesse initiale de 100 km/h. Les deux premières, à froid, correspondent aux pressions de 15 kg et de la limite de blocage des roues. Les mêmes essais sont répétés à chaud, et enfin, les possibilités extrêmes de freinage sont déterminées à chaud avec une pression maximale mais toujours sans blocage. Ci-contre, la Jaguar XJ-SC 3.6 (freinage assisté).

Mesures Essais	Durée totale (sec)	Décel. moyenne (m/s ²)	Décel. au plein freinage (m/s ²)	Distance d'arrêt (mètres)
FROID 15 kg	4,33	6,15	6,7	68,1
FROID (limite blocage) 25 kg	3,68	7	7,9	52,1
CHAUD 15 kg	5,12	5	5,3	74,1
CHAUD 25 kg	4,11	6,3	6,9	62,7
CHAUD MAXI 30 kg	3,4	7,1	8,1	51,5



ACCÉLÉRATION VITESSE/TEMPS

Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires 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 5 s 2/10- 80- en 6 s 3/10- 90- en 7 s 5/10- 100- en 8 s 8/10- 110- en 10 s 3/10- 120- en 12 s- 130- en 14 s- 140- en 16 s- 150- en 18 s 6/10- 160- en 21 s 4/10- 170- en 24 s 8/10- 180 en 29 s 3/10.

En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en 4^e et à partir de 50 km/h en 5^e.

ACCÉLÉRATION VITESSE/ESPACE

Nous avons obtenu:

87 km/h aux 100 mètres
112,5 km/h aux 200 mètres
126 km/h aux 300 mètres
139,5 km/h aux 400 mètres
149 km/h aux 500 mètres
156,5 km/h aux 600 mètres
163,5 km/h aux 700 mètres
169,5 km/h aux 800 mètres
175 km/h aux 900 mètres
180 km/h aux 1000 mètres

CONSOMMATION STABILISÉE

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

8,3 l à 40 km/h- 8,4 l à 50- 8,45 l à 60- 8,65 l à 70- 8,95 l à 80- 9,4 l à 90- 9,95 l à 100- 10,6 l à 110- 11,3 l à 120- 12 l à 130- 12,7 l à 140- 13,45 l à 150- 14,45 l à 160- 15,6 l à 170- 17,15 l à 180- 19,55 l à 190- 23,2 l à 200- 29,6 l à 210- 32,2 l à 213,6-

VITESSE MAXIMALE: 213,8 KM/H - DÉCAPOTÉE: 208 KM /H
CONSOMMATION ÉCONOMIQUE: 10,3 L AUX 100 KM - 1000 M DÉPART ARRÊTÉ: 29,3 S

TECHNIQUE

MOTEUR: Puissance administrative: 21. Cylindrée : 3 590 cm³. Six cylindres en ligne monté longitudinalement au-dessus de l'essieu avant et incliné de 15°. Alésage: 91 mm. Course: 92 mm. Refroidissement par mélange antigel en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Ventilateur électrique à commande thermostatique. Contenance du circuit de refroidissement: 11,6 l. Alimentation par un système d'injection électronique Lucas-Bosch avec dispositif automatique de départ à froid. Filtre à air sec. Contenance du réservoir: 91 l. Allumage électronique intégral à énergie constante. Distributeur et bobine. Batterie: 12V 68 Ah. Alternateur de 60 A. Graissage sous pression par pompe à engrenages. Filtre d'huile. Capacité du carter: 8,5 l. Quatre soupapes en tête en V par cylindre commandées par deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Culasse et bloc-moteur en alliage léger. Chemises sèches. Vilebrequin à sept paliers. Puissance maxi.: 220 ch DIN (162 kw) à 5300 tr/mn. Couple maxi. : 35,5 mkg DIN (32,9 mdaN) à 4000 tr/mn. Rapport volum. : 9,6: 1.

