



Douze février 1976, vous vous souvenez ? Dans le premier numéro d'AUTO HEBDO, il y avait déjà un essai complet, devinez de quoi : de la Jaguar XJ-S. Présentée l'année précédente, elle succédait à la TYPE E (en français).

Mais voilà, nous étions en pleine période noire, période d'autophobie générale et à Coventry comme ailleurs, le plaisir devait laisser la place... au confort. En somme, la même démarche que celle de Stuttgart. Et les raisons qui poussent aujourd'hui Porsche à rejouer la carte sportive de la 911 sont les mêmes qui poussent les gens de Jaguar à préparer une nouvelle Type F, qui, comme son nom l'indique, sera chargée de reprendre un vieux combat commercial : celui du sport et de la vitesse. Encore un peu de patience, elle n'est prévue que pour 86/87 (*), alors que fin 85 devrait apparaître la nouvelle "Saloon", évolution des XJ6 et XJ12.

(*), note de XJ-Story.com : depuis 1983 que cet article a été écrit, on aura noté que le modèle XJ-S n'a eu de successeur que... fin 1996.

Curieux tout de même que la priorité soit donnée à la berline qui recueille tous les suffrages pour sa ligne, alors que le coupé prête parfois le flanc à la critique. Cependant, il vient de bénéficier de deux nouveautés : installation du tout nouveau 6 cylindres en ligne tout alliage accouplé à une boîte mécanique et adjonction d'une version découvrable 2 places, à la mode Targa. A noter que cette nouvelle mécanisation (avec boîte Getrag 5 vitesses) doit attirer "les clients demandant une sensation de voiture de sport...". C'est Jaguar qui le dit et nous allons voir que c'est bien ce qui manque à la XJ-S V12.

Une silhouette qui a marqué les esprits : on se souviendra plus longtemps de la type E que de la XJ-S. Notez pourtant que leurs proportions sont assez semblables.



| PRIX | |
|----------------------|--------------|
| En France : | 267.000 F |
| Puissance fiscale: | 31 CV |
| En Belgique : | 1.280.000 FB |
| | HTVA |
| Puissance fiscale: | 26 CV |

Jaguar Cars Ltd : une renaissance symbolique.

Vers la fin de la décennie 70/80, la firme Jaguar avait atteint le fond, la débâcle était complète et les voitures commençaient à s'accumuler sur les parcs. Bien qu'ayant toujours les mêmes charmes, ces anglaises-là (comme leurs soeurs de la grande série) n'offraient plus une fiabilité suffisante pour satisfaire une clientèle qui pourtant ne demandait qu'à être fidèle. Plus encore que les berlines, les coupés ont perdu pied d'autant plus facilement que leur ligne agressive restait leur seul atout sur un marché de plus en plus chargé.

C'est en 1981, dans sa nouvelle configuration essayée aujourd'hui, que ses résultats commerciaux entamèrent une spectaculaire ascension.

Qu'on en juge: 1.768 XJ-S vendues en 1980, 3.111 en 1982 et 4.500 en 1983 (les carnets de commande sont pleins). Bien que concordant avec l'évolution HE, celle-ci semble avoir été trop timide pour justifier une telle progression.

C'est pourquoi on peut raisonnablement penser que les changements intervenus au sein de la firme ont entraîné un nouvel état d'esprit et donné aux Jaguar une nouvelle fiabilité dont les clients ont eu vent par le très efficace "téléphone arabe" (sans jeu de mots).



A noter qu'en conséquence Jaguar Cars fait maintenant des bénéfices importants et qu'il est même prévu une séparation d'avec le groupe Austin-Rover, accompagnée d'une dénationalisation. Un événement rarissime jusqu'à présent.

Alors, voyons un peu dans le détail en quoi consistent ces nouveautés ayant justifié l'appellation HE = High Efficiency.

Tout d'abord, quelques précisions : la XJ-S fut présentée en septembre 1975 équipée du moteur V12 de la défunte Type E, d'une cylindrée de 5343 cm³, il développait 285 chevaux et 40,7 mkg. Il était alimenté par un système d'injection Lucas/Bosch apportant un avantage de 9 chevaux et un recul de 5,3 mkg sur la E alimentée, elle, par 4 carburateurs horizontaux Zénith. Ce moteur était accouplé à une boîte automatique à 3 rapports GM, ce qui est toujours le cas.

