



JAGUAR XJ-SC V12

MERVEILLEUSEMENT DECADENT !

Un V12 dans un cabriolet, mais c'est furieusement kitsch, ma chère et tellement décadent. Décidément, il n'y a que chez Maggie que l'on sache encore cultiver l'art de vivre !

GIBRALTAR a beau être au fin fond de l'Espagne, il y règne une odeur particulière, la même qu'à Marble Arch, indéfinissable sans doute, mais aussi indissociable de l'Angleterre que le fog, la relève de la garde ou les chapeaux de la Reine mère. Eh bien une Jaguar c'est pareil. Si vous y pénétrez les yeux fermés, que ce soit à Pernanbouc, à Bobodioulasso ou à la Courneuve, vous la reconnaissez immédiatement à son parfum subtil de cuir et de bois. La Jaguar sent le club anglais et le vrai luxe, celui qui ne soucie pas des prix de revient. On prétend souvent que Jaguar marche à contre-courant des modes automobiles en proposant avant tout du plaisir quand d'autres n'offrent que de l'efficacité. C'est probablement vrai mais ça marche. La preuve, la firme de Coventry a vendu 38000 voitures en 1986. Il y a cinq ans, elle était au bord du gouffre et ne produisait guère plus de 15000 voitures par an.

Entre soixante-dix et quatre-vingt, la qualité s'était beaucoup dégradée et l'image de marque en avait sérieusement pâti. Le retour dans le secteur privé et l'arrivée aux commandes d'un manager énergique et avisé, John Egan, ont permis de remonter la pente de manière quasi miraculeuse. En effet, recouvrer en cinq ans l'intégralité de sa réputation après avoir été si près de la faillite n'est pas un mince exploit. John Egan a finement manœuvré et sans abâtir les modèles qui étaient alors au catalogue, il s'est attaché à restaurer leur qualité. Résultat, aujourd'hui les Jaguar ne tombent plus en panne et se vendent bien. Avec 406 modèles vendus en 85, l'importateur français a pratiquement doublé ses ventes d'une année sur l'autre. Sur le marché américain les ventes ont augmenté de 14 % et en Allemagne de 21 %.

Désormais Jaguar est reparti et en octobre prochain, on nous dévoilera un nouveau modèle, la XJ 40. En attendant, la dernière recrue de la gamme Jaguar, c'est le cabriolet XJ-SC dans lequel a été monté le fameux moteur V12 de 5,3 l qui animait déjà les Type E dès 1971. A quoi bon un V12 de 295 ch dans un cabriolet, direz-vous. On sait bien qu'au delà de 140 km/h, le bruit et les tourbillons d'air deviennent insupportables.

Exact, mais c'est tellement formidable de disposer sous le pied droit de cet énorme couple de 44 mkg. Et puis, quand on soulève le capot, on en prend plein les yeux.



Matériaux rares, cuir et bois pour décorer l'habitacle et un équipement de haut niveau. Seule faute de goût l'instrumentation.

Pas de places à l'arrière, mais deux petits coffres fermant à clef.



UNE VOITURE EGOISTE

Au fil des ans le V12 s'est policé, il s'est en même temps étoffé. Le bloc et les culasses sont, noblesse oblige, en alliage léger.

Alimenté par une alimentation électronique digitale Lucas-Bosch, il a vu sa puissance passer à 295 ch à 5500 t/mn et son allumage s'effectue par l'intermédiaire d'un système électronique à énergie constante. A noter son rapport volumétrique extrêmement élevé puisqu'il est de 12,5: 1. Ce groupe d'une cylindrée exacte de 5345 cm³ est servi par une boîte de vitesses automatique à trois rapports, d'origine General Motors et elle est complétée par un différentiel autobloquant destiné à faciliter la transmission de la puissance.

La suspension à quatre roues indépendantes fait appel à l'arrière à des doubles combinés ressorts-amortisseurs tandis que le freinage à quatre disques, ventilés à l'avant, n'est pas doté d'un système antiblocage, ce qui est un peu surprenant sur une voiture de ce prix.