TRANSMISSION: Classique aux roues arrière. Embrayage monodisque sec à diaphragme et à commande hydraulique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher. Différentiel à glissement limité.

DIAGRAMME DES VITESSES

Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime, permet de déterminer exactement les possibilités du moteur. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses réelles sur chaque rapport de boîte, pour les différentes valeurs du régime. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde et la troisième à 5800 tr/mn soit 57,6 km/h, 99,7 km/h et 147,8 km/h.

Quant à la quatrième nous l'abandonnons à 5300 tr/mn, ce qui représente 187,7 km/h. En conduite sportive, le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre ceux du couple maximal et de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maximale pour retomber au rapport supérieur sur celui du couple maximal. En conduite touristique, sans recherche de performances, nous nous contentons de monter chaque intermédiaire à 2 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 24,8 km/h en 1e, 43 km/h en 2e, 63,7 km/h en 3e, 88,6 km/h en 4e et 116,5 km/h en 5e. Les vitesses indiquées par le compteur se révèlent légèrement supérieures.

Un beau moteur coiffé par une culasse spéciale à quatre soupapes par cylindre développe une puissance de 220 ch.

RAPPORTS DE BOITE: 1e: 3,570: 1 - 2e: 2,060 :1 - 3e: 1,390 :1. - 4e: 1,000:1 - 5e : 0,760 :1 - M.A. : 3,460 :1. - Couple de pont: 3,540 :1 (3,54).

CHASSIS-SUSPENSION: Caisse autoporteuse. Suspension avant à roues indépendantes par doubles trapèzes transversaux. Dispositif anti-plongée. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes par demi-arbres oscillants avec bras transversaux et jambes de poussée. Doubles ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

DIRECTION : A crémaillère avec dispositif d'assistance hydraulique. Nombre de tours de volant: 2 3/4. Rayon de Braquage: 5,55 m.

FREINS: Disques ventilés à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit AV/AR. Commande hydraulique et dispositif d'assistance à dépression. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

PNEUMATIQUES: 215/70 VR 15.

CARROSSERIE : En tôle d'acier. Poids: 1683 kg (864 kg à l'A V et 819 kg à l'AR). Dimensions: Longueur: 4,765 m. Largeur: 1,795 m. Hauteur: 1,260 m. Empattement: 2,590 m. Voie avant: 1,490 ; arrière: 1,505 m. Deux places.

CARACTERISTIQUES

DE PERFORMANCES: Puissance au litre: 61,3 ch/l. Cylindrée à la tonne: 2133 cm³. Puissance à la tonne: 130,7 ch DIN. Rapport poids/puissance: 7,7 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture: 800 km.

EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI ET ENTRETIEN :

Phares Cibié Iode H4. Injection Bosch. Lucas. Pneus Dunlop SP Sport sans chambres.

1ère révision : 1 500 km

Espacement des vidanges: tous les 12000 km

Révisions/contrôle: tous les 12000 km.