En juin 1981, elle subit un certain nombre de modifications pour devenir HE.



L'habitacle évolua légèrement en recevant un placage en bois verni sur les portes et le tableau de bord, le cuir s'étendit aux garnitures latérales, les jantes devinrent à étoiles et la remise à zéro du totaliseur journalier fut simplifiée.

C'est sous le capot qu'apparut la vraie nouveauté : le travail a porté sur les chambres de combustion, dorénavant à deux niveaux : d'une part la soupape d'échappement et la bougie, sur un plan plus "enfoncé".

D'après son concepteur, Michael May, cette disposition permet de "calmer" le tourbillon de mélange aux abords de la bougie et de réaliser une meilleure phase d'échappement.

Il devient possible de pratiquer des réglages très pauvres et de faire passer le taux de compression de 9 : 1 à 12,5 : 1. Ainsi donc, la puissance est augmentée de 10 chevaux au même régime (5 500 t/mn) et le couple, déjà très spectaculaire, gagne 3,3 mkg et 250 t/mn.

Malheureusement, le rapport de pont est passé de 3,07 à 2,88/1 afin de mieux "s'accorder" aux nouvelles caractéristiques du moteur, nous verrons plus loin que ce fut une erreur. C'est donc cette XJ-S HE que nous avons essayée. Enfin, la HE 1984 reçoit en série un ordinateur de bord, des essuie-phares, un régulateur de vitesse et une radiocassette à régulation de puissance électronique.



Classique, fonctionnel... exciting !



Ils sont beaux, ils sentent bon mais qu'est-ce qu'ils glissent !

Equipement désuet, flegme britannique.

Le premier contact avec la XJ-S s'avère décevant pour l'amateur d'anglaises. Si quelques placages de très beau bois ont été rajoutés ici et là, il ne s'agit que d'éléments décoratifs, alors que dans la moins chère des "saloon" de la marque, on trouve une vraie planche supportant de très classiques mais ô combien esthétiques et fonctionnels cadrans ronds. Au lieu de cela, dans le coupé, l'instrumentation est regroupée sous une visière qui ne sait pas masquer les reflets et le tout a le vilain aspect de ce que l'on aurait trouvé dans une japonaise, il y a déjà quelques années. Compteurs et compte-tours encadrent quatre "jauges" verticales et sont surmontés de témoins d'alerte au fonctionnement compliqué.

Le volant est assez joli, mais grand et surtout à la jante beaucoup trop fine, on ne lui trouvera que le charme du rétro. Les rétros, eux, sont maintenant au nombre de deux et réglables électriquement. Restent les sièges, qui embaument très agréablement l'habitacle, mais qui, eux aussi, datent d'une autre époque. Rien de plus désagréable que d'être mal maintenu sur une surface luxueuse mais très glissante. Un bon point pour le volant réglable en profondeur et non en hauteur (ce qui en général ne sert pas à grand-chose), comme quoi le respect des traditions peut être envisagé intelligemment. Car, dans la Type E, on retrouve cet accessoire utile, agrémenté d'un environnement beaucoup plus satisfaisant. Un magnifique tableau de bord noir (pas de bois) chargé d'une foule de cadrans et d'interrupteurs tous plus flatteurs à l'oeil les uns que les autres.

Les sièges maintiennent à peine mieux dans cette vieille dame, mais l'intimité règne en maître à cause des dimensions réduites de la cellule et de l'imposante console centrale qui entoure la boîte de vitesses.

Celle-ci est manuelle à quatre vitesses, preuve qu'il devrait être possible de prévoir un tel équipement avec le V12 actuel, ce dont se défendent les ingénieurs de Coventry. Il n'y aurait pas actuellement de boîte mécanique satisfaisante en fiabilité compte tenu du couple important (44 mkg) et du poids élevé (1757 kg avec les pleins). Il est vrai que la E n'avait pas la réputation d'être solide côté transmission. A noter qu'une automatique à quatre rapports (*) devrait bientôt remplacer la GM actuelle, il s'agira sans doute d'une ZF avec blocage du convertisseur en quatrième, une évolution urgente pour le moins.