Quand on prend place derrière le volant, la première réflexion que l'on se fait c'est que l'habitacle a beau être somptueux, il est tout de même assez étriqué. Pas question d'emmener des passagers aux places arrière puisque celles-ci n'existent pas. A leur place deux petits coffres de rangement fermant à clef. Le cabriolet XJ-SC V12 n'est destiné qu'à un couple. En revanche, malgré sa forme torturée, le coffre est assez spacieux, bien qu'il accueille déjà la roue de secours en position verticale et la batterie. Il abrite également une vraie trousse à outils comme on n'en voit plus qu'aux expositions genre rétro-mobilité.

Nous avons affaire à un cabriolet style Targa, c'est-à-dire qu'il est muni en son centre d'un arceau de sécurité et que les montants des vitres sont fixes. On ne ressent donc pas la même impression de liberté que dans une Porsche Carrera cabriolet par exemple. A l'inverse, on dispose de multiples possibilités de transformation. Le toit rigide de la partie avant est en deux morceaux et on peut n'en retirer qu'un seul. Pour les ranger, une housse a été prévue dans le coffre devant la roue de secours. La capote arrière est en toile et se replie donc classiquement, malheureusement, le couvre tonneau est assez malaisé à disposer. D'une manière générale, et sans que les opérations de capotage-décapotage présentent de réelles difficultés, il est préférable d'être deux pour les manipulations.



Voiture hors du temps, hors normes, le cabriolet XJ-SC V12 est le type même de la voiture de l'hédoniste fortuné. Et alors, il n'y a pas de mal à se faire du bien.

UN GRONDEMENT ENVOUTANT

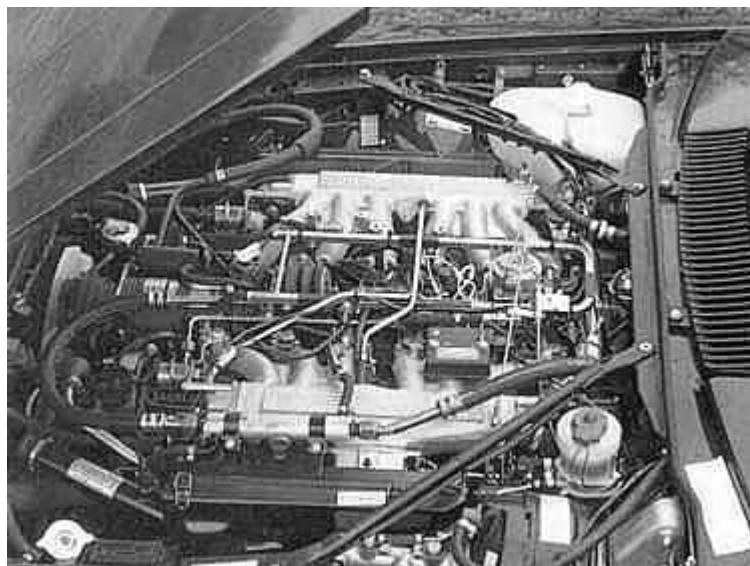
Dans une Jaguar, le premier plaisir c'est celui des yeux. Non pas tant la ligne de la voiture qui commence à dater un tantinet avec sa surface vitrée un peu haute et ses chromes abondants, mais pour le soin et le goût avec lequel la cellule a été aménagée. Cuir Connolly pour les sièges et les garnissages, cousus à la main s'il vous plaît, ronce de noyer poli pour le tableau de bord avec rappel le long des contre-portes.

Ces placages de noyer sont tous numérotés, stockés sous atmosphère contrôlée et bien entendu découpés et travaillés à la main. A côté de ce splendide garnissage, la planche de bord fait un peu désuète et l'instrumentation, mano d'huile, thermomètre d'eau, témoin de charge et jauge à essence ne s'harmonise pas du tout avec l'atmosphère très cosy de l'ensemble.

Un V12 c'est une rareté de nos jours. 5,3 l de cylindrée, une alimentation par injection et 295 ch pour faire un bon poids, avec en prime 44 mkg pour le couple.