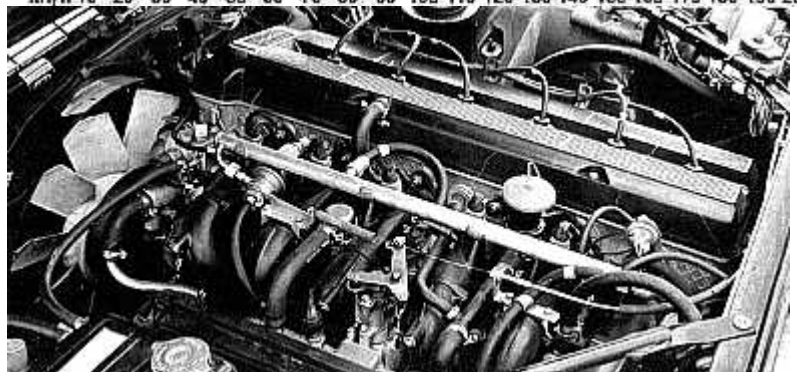
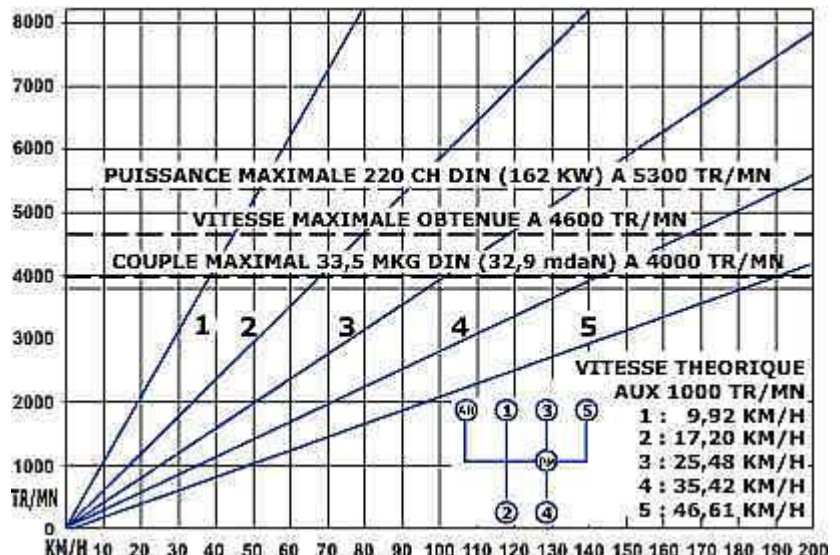
QUALITES

- MOTEUR SILENCIEUX ET EQUILIBRE
- DIRECTION RAPIDE ET PRECISE.
- BELLE FINITION
- Bonnes performances
- Consommation généralement modérée
- Tenue de route satisfaisante
- Suspension confortable. Sièges bien dessinés
- Solution « Targa » agréable

DEFAUTS

- EMBRAYAGE TRES DUR
- RAPPORT ENCOMBREMENT HABITABILITE NEGATIF
- Accessibilité discutable.

JAGUAR XJ-SC 3.6 : 307 900 F
PAS D'OPTIONS





Avec une ligne comme on n'en trouve guère ailleurs, la Jaguar XJ-SC 3,6 est un cabriolet bas mais assez imposant dans sa longueur et dans sa largeur hors-tout. On ne peut que lui trouver un profil racé (1), et un avant bien typé (2) où la calandre n'apparaît certes pas surdimensionnée.



Un tableau de bord (3) assez traditionnel pour une marque anglaise de prestige, réserve au poste de conduite (4) un bloc instruments plutôt complet où les cadrans sont correctement disposés. Dans cette version, la carte grise n'offre que deux places à l'avant (5) et en dépit des dimensions extérieures, l'habitabilité n'est pas trop généreuse

Le peu de place à l'arrière (6) est déconseillé pour le rangement bagages alors que le coffre (7) propose, quant à lui, une contenance de 322 dm³ tout en abritant la roue de secours et la batterie. Pour un prix de vente assez élevé, le propriétaire, même s'il n'est pas bricoleur, trouvera une petite trousse à outils bien pratique.



La voiture de l'amant de Lady Chatterley est avancée... Avancé cela moi-même, j'ai mes raisons: le Monsieur, assure l'auteur, Th. Lawrence, cultivait l'amour de la nature; or, ce cabriolet est d'un vert profond, auquel aucun cœur britannique ne peut rester insensible; avec sa silhouette qui n'en finit pas et son tout petit chapeau style amazone, il (le cabriolet, non l'amant) apparaît allural, comme l'incandescente Lady elle-même. Enfin, en dépit de son rang et de sa valeur (nous dépassons les 30 vieux millions, excusez du peu), voilà une voiture à vocation luxueuse mais sportive, qui requiert plus souvent qu'à son tour une jolie habileté manuelle. Or, le roman qui fit scandale le précise, notre héros savait tout faire de ses dix doigts.

