

Qu'on ne s'y trompe pas : la "XJ-SC" ne reprend pas l'héritage de la glorieuse "Type E Roadster", dont elle n'a ni le charme, ni même le caractère. C'est une vraie Jaguar, néanmoins, et il ne lui manque que peu de choses pour entrer avec les honneurs dans la galerie des plus illustres. Trop raisonnable ? Sans doute est-ce là son plus grand défaut...



UNE DEMI-MESURE

En d'autres temps, la XJ-SC nous aurait été présentée comme une "découvrable", car à trop vouloir rigidifier la caisse, et sécuriser la clientèle, ses concepteurs en sont arrivés à limiter l'espace ouvert vers le ciel au strict minimum, en l'encadrant de montants épais et envahissants.

A l'heure où les Américains eux-mêmes redécouvrent les charmes du cabriolet à l'ancienne (cf. la Buick Riviera ou la Cadillac Eldorado Convertible), cette solution bâtarde et dénaturée ne peut que décevoir les aficionados de la firme. Il y avait mieux à faire, pourtant, en partant de la même base, et la société Lynx l'a prouvé, qui n'hésite pas à proposer, parallèlement à la version "usine", un authentique cabriolet XJ-S, remarquablement exécuté...

Réalisée sur commande spéciale par les carrossiers Park Street Metal Ltd et Tickford, la XJ-SC paraît, en comparaison avoir été projetée à la hâte et à moindres frais, pour permettre à Jaguar de profiter de la nouvelle vogue des décapotables ; comme telle, elle doit être considérée comme un modèle intermédiaire, destiné à combler rapidement un trou préoccupant dans la gamme, en attendant mieux.

De fait, la XJ-SC manque un peu de personnalité, sa différenciation par rapport au Coupé n'étant pas assez marquée.

Il n'en demeure pas moins que le dessin très pur de la XJ-S s'accommode à merveille de ce style de carrosserie, et s'il n'y avait ces "renforts" décourageants, le modèle pourrait, éventuellement, prétendre aux félicitations du Jury...

TECHNOLOGIES NOUVELLES

Révélee en octobre 1983, la XJ-SC propose, outre son toit "escamotable", (la capote étant des plus symboliques), un nouveau 6 cylindres 3,6 litres, propre à la série XJ-S (le V12 lui est, pour le moment, refusé), dont la culasse à 24 soupapes a fait en son temps, couler beaucoup d'encre. A juste titre.

Depuis bien des années, en effet, Jaguar ne nous avait pas habitués à de telles prouesses technologiques. Doté d'un système d'injection Bosch (à contrôle électronique), ce groupe au dessin sophistiqué délivre l'honnête puissance de 220 chevaux DIN à 5.300 tr/mn, soit 75 de moins (tout de même) que le V12 HE du Coupé XJ-S.



La différence est notable, d'autant que le poids de la version découvrable apparaît quasiment identique (1700 kg environ). Le rapport poids-puissance, de l'ordre de 7,2 kg/ch, traduit d'ailleurs assez bien ce relatif handicap, et peut être rapproché de celui de nombre de berlines sportives moins prestigieuses.

Cette constatation chiffrée se confirme au volant : plus "chatte" que "féline", la XJ-SC révèle un tempérament calme, toutes proportions gardées.

Selon nos critères actuels, ses performances ne présentent aucun caractère exceptionnel : réaliser 225 km/h en pointe et 29 secondes aux 1.000 m d.a., ne constitue plus aujourd'hui une prouesse, et il suffit, pour s'en persuader, de rappeler qu'une "simple" Renault 25 V6 Turbo fait mieux en accélérations, tandis qu'une plébéienne Audi "200" propose 5 km/h de plus...



Si l'on voulait être plus sévère encore, on pourrait aussi évoquer du bout des lèvres les 240km/h revendiqués par la 1ère Jaguar Type E 3,8 litres, apparue voici bientôt 25 ans...

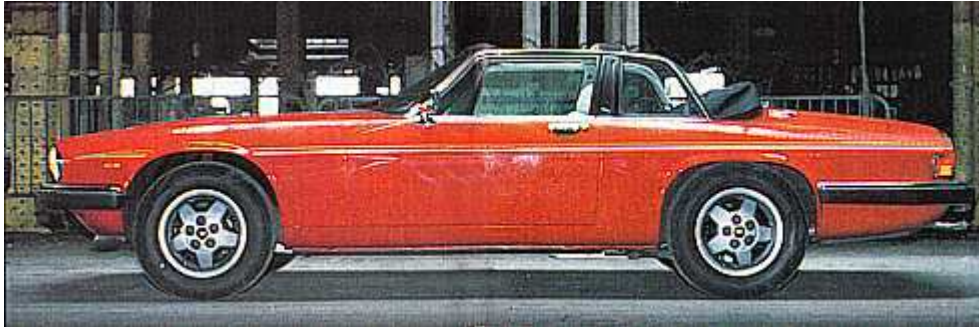
Manifestement, le superbe 6 cylindres AJ6 de la nouvelle génération Jaguar a été freiné dans ses ambitions et il devrait pouvoir "sortir" sans risque, au moins 50 chevaux de plus. Cela viendra sans doute, mais dans l'intervalle, on peut toujours se consoler en appréciant sa confortable souplesse, son feulement suggestif, et sa discrétion aristocratique.