Bien entendu l'équipement est très complet: glaces avant électriques (elles sont fixes à l'arrière), fermeture centralisée des portes, conditionneur d'air, contrôleur de vitesse, ordinateur de bord, au demeurant assez complexe à manoeuvrer, et un excellent combiné radio-cassette. Tout cela fourni bien entendu en série, c'est la moindre des choses.

La position de conduite est bonne et on peut régler la profondeur du volant grâce à une molette. Cependant on fera tout de même quelques réserves. D'une part il manque cruellement d'une surface où le conducteur pourrait reposer son pied gauche inutile et l'assise des sièges n'offre guère de maintien, d'autant que le cuir est assez glissant.



239 KM/H MAXI

On ne se pose pas longtemps de questions quant à l'utilité du V12. Cabriolet ou pas, on est tout de suite envoûté par le grondement profond que l'on déclenche à chaque pression sur l'accélérateur. Commande de boîte sur Drive, on enfonce la pédale à fond.

Surprise, ce n'est pas impressionnant, du moins sur les premiers 400 m. Au delà, on change de registre et là où la plupart des voitures s'effondrent, la Jaguar continue de pousser avec une constance que rien ne semble pouvoir arrêter. Quand on franchit la barre des 1000 m, l'aiguille du compteur est sur le repère des 210 km/h et l'appareil de mesure indique 28 s 41. Inutile de tenter la même expérience en montant les rapports manuellement, on ne fait pas mieux. Quand on pense au couple que l'on applique aux roues, on pourrait redouter des écarts du train arrière. Il n'en est rien, du moins sur le sec. En revanche, sur route grasse cela devient plus problématique et l'on a intérêt à accélérer avec douceur et progressivité.

Il ne nous a pas été possible de mesurer la vitesse maxi sur l'anneau de Montlhéry en raison des performances élevées de la voiture, mais nous avons été surpris, dans le bon sens, par les 239 km/h que nous avons relevés, dans des conditions il est vrai favorables.

Jaguar n'annonce que modestement et sans avoir l'air de trop y croire, 235 km/h. Il faut signaler que, contrairement au coupé XJ-S 3,6 l essayé (n° 472 d'octobre 85) le cabriolet V12 atteint rapidement sa vitesse maxi. Il est également intéressant de signaler qu'à cette vitesse, la voiture est parfaitement stable. Au delà de 140 km/h les bruits aérodynamiques divers, rétroviseurs, capote, deviennent assez élevés et, à partir de 200 km/h, on peut envisager de couper la radio. Mais en fait, cette voiture n'est pas destinée à être menée à la cravache. C'est entre 100 et 160 km/h qu'elle procure le plus de satisfaction quand on doit accélérer vivement pour dépasser une voiture.

A NE PAS BRUSQUER

Dans ces conditions, il ne lui faut que 10 s pour passer de 80 à 140 km/h. Sans être brutal, le passage des vitesses ne passe pas inaperçu, mais il s'agit peut-être d'une simple question de réglage. On va faire court sur la consommation.

D'une part avec le Dollar à 7,20 F et le baril de pétrole qui tend vers les 15 dollars, nous allons bientôt avoir le super sur l'évier et d'autre part parce que 295 ch, cela demande à être nourris. Sachez que même en conduite très paisible vous aurez du mal à descendre au dessous de 15 l/100 km et qu'il vaut mieux tabler sur une consommation moyenne de 20 l/100 km.

Si la XJ-SC V12 accepte bien les vitesses élevées sur autoroute, elle demande plus de circonspection sur les tracés tortueux. Elle est lourde, et a fortement tendance à sous-virer. En outre, il faut prendre l'habitude de composer avec une direction extrêmement légère quoique précise et fort peu démultipliée et commandée par un volant dont la jante est beaucoup trop fine.