De quoi s'agit-il ? D'un modèle dérivé du coupé que nous connaissons (voir A-J du 1er juillet 83), doté d'un nouveau moteur, moins puissant (3,6 l contre 5,3 l, six cylindres seulement contre douze), à boîte mécanique et non plus automatique. Destiné sans doute, vu l'ampleur du chèque, aux fils de ducs, pairs et émirs, mais comme j'ai déjà eu l'honneur de le supputer, manuels, restés très simples.

Poursuivons le parallèle. A l'examen et à l'usage, ce bouillant cabriolet (vitesse maxi 213 km/h) se révèle déconcertant comme la gastronomie anglaise. Beau, avec cependant d'explicables défauts; effilé, mais hyper-large ; cabriolet, mais découvrable en trois parties; sportif par bien des aspects, mais en réalité davantage grand routier de luxe.

En conclusion, il ne ressemble à aucun autre, ne reniant en cela ni sa terre ni sa marque d'origine, où il est de bon ton de ne rien faire comme les autres, mais au contraire, de se distinguer du commun n'est-ce pas la définition du snobisme? .

Vous qui soupirez d'envie en le voyant passer, tel un rêve, qui, peut-être, lui emboîterez le pas (son arrière est très convaincant), ne tombez pas malade de dépit. D'abord, les fonds vous manquent ; ensuite, si vous avez l'esprit pratique, et du goût pour les voitures fonctionnelles, sans doute ne vous sentiriez-vous pas comblé. Cela commence dès avant la clé dans la serrure : elles ne sont pas moins de cinq à tinter ! Je leur reproche de n'être pas belles, et encore moins commodes.

Cinq, c'est trop, vive la clé unique, vive le démocratique plip-Renault ! Ayant pris place, vous constatez que vous percevez très mal le gabarit avant; pour faire les manœuvres, il faut s'armer du sens divinatoire d'une voyante. La raison en est simple : le conducteur est assis, bas, très bas, trop bas. Le Bottin Mondain, fourni en prime, lui permettrait une mise à niveau souhaitable. Etonnant, étant donné la garde au toit, d'une main et plus, au-dessus de vos fontanelles: le volant est réglable, oui, mais non la hauteur du siège... Regrettable pour un véhicule de ce niveau (et, soyons mesquine, de ce prix !)

Du cuir Connolly, de la loupe d'orme, un noir ambiant qui a de la branche, l'habitacle ne donne pas à ses occupants le sentiment de flirter avec l'ANPE.

Mais quoi, quel anachronisme ! Compteurs et instruments sont de grande série, aux chiffres et à la classe minuscules... Le levier de vitesse n'a pas droit à un pommeau de bois. Chromés dans la masse, les deux cendriers fleurissent le luxe, mais l'allume-cigare est de pacotille. On a le sentiment débilissant que le constructeur a « fait faire le marché » par des grouillots de goûts divers, voire discordants.

Un hyper-raffinement : le compartiment arrière. Pas de banquette, mais un caisson moqueté cerné d'une barre chromée qui tient tranquilles les bagages, deux serrures horizontales : voilà où joue la cinquième clé, prête à garder les objets de valeur. Là, elle a sa raison...

La puissance est au rendez-vous, le moteur, si souple qu'on peut pratiquement conduire « à l'automatique » en ville, puisque même à bas régime, la cinquième omet de broncher. Freinage puissant et dosé, direction super-assistée. Le bel engin réclame un recyclage conducteur, mais au bout de quelques milliers de kilomètres, il doit commencer à montrer des belles possibilités cachées.

Décidément, cette Jaguar ne ressemble à aucune voiture de série. Difficile, dans ces conditions, de la peser aux mêmes balances. Car on peut la critiquer et avoir un faible pour certains de ses défauts. Ou la plébisciter aveuglément mais n'est-ce pas alors la preuve qu'on est un peu, beaucoup, passionnément snob ?