

JAGUAR XJ-S V12

(Avec les jantes du coupé HE de 1983, mais sans le badge HE à l'arrière)

Le coupé discret de la bourgeoisie



Elle a connu le très difficile privilège de succéder à la type E. Littéralement boudée dès son lancement en 1975, elle ne doit un soudain regain d'intérêt - pour ne pas dire éveil - du public qu'à l'apparition du cabriolet XJ-SC (version "Targa", en français). Elle possède pourtant d'énormes qualités, à commencer par un prix surprenant.

C'est une Jaguar... En tant que telle, son intérieur fleure bon le cuir de qualité et des placages de bois précieux habillent son tableau de bord et ses contre-portes.

Ses lignes fluides, tendues, félines même, s'inscrivent parfaitement dans la tradition de Browns Lane.

SUPERCAT

Cette allure si personnelle, nos amis anglo-saxons ont su en jouer en baptisant "Supercat" les rares XJ-S de compétition. Il est vrai que la longue et basse silhouette du coupé XJ-S n'est pas sans évoquer le félin au repos.

Curieusement, si chacun en son temps s'est accordé à s'extasier devant le capot interminable de la type E, personne n'a songé à remarquer que le nez de l'XJ-S est aussi long, et que, vu à travers le pare-brise, il révèle des protubérances comparables au niveau des yeux de la bête.

Chacun de nous connaît aujourd'hui le coupé Jaguar. Son museau fin encadré par deux projecteurs ovales, son profil long et élancé sont d'incontestables réussites stylistiques. L'arrière de l'auto ne fait malheureusement pas la même unanimité. Non que le coffre et le plan arrière, qui reçoit deux grosses optiques, choquent véritablement, mais bien plutôt le plan arrière de l'habitacle, qui hésite entre le dessin "fast-back" de profil et le "hard-top" quant à la lunette.

De ce point de vue, le dessin du cabriolet est beaucoup plus convaincant et rallie quant à lui tous les suffrages.

Peut-être avec ce dessin de toit le coupé XJ-S aurait-il connu une autre carrière?

Quoi qu'il en soit, tel qu'on la connaît depuis une douzaine d'années - on a beaucoup parlé de l'étonnante longévité de la berline XJ, on oublie l'âge du coupé XJ-S, lequel, soit dit en passant, n'a connu pour seules modifications en douze ans que l'adoption de nouvelles roues et des placages de bois au tableau de bord - la XJ-S est une belle voiture et même, n'ayons pas peur des mots, une très belle voiture.



INCOMPARABLE V12

L'âme d'une voiture, c'est évidemment son moteur et de ce point de vue, la Jaguar XJ-S peut se targuer d'utiliser le must incontesté du genre: un V12.

Trois marques au jour d'aujourd'hui partagent ce privilège: Jaguar bien sûr, Ferrari pour sa 412 et Lamborghini sur la Countach. En attendant BMW et sa prochaine 750.

Un privilège rare donc, un choix d'esthète.



Un V12, c'est l'expression la plus parfaite de la motorisation, c'est un ralenti à 500 tours, c'est un stylo debout sur la culasse tandis que le moteur tourne et même accélère, sans la moindre vibration. Les vibrations, précisément, c'est dans le coeur que le puriste les ressent.

Un V12, c'est, dans le cas de Jaguar, un moteur parfaitement inaudible, insonore.

Mais c'est aussi, bien sûr, une cavalerie impressionnante, une horde au grand complet, prête à prendre le galop.

C'est tout cela, un V12, en bref une sensation unique, que tout véritable amateur automobile devrait avoir la chance de goûter au moins une fois. Celui de la Jaguar dispose d'une cylindrée de 5,3 litres. Il développe 295 chevaux à 5 500 tours et présente la valeur de couple maxi tout aussi impressionnante de 44 mkg, obtenue à 3 250 tours. Des valeurs qui ne sont guère atteintes en série, précisément, que par des V12, à l'exception du V8 5,6 litres Mercedes. Des chiffres de tout premier plan.

Vu de l'extérieur, le V12 Jaguar ressemble à une usine à gaz, les deux énormes collecteurs - six entrées chacun - et un indescriptible imbroglio de durites plastiques et métalliques masquant totalement les culasses à la vue. On reste muet et respectueux devant le capot levé puis, l'ayant refermé, on part à la recherche d'une boîte de Migralgine.

Comme il se doit, cette pièce d'orfèvrerie est accolée à une boîte automatique. Et c'est peut-être là que le bât blesse le plus, et que le coupé penche vers le côté gros matou plutôt que de déployer la vivacité du félin déchaîné.

De ce fait, il s'agit toujours d'une antique boîte GM à 3 rapports, inchangée elle aussi depuis 1975, et qui plus est assortie d'un long pont. Tout va mal...

Nous reviendrons sur cette transmission au chapitre des impressions de conduite, mais il est bien évident qu'avec l'excellente boîte automatique 4 vitesses de la XJ 40 3,6 litres, le coupé XJ-S s'avèrerait autrement plus incisif et oublierait l'un des seuls reproches que l'on peut lui formuler.