(*), note de XJ-Story.com : cette BA4 ne sera accouplée au moteur V12 que dans le courant de 1993.

Extérieurement, la Type E jouit d'un succès que son aspect vieillot ne peut enrayer. En version V 12, avec des voies élargies et ses phares globuleux, elle évoque les comics de Walt Disney, mais son long capot bossu continue de faire sensation. La XJ-S est beaucoup plus discrète au premier abord, mais sa face avant très large et basse sait aussi lui valoir l'attention du monde environnant. Pourtant, elle reste un cas à part, partagée entre une ligne très fluide et des airs de grand-mère, avec sa ceinture de caisse haute et son retour de toit disgracieux. Elle gagne beaucoup en version Cabriolet, que ce soit la "découvrable" officielle, l'XJ-S Targa qui vient d'être présenté, ou l'une des diverses carrosseries spéciales modifiées à travers le monde. Ses roues et ses pneus rétrogrades, à la mode Mercedes, ne vont pas, bien sûr, dans le sens du modernisme.

Ouvrons les capots pour découvrir les "usines". Celui de la E bascule très spectaculairement, ailes comprises, et dégage une mécanique relativement aérée, laissant apparaître un cadre porteur en tube. L'accessibilité ne semble cependant pas exemplaire. Le capot ouvert de la XJ-S dégage bien le compartiment moteur, mais celui-ci apparaît enrobé d'un maximum d'accessoires et d'équipements, c'est impressionnant!

XJ-S HE : des possibilités inexploitées.

Le coupé XJ-S est très lourd. Sans doute est-ce en partie la conséquence d'une insonorisation exceptionnelle. A l'arrêt, le moteur est inaudible, somnolant entre 700 et 800 t/mn (privilège des 12 cylindres) et à 250 km/h compteur, l'ambiance reste au calme, surprenante même par la faiblesse des bruits aérodynamiques. Un très bon point pour l'anglaise qui ne se contente pas de soutenir la comparaison avec ses concurrentes germaniques, mais bien de donner l'exemple. En contrepartie, on ne pourra s'empêcher de penser à la jolie sonorité que pourraient offrir 5343 cm3 par 12 cylindres interposés, mais que voulez-vous... Dans la Type E, on en a un aperçu très agréable, mais tout de même très étouffé. Plaisant, je vous l'assure. Mais voilà, si l'insonorisation doit être considérée comme une qualité, il n'en va pas de même avec les premières impressions de conduite. Avec son pont long et ses pauvres 3 vitesses, la XJ-S HE est véritablement très lourde à décoller. De zéro à 240 km/h, ces trois vitesses se partagent trois tranches trop étendues, imposant de passer par des régimes qui vont du plus bas au plus élevé. Résultat, l'arraché est véritablement fastidieux et indigne de la puissance disponible et du prix du « fauve ». Comme si cela ne suffisait pas, notre voiture d'essai s'est avérée un ton en dessous des chiffres prévus, sans qu'il soit vraiment possible d'en déterminer la raison.

Le moteur tournait rond et semblait disposer de toute sa puissance, la vitesse maxi s'étant établie à 237 km/h dans des conditions parfaites (chiffre usine: 241 km/h).

Avec 29"07 aux 1 000 mètres D.A., la HE est décevante. Et sans aucun doute, le rallongement de la transmission explique pour une grande part cette contre-performance, puisque la XJ-S en 1976 avait été créditée de 27"9, et que la E à boîte mécanique abattait le kilomètre en 26"7 pour une vitesse maxi de 234 km/h.



Placages en bois précieux, mais sous la visière, un ensemble à la japonaise.

Pompe d'air conditionné, direction assistée, freins assistés, distributeur d'allumage géant et inaccessible au milieu du V, injection Lucas type électronique, avec tuyaux, fils et raccords-sondes de tous les côtés. Quelle machine! Après avoir roulé quelque peu, il s'en dégage un maximum de calories, inquiétantes pour la fiabilité.