Côté confort, il ne faut pas se plaindre, la suspension à relativement grands débattements est assez tolérante et amortit bien les obstacles. En efficacité pure, le freinage ne porte pas à la critique mais par contre, à haute vitesse il manque quelque peu de stabilité.

| PERFORMANCES | | |
|---|-------------------------|----------|
| VITESSE MAXI | | |
| Personnes à bord | 2 | |
| Km/h | 239,4 | |
| Donnée usine | 235 | |
| ACCELERATIONS | | |
| Personnes à bord | 2 | |
| 400 m D.A. | 15 s 86 | |
| 1000 m D.A. | 28 s 41 | |
| 0 à 100 km/h | 8 s 22 | |
| REPRISES (depuis 40 km/h) | | |
| Personnes à bord | 2 | |
| 400m | 13s72 | |
| 1000 m | 26 s 12 | |
| depuis 80 km/h à 140 km/h | | |
| D: | 10 s 05 | |
| 2: | 9 s 60 | |
| FREINAGE (distance d'arrêt) | | |
| 90 km/h | 130 km/h | 170 km/h |
| 42,7m | 85,2m | 158,7 m |
| BILAN SONORE | | |
| Ralenti 45,4 dbA | Circuit étalon 65,3 dbA | |
| 130 stabilisés 72,3 dbA | Maxi | |
| HABITABILITE | | |
| Largeur intérieure au niveau des coudes: | 140 cm. | |
| Largeur intérieure au niveau des épaules: | 142 cm. | |
| CONSUMMATION | | |
| Route à 90 km/h | 14,5 l/100 | |
| Autoroute à 130 km/h | 19,2 l/100 | |

POUR

- Moteur fantastique
- Qualité de la finition et de l'équipement
- Performances
- Confort

CONTRE

- Habitacle exigü
- Direction trop légère
- Instabilité au freinage
- Il ne s'agit pas d'un vrai cabriolet

LES CONCURRENTES

| | | |
|-----------------------------|-------|-----------|
| FERRARI Mondial Cabriolet | 21 CV | 475000 F. |
| MERCEDES 300 SL 6 cylindres | 23 CV | 321840 F. |
| MERCEDES 420 SL V8 | 26 CV | 372400 F. |
| MERCEDES 500 SL V8 | 34 CV | 406320 F. |
| PORSCHE Carrera Cabriolet | 17 CV | 341600 F. |

JAGUAR XJ-SC V12

Vignette (Paris) 9172 F

| | |
|-----------------------|--|
| MOTEUR | 31 CV, 12 cylindres en V. 5345 cm ³ , 90x70 mm. |
| PUISSANCE | (295 ch), 217 kW à 5500 tr/mn |
| COUPLE MAXI | 44,0 mdaN à 3250 tr/mn. |
| DISTRIBUTION | 1 ACT par rangée de cylindres. |
| RAPPORT VOLUMETRIQUE | 12,5 à 1. |
| ALIMENTATION | injection électronique digital Lucas-Bosch. |
| TRANSMISSION | roues AV motrices, boîte automatique. 3 rapports. Km/h pour 1000 tr/mn en D : 43,4. |
| DIRECTION | à crémaillère, avec assistance hydraulique. |
| FREINS | quatre freins à disques servo assistés ventilés à l'avant |
| SUSPENSION | AV : roues indépendantes avec double triangles ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis. AR : roues indépendantes, arbre de roue faisant office de bras de suspension supérieur, bras de suspension inférieurs transversaux doubles ressorts hélicoïdaux, jambes de force |
| EQUIPEMENT ELECTRIQUE | batterie: 12 V/60 Ah. Alternateur: 75A. |
| CAPACITES | carburant: 82 litres; huile moteur: 9,95 litres. Valises: 230 dm ³ . |
| PNEUMATIQUE | Dunlop SP/Sport 215/70VR 15. |
| CARROSSERIE | cabriolet 2 places. |
| | Poids : 1807 kg (AV/AR: 968/839). |
| | Long. : 4,77 m Larg. : 1,79 m. Haut. : 1,26 m. |
| | Empattement : 2,59 m |
| RESEAU | Concessionnaires: 25. |
| OPTIONS | garnissage cuir magnolia: 4500F |
| GARANTIE | 1 an pièces et main d'œuvre (sans limitation de kilométrage). |