Le châssis de la XJ-S reprend l'architecture de son illustre devancière et nous avons donc affaire, comme sur celle-ci, à une coque autoporteuse.

Au niveau freinage, nous trouvons quatre disques, ventilés à l'avant et servis par des étriers à quatre pistons, pleins à l'arrière. Mais aucun système d'antiblocage n'est proposé, nous reviendrons sur ce point également.



L'HABITACLE: OUI MAIS...

Le tableau de bord de la XJ-S porte certainement lui aussi une part de la responsabilité de la petite carrière commerciale de la voiture. Les fidèles de la marque ne se sont jamais habitués à la grosse visière "à la japonaise" et à ses instruments verticaux, si éloignés de l'inimitable planche de bord XJ Série III.

Nous devons également à la vérité de rappeler que de 1975 à 1983, l'intérieur des XJ-S était dépourvu de tout placage de bois précieux. Si ! Ajoutez à cette caractéristique le tableau sans caractère et les sièges très fins, n'assurant qu'un maintien symbolique, et vous comprendrez le dépit des inconditionnels.

Les choses s'arrangent donc en 83 avec le lancement de la version HE (High Efficiency). En même temps que le moteur amélioré par l'adoption de la nouvelle culasse May, la XJ-S HE reçoit alors les fameux placages bois, un ordinateur de bord, et adopte de nouvelles jantes. La ronce de noyer contribue pour beaucoup à rendre l'habitacle de la XJ-S plus chaleureux, mais nous-ne saurions trop conseiller aux amateurs le choix d'un intérieur clair. L'intérieur noir est en effet vraiment très triste, les seuls bandeaux de bois ne parvenant pas à relever le tableau. Ils s'intègrent même alors moins bien parce que constituant la seule note colorée.

La XJ-S dont nous disposons arborait un intérieur gris clair superbe. Jaguar joue très habilement sur deux tons de gris: le cuir, plus clair, qui habille le principal des contre-portes et les sièges, et la moquette de teinte plus soutenue, dont sont recouverts le sol, le tunnel de transmission et le bas des portes.

L'ensemble a désormais très fière allure, et l'on en vient à oublier ce vilain groupe porte-instruments.



Les contre-portes bénéficient d'un dessin très réussi, à l'agencement en lignes horizontales et diagonales, et sont agrémentées d'un très long appuie-coudes et d'un petit vide-poches.



Sur la large console on retrouve l'autoradio, les commandes d'air conditionné assorties de quelques accessoires annexes et le fameux sélecteur en T, chromé, familier aux Jaguaristes. Au centre de l'auto, l'appuie-coudes abrite une petite coffre vide-poches.

Les deux places arrière accueilleront des passagers à titre de dépannage ou pour de petits trajets, mais Paris-Nice est évidemment à proscrire aux plus d'1,80 mètre...

Remarquons au passage que les sièges arrière bénéficient d'un dessin semi-baquet que l'on aurait aimé trouver également aux places avant.

L'impression générale est bien celle de voiture de grand luxe: bon sang ne saurait mentir.



250 DANS UN FAUTEUIL

Le moteur tourne sans bruit, et il faut accélérer pour vérifier au compte-tours qu'il est en marche. Sélecteur sur Drive, ça roule. La direction a l'assistance typique des Jaguar, à laquelle certains ne se feront jamais. Le volant gainé de cuir se manie du bout des doigts et le créneau le plus délicat devient un jeu d'enfant. Si la place convoitée ne mesure que 4,80 mètres, soyez sans crainte: vous y insinuerez sans problème les 475 centimètres de votre XJ-S. Et sans effort; un régal. Quant au voutour en R5 GT turbo qui attend ostensiblement la place, persuadé que vous ne parviendrez pas à y garer votre grosse voiture, il peut aller chercher ailleurs. La vie à bord du coupé XJ-S n'est que douceur. Douceur des commandes, douces manières du moteur, discrétion de la boîte, silence total. Merveilleux. Tout autour de vous est assisté, insonorisé. Le bois verni devant vous et la bonne odeur du cuir omniprésent vous charment. Le climatiseur dispense une douce atmosphère, la chaîne à quatre haut-parleurs diffuse en sourdine l'Adagio d'Albinoni.

Vous avez quitté la ville sans même y prendre garde. Au bout du long capot, l'autoroute défile. Seul le bruit des pneumatiques sur le sol est perceptible. Coup d'oeil au tachymètre : 230. Vous ralentissez, presque confus de vous être ainsi laissé emporter.



La principale raison de cette absence de sensation est évidemment l'étonnant silence qui règne à bord en toutes circonstances. Mais aussi une tenue de cap imperturbable, même aux plus hautes vitesses.

Nos mesures confirment les performances très élevées de la voiture.