Pourtant, le radiateur est immense, refroidi par deux ventilateurs (un électrique et un en bout de moteur, par huile) et le circuit de refroidissement contient 21 litres. L'huile également traverse un radiateur. Finalement, la plus forte des canicules de l'été dernier n'a pu venir à bout d'une température parfaitement stable, que ce soit au pas, sur autoroute ou en montagne. Ce ne fut pas tout à fait vrai avec l'ancêtre qui, comme prévu, s'avéra beaucoup moins régulier malgré ses deux ventilateurs électriques. Conformément à sa légende.

La nouvelle XJ-S 3.6 en BM5, d'après les données du constructeur, est elle-même plus nerveuse de 0 à 30 mph (environ 50 km/h) en 2"7 contre 3"5, effectue le 0 à 60 mph (environ 96,5 km/h) à égalité en 7"6 et concède 2"6 de 0 à 160 km/h (0 à 100 mph en 20" 1 contre 17"5). Et toute la personnalité du coupé HE est dans ces chiffres qui montrent qu'à partir d'une certaine vitesse atteinte sans brio, la puissance arrive enfin à s'exprimer. Au-delà de 120/130, elle devient redoutable, c'est-à-dire capable de tenir son rang la tête haute. On ne peut donc que souhaiter l'arrivée rapide de la boîte à 4 rapports et le retour au pont d'origine, puisque avec lui et le moteur moins puissant, la XJ-S était meilleure en accélération et en vitesse maxi.

De là à penser que cette transmission trop longue n'améliore en rien la consommation, il n'y a qu'un pas que je vous invite à franchir sans hésiter, ce qui aurait pu être inexact en boîte mécanique ou encore avec la future boîte au convertisseur verrouillé en quatrième. Un défaut de taille, donc, pour ce coupé, rendu plus amer par l'agrément rencontré au volant de la Type E. Car sur ce plan, elle n'a pas pris une ride. La boîte, bien qu'un peu lente, est très agréable, douce et bien étagée. L'embrayage, justement ferme, supporte les chevaux et la motricité reste très correcte, même en première, quoique avec une si belle grand-mère, on hésite à prendre des risques. Pourtant, aucune faiblesse, de 0 à 230, elle a la pêche et on se souvient alors qu'en son temps, elle était considérée comme la GT du pauvre, snobée par les propriétaires de Ferrari ou d'Aston. C'était une question de prix, car ses performances ont toujours été à la hauteur. Mais en 1973, elle coûtait la modique somme de 65 000 F, pour... 135 000 F, prix d'une Daytona, de 352 chevaux, il est vrai (et 24"8 aux 1 000 m.D.A.).

| | XJ-S 1976 | XJ-S HE | PORSCHE 928 S | MERCEDES 500 SEC | BMW 635 CSi | BMW M635 |
|---|------------------|-----------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| PUISSANCE (CV à t/mn) | 285 à 5500 t/mn | 295 à 5500 t/mn | 300 à 5900 t/mn | 231 à 4750 t/mn | 218 à 5200 t/mn | 286 à 6500 t/mn |
| COUPLE (mkg à t/mn) | 40,7 à 3500 t/mn | 44 à 3250 t/mn | 39,2 à 4500 t/mn | 41,3 à 3000 t/mn | 31,6 à 4000 t/mn | 35 à 4500 t/mn |
| POIDS A VIDE (kg) (constructeur) | 1687 | 1665 | 1500 | 1610 | 1430 | 1500 |
| PRIX | - | 267.000 F | 356.600 F | 362.800 F | 263.244 F | - |
| VITESSE MAXI (km/h) | 238,5 | 237 | 249/255 | 224 | 225 | 255 constructeur |
| 1000 M D.A. | 27"9 | 29"07 | 27"1 | 28"1 | 29" | 26"14 |
| 400M D.A. | 15"6 | 16"17 | 15"1 | - | 15"1 | - |

Après ce noir tableau, il est bon de revenir sur le côté positif des choses. Si notre XJ-S s'avère molle à petite allure (en gros, dans le cadre de nos limitations), elle se rattrape bien après. De 120 à 200 et même plus, le V12 s'exprime de façon remarquable et nous voilà soudain dans un autre monde. On vit alors une sorte de rêve, impression que procurent le silence de marche, la douceur des commandes et la parfaite décontraction qui règne dans l'habitacle. Car la XJ-S n'a pas que des défauts, loin de là.