En tout état de cause, il s'agit là d'un début prometteur, et l'on peut faire confiance aux ingénieurs de la firme pour tirer de ce moteur toute sa substantifique moëlle, par étapes successives.

Pour le reste, on retrouve sans surprise les qualités et les défauts du Coupé XJ-S.

Largement dimensionné, le modèle ne passe pas pour être très maniable. On y est à l'aise, au demeurant tout au moins à l'avant, car la symbolique banquette arrière ne sert vraiment pas à grand-chose sur la version découvrable, si ce n'est à accueillir quelques bagages supplémentaires. Plus qu'une Grand Tourisme, cette Jaguar très civilisée doit être rangée dans la catégorie des grandes routières de caractère, dont elle égale le confort, le silence de marche et la finition.

Les nostalgiques impénitents regretteront sans doute que la planche de bord ait été à ce point modernisée; il est vrai que le bois verni qui la garnit en son centre, ne parvient pas à faire oublier son design peu inspiré, et ses compteurs trop encastrés sous une visière ordinaire, tout juste digne d'une Japonaise...



A défaut, l'équipement est au moins complet, et c'est bien naturel, s'agissant d'une Jaguar de haut de gamme...

DOUCE ET CALME

Il apparaît bien difficile de cerner la personnalité de cette XJ-SC, en définitive... Aussi encombrante qu'une berline, de catégorie supérieure, elle n'offre que 2 places vraiment utilisables. Plus vulnérable que le Coupé (comme tous les cabriolets), elle ne peut satisfaire qu'à demi les partisans de la conduite au grand air. Son comportement dynamique, enfin, déroute plus qu'il ne convainc.

Les Américains semblent s'en satisfaire, à ce qu'on dit, mais notre mémoire est peut être plus exercée en Europe, où le nom de Jaguar évoque encore la "voiture de sport" avec un grand " S ".

En sortant d'une XJ-SC, on se demande inconsciemment ce qui reste de cette image d'Epinal, si ce n'est une belle qualité de montage, et un "look" à peine agressif. Docile, le modèle se laisse conduire, mais le contact n'est pas des plus faciles à établir. Ses suspensions, trop douces, sa direction assistée reposante, son moteur peu expansif, n'incitent nullement à forcer la cadence.

Certes, il peut raisonnablement croiser des heures durant à plus de 200 chrono, et peu de voitures modernes sont vraiment en mesure de soutenir de telles accélérations. Mais jamais "l'étincelle" ne se produit, en fait, et ce n'est pas une simple question de maturité. Car toutes ces critiques s'adressent, à travers la "SC" au Coupé lancé voici 10 ans, très exactement.

Depuis la disparition de la Type E, la firme a remodelé son image de marque dans un sens différent, commerce et crise obligent. Mais elle a oublié, au passage, qu'elle avait toujours des devoirs vis-à-vis de ses anciens clients.

Certains espèrent toujours une suite à la prodigieuse lignée des "XK" Roadsters et Coupés.

La "SC" ne risque sans doute pas de les reconforter. Mais on nous laisse entendre qu'il faut attendre encore. Soit. Jusqu'à quand, en vérité ?

Loin de nous l'idée de considérer la XJ-SC comme un simple "amuse gueule" sans avenir. Son moteur ne manque pas d'agrément, et il se révèle même relativement peu exigeant en carburant (sur route, tout au moins) ; son prix de vente de l'ordre de 293.000 F paraît presque raisonnable, et les amateurs de confort à l'anglaise s'estimeront vraisemblablement comblés.

Mais tout ceci ressemble en fait à un pis-aller.

La "SC" ne serait-elle que la "vedette anglaise" en lever de rideau d'un programme plein de bonnes surprises ?

Wait and See...

ADRESSE: JAGUAR :

62, rue Marjolin 92-Levallois Perret Tél. : 270.82.20

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES JAGUAR XJ-SC 3,6 L

| | |
|----------------------|--|
| MOTEUR: | 3.590cm ³ (91x92). 6 cylindres en ligne. 225 ch DIN à 5.300 tr/mn. 33,2 Mkg à 4.000 tr/mn. Comp. 9.6 : 1. |
| | 2 ACT. Injection électronique. 4 soupapes par cylindre. Vilebrequin à 7 paliers. |
| TRANSMISSION: | à 5 rapports GETRAG. Roues AR motrices. |
| CHASSIS: | monocoque. Suspension avant : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière : roues indépendantes, doubles ressorts hélicoïdaux. Freins à disque sur les 4 roues avec servo. Direction à crémaillère avec servo. |
| DIMENSIONS: | Long 4,76 m. Larg. 1,79 m. Haut. 1,26m. Voies 1,48/1,49m. Emp. 2,59 m. Poids 1.660 kg. |
| PERFORMANCES: | Vit. maxi. 225 km/h. 1.000 m d.a. 29 secondes env. Consom. 14/16 litres/100 env. |
| PRIX: | 293.000 F |