Nous avons relevé 249 km/h en vitesse maximum et 28,2 secondes aux 1 000 m. D.A. Deux valeurs excellentes, qui rapprochent la XJ-S d'autres super-vedettes comme la Mercedes 560 SEC (249 km/h, 27,2 sec.) ou la Ferrari 412 (245 km/h, 27,7 sec.).

Des valeurs qui n'appellent pas de commentaires. Le comportement de la voiture mérite par contre que l'on s'y attarde. Dans le cadre oppressant de nos limitations de vitesses, la Jaguar est une voiture un peu molle, très souple (couple oblige), handicapée par sa boîte à trois rapports seulement et sa tonne sept bien pesée avec une personne à bord. Le tempérament de l'animal se révèle au-delà de 130-150 km/h. Souple, inattendu, il bondit soudainement, et au tachymètre, l'aiguille égrène imperturbablement les étapes d'une délinquance savamment savourée. 160, 180, 200, 220... l'aiguille poursuit une course régulière. 5,3 litres, évidemment...

Sur route droite, c'est la même efficacité, le même plaisir. L'auto tient parfaitement son cap, avale les bosses en douceur. Ici encore, et de manière accrue, le danger vient du silence qui tend à faire mésestimer la vitesse.

C'est évidemment dans les enchaînements de virages que la XJ-S est le moins à l'aise, encore qu'elle nous ait réservé dans ces conditions une très heureuse surprise en révélant une efficacité que nous ne lui soupçonnions pas. Elle souffre bien sûr toujours de cette fameuse boîte trois et de ce pont long qui déterminent d'énormes plages entre les rapports et amènent l'aiguille du compte-tours à regagner la partie gauche de son cadran et à recommencer sa progression, à chaque montée de rapport.

Les suspensions quant à elles s'acquittent parfaitement de leur tâche, Jaguar étant parvenu à réaliser un compromis très acceptable entre efficacité et confort. Ainsi trouve-t-on à l'avant de très classiques doubles triangles superposés et à l'arrière un système à triangle large embase + double combiné ressort-amortisseur. La firme britannique a opté pour des amortisseurs assez souples, mais monte des barres anti-roulis très raides. On obtient ainsi une heureuse synthèse, la XJ-S acceptant même d'être emmenée à bon train sur un tracé sinueux, tout en ménageant à ses occupants un confort bienveillant.



UNE EXCELLENTE AFFAIRE

Alors, finalement, que peut-on reprocher à ce coupé Jaguar si mystérieusement et injustement boudé?

Assurément une transmission désormais dépassée. La majorité des constructeurs, Jaguar soi-même, dote désormais ses boîtes automatiques de quatre rapports, et l'on parle de plus en plus de boîtes auto à 5 vitesses pour les prochaines Audi 300 et BMW 750.

Egalement l'absence d'ABS. Sur une voiture de 1 660 kg capable de 250 km/h, c'est vraiment gênant. Il est vrai que l'implantation de l'ABS sur une voiture qui n'a pas été prévue pour à l'origine est une opération compliquée, mais le XJ-S n'est à priori pas en fin de carrière et justifierait donc pleinement cet investissement.

Vers la fin de la dernière décennie, les Jaguar ont connu d'énormes problèmes de fiabilité. L'administration Egan est passée par là, et Jaguar a connu le redressement spectaculaire que l'on sait. Les Jaguar sont de nouveau des voitures fiables.

Mais en face de ces regrets, que de postes à inscrire à l'actif du coupé XJ-S.

Tout d'abord bien sûr son nom, parmi les plus prestigieux de l'industrie automobile mondiale. Mais aussi une ligne fantastique, agressive et racée à souhait. Toute la noblesse du V12.

Des performances très élevées, et en prime un comportement surprenant, d'une efficacité bien réelle. Une auto de grand luxe, livrée toute équipée, sans option. Et plus fort que tout, un prix plus qu'intéressant de 312 000 francs. Mal connue, mal aimée, la Jaguar XJ-S constitue pourtant l'une des meilleures affaires du moment pour "rouler autrement".

Choisir une XJ-S, c'est choisir le confort et les performances, c'est exprimer un bon goût certain, et pour beaucoup moins cher qu'on pourrait le croire. Mais chut, ne le répétez pas...





CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur	
Type	VI2 à 60°
Cylindrée	5345 cm ³
Puissance maxi	295 ch à 5500 trs
Couple maxi	44 mkg à 3 250 trs
Alimentation	Injection électronique Lucas-Bosch
Transmission	Aux roues AR BA. 3 rapports Autobloquant
Direction	Assistée
Freins	Quatre disques, ventilés à l'avant
Pneumatiques	215 x 70 VR 15
Dimensions	Long. 4,75 m Larg. 1,79 m Haut. 1,26 m Empat. 2,59 m
Poids	1660 kg
Consommations	
90km/h	10,4 l
120 km/	12,6 l
Ville	18,1 l
Performances	
Vitesse maxi	249 km/h
1000 m. DA.	28,2 sec
Prix	312 000 F
Options	Sans. Intérieur cuir, air conditionné automatique, rétroviseurs électriques et verrouillage centralisé en série.