XJ-S HE



| PLUS | MOINS |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Stabilité, facilité de conduite. • Tenue de route et freinage. • Puissance et accélération à grande vitesse. • Excellent et beau moteur. | <ul style="list-style-type: none"> • Manque de pêche jusqu'à 120 km/h. • Boîte un peu lente. • Sièges déplorables, présentation des instruments trop grande série. • Compartiment moteur trop "chargé". |

| FICHE D'ESSAI | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 (Archives) |
|--------------------------------|----------------|------------------------------|
| Poids réel contrôlé | | |
| Avec les pleins : | 1.757 kg | 1.510 kg |
| Répartition : - Avant | 986 kg (56 %) | - |
| - Arrière | 771 kg (44 %) | - |
| CONSOMMATION | | |
| Usage sportif (l/100 km) | 21 | 15 à 20 |
| Usage moyen (l/100km) | 16/18 | 15 à 20 |
| Capacité du réservoir | 91 litres | 82 litres |
| Selon les normes «UTAC» | | |
| - à 90 km/h stabilisés | 10,4 l/100 km | - |
| - à 120 km/h stabilisés | 12,6 l/100 km | - |
| - en cycle urbain | 18,1 l/100 km | - |



| MOTEUR | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|----------------------------------|------------------------------------|---|
| Données chiffrées | | |
| • Cylindrée (cm3) | 5 345 | 5345 |
| • Alésage (mm) | 90 | 90 |
| • Course (mm) | 70 | 70 |
| • Rapport volumétrique | 12,5 : 1 | 9 : 1 |
| • Puissance maxi (CV DIN à t/mn) | 295 à 5 500 | 276 à 5 850 |
| • Couple maxi (mkg à t/mn): | 44 à 3250 | 46 à 3600 |
| • Régime maxi (t/mn) | 6 500 | 6500 |
| • Equipement électrique | | |
| - Batterie (V-Ah) | 12-68 | 12-60 |
| - Alternateur | 60 A | 60 A |
| Construction | | |
| • Emplacement | | avant |
| • Disposition | | longitudinal |
| • Type | | 12 cylindres en V à 60° |
| • Refroidissement | | par eau avec 2 ventilateurs |
| • Vilebrequin | | en fonte, sur 7 paliers |
| • Matériaux | | bloc et culasse en alliage léger |
| • Distribution | | 1 arbre à cames en tête entraîné par chaîne |
| • Alimentation | Injection électronique Lucas-Bosch | 4 carburateurs horizontaux Zenith |

| PERFORMANCES MESUREES | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|--|---|---|
| Vitesse maxi | 237 km/h à 250 compteur et 5 800 t/mn en 3e | 233,7 km/h à 255 compteur et 6 550 t/mn en 4e |
| Accélérations départ arrêté | | |
| | auto. manuel | manuel |
| • 400 m | 16"47 16"17 | 14"7 |
| • 1000m | 30"68 29"07 | 26"7 |
| • de 0 à 100 km/h | 10"55 9"26 | 7"1 |
| • de 0 à 140 km/h | 21"34 17"02 | 13"1 |
| Reprises | | |
| • de 80 à 120 km/h | 8"47 avec kick down 11"63 sans kick down | 4"9 en 2° |
| • à partir de 40 km/h réels - 400 m | 15"73 (K.D.) 18"11 en 3e | |
| - 1000m | 30"18. (K.D.) 33"95 en 3e | |
| Etalonnage du compteur de vitesse (lu) | | |
| | (réels) | |
| • 60 | 54,33 km/h | - |
| • 90 | 81,48 km/h | - |
| • 110 | 99,33 km/h | - |
| • 130 | 116,88 km/h | - |
| • Totalisateur | indique 106,8 km pour 100 parcourus | |
| Régime maxi. | | |
| Vitesses maxi lues sur les intermédiaires | auto manuel | |
| • en 1re (km/h) | 75 110 | - |
| • en 2e (km/h) | 120 190 | - |
| • en 3e | 250 km/h | - |
| Passage des vitesses (tombées de régime lues) | | |
| • 1re-2e | 2 500 t/mn | - |
| • 2e-3e | 2 200 t/mn | - |

* Les régimes moteur sont des valeurs lues. Ils ne tiennent pas compte de l'erreur possible du compte-tours.



Sous le capot de la XJ-S, une usine impressionnante et des interventions qui doivent être difficiles.

| TRANSMISSION | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|------------------------------|--------------------------|--|
| • Mode | aux roues arrière (GM) | aux roues arrière mécanique à 4 rapports |
| • Boîte de vitesses | automatique à 3 rapports | |
| • Rapports de boîte | | |
| - 1ere | 2,50 | 2,93 |
| - 2e | 1,50 | 1,91 |
| - 3e | 1,00 | 1,39 |
| - 4e | | 1,00 |
| • Rapport de pont | 2,88 | 3,31 |
| • Différentiel autobloquant: | oui | oui |

| CHASSIS | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|--------------------|-----------------------------|--|
| Type | coque autoporteuse en acier | coque autoporteuse en acier avec berceau avant tubulaire |
| Carrosserie | Coupé 2 portes 2 + 2 places | Coupé 2 portes et hayon 2 + 2 places |

| SUSPENSIONS | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|-------------|---|---|
| • avant | Double triangle, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques. Barre anti-roulis. | Leviers triangulés transversaux barre de torsion et barre anti-roulis |
| • arrière | Bras inférieur à embase en 2 points, doubles combinés ressorts amortisseurs, tirants de maintien et arbre de transmission faisant bras supérieur. Barre-antiroulis. | |

| DIRECTION | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|------------------------------------|-------------------------------|----------------------|
| • Type | à crémaillère avec assistance | |
| • Démultiplication | 14,2 à 1 | - |
| • Diamètre de braquage entre murs | 12 mètres | 11 mètres |
| • Nombre de tours de butée à butée | 2 3/4 | 3 1/2 |

| FREINS | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|--------------|--|-----------------------------|
| • avant | disques ventilés, étriers à quatre pistons | disques ventilés |
| • arrière | disques pleins accolés au différentiel | disques pleins |
| • Assistance | par servofrein à dépression | par servofrein à dépression |

| DIMENSIONS | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|--------------|--------------------------|-------------------------|
| Empattement | 2 591 mm | 2 670 mm |
| Voies AV | 1 482 mm | 1 380 mm |
| Voies AR | 1 497 mm | 1 350 mm |
| Longueur | 4 743 mm | 4 680 mm |
| Largeur | 1 793 mm | 1 680 mm |
| Hauteur | 1 261 mm | 1 310 mm |
| Jantes | alliage léger 5,5" x 15" | acier ajourées 6" x 15" |
| Pneumatiques | 215/70 VR 15 | E 70 VR 15 |

| POIDS Constructeur | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|-------------------------|---------------------------|---------------------------|
| Rapport poids puissance | 1664 kg 5,64 kg/CV DIN | 1510 kg 5,47 kg/CV DIN |

| CAPACITES | Jaguar XJ-S HE | Jaguar Type E V12 |
|------------------------------|-------------------|----------------------|
| • Réservoir d'essence | 91 litres | 82 litres |
| • Circuit de refroidissement | 21 litres | 20,4 litres |

Stabilité exemplaire.

Puisque le coupé XJ-S est trop calme aux petites vitesses, ne nous privons pas d'en tirer la quintessence aux allures qui lui conviennent. Habituellement, avec une GT, au-delà de 160/170, outre une grande concentration sur la route et ses obstacles, il faut tenir, voire maîtriser le bolide que l'on a en main. Avec la Jag, rien de tout cela : ceux qui ont la chance de savoir et de pouvoir rouler à ces vitesses-là me comprendront. La domination devient totale, le pilotage un jeu grisant où tout ce qui est sur la route devient chicane à prévoir et à déjouer. Le 200 de moyenne est possible sur n'importe quelle route de plaine, dans l'ambiance la plus relax.

N'en déplaise à ces messieurs de la « sécurité » routière, sous réserve d'être un conducteur à la hauteur de ses responsabilités, ceci peut se faire sans risque, d'autant plus sûrement que la XJ-S allie une tenue de cap hors du commun à une adhérence de très haut niveau et à un freinage sans reproche.

Serrez le bas-côté à plus de 200, faites-vous surprendre par une ou plusieurs bosses jusqu'à toucher le sol du ventre, freinez en courbe : pas de problème! Elle suit la trajectoire commandée au volant. Pour avoir fait ce genre d'expérience avec une 928, par exemple, au risque de faire grincer des dents, je peux dire que la XJ-S à très grande vitesse est plus sécurisante. Les quatre roues indépendantes sont à la hauteur de leur tâche. A l'avant, doubles triangles superposés (ça reste ce qu'il y a de mieux) et à l'arrière, triangle à embase large et doubles combinés ressort-amortisseurs (soit 4 au total). Profitant de la direction assistée, les techniciens ont opté pour des réglages de train avant qui la rendraient dure sans cette assistance (comme sur une Alfa-Nord). Le résultat est une véritable réussite. Parallèlement, le confort est raisonnable, parfois un peu remuant, mais toujours bien amorti et constant, jamais idyllique, ne serait-ce qu'à cause des sièges, rarement gênant non plus. Les ressorts sont assez tendres, en contrepartie, la barre antiroulis est raide et efficace. Si vous souhaitez la bousculer comme une simple sportive, elle se pliera volontiers à votre jeu, malgré son poids. Survireuse de nature, elle n'exige pas qu'on la balance pour prendre des angles amusants, ce qui n'est possible qu'assez vite. Car en courbes lentes, la puissance aux roues est insuffisante et de plus l'autobloquant veille au grain. Sous la pluie, même s'il est possible de provoquer un tête-à-queue (44 mkg) l'absence de brutalité qui la caractérise rend la conduite facile.

Mais attention tout de même de doser posément à l'accélérateur, le décrochage par patinage à 150 peut être délicat à contenir. Tout ceci en vous accrochant au volant à jante trop fine, beaucoup trop fine, mais avec l'aide d'une direction légère, directe et précise.



Les très classiques pneumatiques 215/70 VR 15 arrivent à supporter cette énorme masse avec élégance, la Jaguar semblant moins lourde qu'un coupé Mercedes, sans doute grâce au faible roulis et au caractère survireur. En bref, une partie châssis-suspensions qui fait regretter une transmission trop longue et des sièges sans maintien. Au moins sur ce plan, des qualités sportives égales ou supérieures à celles de ses concurrentes directes.

A côté d'elle, la type E a pris un sacré coup de vieux. Sa direction est plus démultipliée et trop légère, sa tenue de route nettement plus baladeuse. Dès que le revêtement se dégrade, elle se met à louvoyer sans plus respecter la trajectoire.

Bien entendu, il est possible de la balancer, mais cette manoeuvre demande un certain doigté pour rester contrôlée, surtout du fait de la direction. De même, à partir d'une certaine vitesse, elle exige une grande concentration et amène parfois à serrer les fesses quand un petit mouvement de lacet apparaît, surtout au train arrière. Ajoutez-y qu'il règne dans l'habitacle une chaleur permanente, vous aurez compris que l'illustre Type E est une auto à caractère et à sensation, ce qui ne déplaît certainement pas à tout le monde.

Au contraire, c'est même une superbe voiture, très attachante et généreuse en plaisirs divers : de la fierté d'être regardé au plaisir de disposer d'un tableau de bord complet, en passant par l'agrément du 12 cylindres ou par les charmes d'une tenue de route désuète, il s'en dégage une grande fascination. Il est même possible qu'un certain nombre d'entre nous, à choisir, la préféreraient peut-être à sa progéniture. A propos de la vôtre (progéniture), elle sera très mal dans cette E, mais guère mieux dans l'autre, sauf si vous faites moins d'un mètre soixante-dix. N'envisagez en aucun cas de voyager avec des adultes à l'arrière, ils ne pourraient pas vous le pardonner. Encore moins si la fréquence lente des ressorts les rend malades...



LES PETITS DETAILS

- Une clef de contact, une clef de coffre, une clef de portes et une clef de bouchon... Je n'insiste pas.

Rétroviseurs extérieurs réglables par deux rotules sur porte gauche. Sous la visière, température d'eau, essence, pression d'huile et ampèremètre.

Mais les reflets ne manquent pas. On a collé des petits morceaux de tissu entre le volant et la dite visière, au-dessus de la colonne de direction. Bricolage malheureusement inutile. Au chapitre bricolage, des petites gouttières rivetées sur la tranche des portes, à l'avant, qui permettent d'éviter d'être arrosé au niveau des pantalons, comme c'était le cas en 1976.

- Petit coffre à bagages arrière, comprenant la roue de secours verticale sous housse et la batterie. Deux places arrière pour enfants, si les passagers avant ne dépassent pas 1,70 mètre. Les vitres latérales ne s'ouvrent pas. Témoin de ceinture conducteur non bouclée. Pré-équipement radio, avec H.P. arrière et avant et antenne électrique et automatique (sur l'aile ARD).

- Les pneus sont des 215/70 VR 15 sur jantes de 5 1/2, alors qu'à l'origine, c'étaient des pneus de 205/70 sur jantes de 6. Toujours pour comparer les deux modèles, notre essayeur de l'époque avait réussi de meilleures performances: + 1,5 km/h, moins 1"17 au 1 000 mètres. Pour les accélérations, la longueur démesurée de la transmission justifie amplement la stagnation (le recul), mais suffisante à expliquer les 237 km/h en vitesse maxi, alors que le constructeur annonce fièrement : 241 ? Pourtant, notre voiture semblait bien réglée et les essais furent effectués un jour sans vent. Le compte-tours indiquait 5800 t/mn. Par contre, la consommation a chuté de 24 à 21 litres aux 100 km en usage maxi et peut tomber à 13 litres en conduite "familiale" ou à 16/18 litres à bon rythme.

Grâce à quoi : meilleur rendement ou rallongement de la transmission? A-t-on seulement testé le pont court avec le moteur HE ?

- Air conditionné de série : très utile en été, d'autant plus que le moteur dégage une chaleur impressionnante. Mais voilà, arrêtez-vous pour boire un demi, 3 minutes, et remettez en route : c'est l'équateur à la saison des pluies! La chaleur ambiante a vite fait de réchauffer les circuits et de provoquer de la condensation. De plus, les commandes air chaud/froid sont peu fonctionnelles, ainsi que la position dégivrage, le tout électromagnétique. Le ventilateur, à sa vitesse efficace, est extrêmement bruyant, ce qui est le comble étant donné le poids des insonorisants du moteur !

Les essuie-glaces, bien plantés, sont efficaces à grande vitesse, mais beaucoup trop lents sous forte pluie. Les phares sont tout justes suffisants, pour 180 km/h (Cibié), le réservoir d'essence, situé derrière le dossier arrière, contient 91 litres, ce qui autorise une autonomie généreuse... lorsqu'il ne se rétrécit pas par mauvaise mise à l'air libre.

- Régime maxi fixé à 6.500 t/mn. En fait, si on ne dépasse pas 6.000, on améliore légèrement le chrono, car, au-delà, le moteur s'essouffle. Pour changer à 6.000, il faut pousser le levier vers l'avant à 5.500, temps de réponse oblige.

- Volant de direction réglable d'avant en arrière (une vieille tradition Jaguar). Mieux que le réglage en hauteur, car s'adaptant aux bras et/ou jambes longues.



Les années 80, il faut le répéter (pour embêter M. Mayet*), sont les années nouvelles de l'auto-loisir, de l'auto-vitesse. Chaque pays a ses traditions en la matière, celles des Anglais étant le luxe, la chaleur du bois précieux et des peaux et le tempérament sportif. A côté de sa présumée nouvelle fiabilité, la Jaguar XJ-S HE bénéficie sans doute aussi de ce renouveau des mentalités. La preuve en Allemagne, où elle jouit d'une grande estime et d'un regain de forme spectaculaire. Pourtant, elle reste bien moins « british » que ses soeurs « saloon » au charme incomparable. Elle déçoit par son manque de vivacité, mais surprend par un comportement extraordinaire en stabilité et excellent en tenue de route. Finalement, des qualités de base exemplaires trop peu mises en valeur.

(*) note de XJ-Story.com : il s'agissait du "Monsieur Sécurité Routière" de l'époque.