

# LA NOUVELLE JAGUAR XJ6 4 LITRES

## UNE BELLE BATAILLE CONTRE LA RICHESSE ALLEMANDE ET, DEMAIN, JAPONAISE !

Avec sa nouvelle berline 4 litres, Jaguar entend bien ne pas se laisser distancer sur le marché américain par Mercedes et BMW, eux-mêmes aiguillonnés par Toyota, Nissan et Honda. Une chose est certaine, la bataille sera rude et la marque anglaise fera difficilement le poids sous l'angle financier...

**J**aguar !... Il fallait vraiment que la symbolique de ce nom soit ancrée dans les mémoires pour qu'il survive à l'interminable traversée du désert dont la marque a souffert sous le règne douloureux des divers avatars de la British Motors Corporation ! Et puis, de par la grâce d'une privatisation dont le principe a parfois pour effet de séparer le bon grain de l'ivraie (ou inversement), Jaguar s'est retrouvé entre les mains de saint — pardon, sir — John Eagan, dont la poigne de fer et de velours a su ressusciter la bête bondissante, dont les fameuses chasses sarthoises hantent encore le souvenir des années 50...

Bon. Tout cela, c'est vrai. Il est toujours réconfortant de vérifier à quel point l'industrie automobile, avec tout ce qu'elle comporte de poids financier et donc de rigueur (voire de lourdeur) administrative, est capable de temps à autre de jouer de la baguette magique, au point de transformer la plus irrémédiable des Balaklava en une reconquête digne de tous les Rodrigue !

Mais les relations qu'entretient le lyrisme avec les comptes d'exploitation n'en sont pas moins extrêmement ténues et Jaguar a eu beau jouer les David d'étonnante manière aux 24 Heures du Mans 1988, il n'en demeure pas moins que lorsque, cette année, la toute-puissante Daimler-Benz a jeté sur la même piste une escarcelle à l'intérieur de laquelle les Japonais n'ont pas encore réussi à glisser leurs doigts (crochus comme il se doit), le beau félin de Coventry a été contraint à retour-

ner dans ses brumes natales, la queue entre les jambes...

Ainsi, la bataille n'est pas gagnée pour Jaguar et il est à craindre qu'elle ne le soit jamais à coup sûr, tant la lutte pour la vie est sans merci au royaume de la voiture de luxe, qui constitue un marché extrêmement juteux sur le plan financier, tout en recelant un choix de pièges et de chausse-trappes particulièrement abondant. En effet, la versatilité d'une clientèle devant laquelle les plus chatoyants tapis rouges sont déroulés en permanence s'ajoute aux investissements sans cesse grandissants exigés par la recherche, cela pour donner naissance à un contexte dont la complexité et l'affabilité n'ont sans doute d'égales que l'ambiance des négociations diplomatiques au Moyen Orient.

En fait, Jaguar se trouve bon gré mal gré installé à une table de poker où se joue un jeu d'enfer. Les « surblindes » se succèdent. Il faut jeter sur le tapis des jetons de plus en plus lourds, simplement pour voir et, bien entendu, le moins riche à ce jeu risque fort d'y laisser sa chemise, quelle que soit son habileté.

L'apparition de Toyota, de Nissan et bientôt de Honda dans ce cercle où, jusqu'à présent, les joueurs, tous européens, se connaissaient bien, a introduit de surcroît un facteur aléatoire dont personne n'est encore capable de définir la portée précise, sauf pour prédire une bataille impitoyable sur le seul marché capable d'absorber en grandes quantités les modèles les plus coûteux, à savoir

les Etats-Unis !

Et, à ce propos, je ne résisterai pas au plaisir de rapporter une question — savoureuse dans sa naïveté profonde — posée au cours de la conférence de presse récemment tenue par Jaguar : « *N'est-il pas dangereux pour Jaguar que 80 % de sa production soit vendue aux USA ?...* » Fort heureusement, le porte-parole de la firme sut faire preuve d'un flegme tout britannique pour répondre que le danger était en effet réel mais qu'il ne voyait pas de quelle manière y remédier... Car, en fin de compte, il est évident qu'un constructeur est bien obligé de prendre ses clients là où ils se trouvent !

C'est donc avant toute chose dans le but de renforcer sa position entre Sunset Boulevard et la Battery que Jaguar vient de présenter une nouvelle version de sa luxueuse XJ, avec un six cylindres dont la cylindrée a été portée à 3 980 cm<sup>3</sup> (au lieu de 3,6 litres), ainsi qu'une boîte automatique quatre rapports désormais bi-programmée — sport et normal —, cela sans oublier un léger restyling de la carrosserie et aussi quelques menus aménagements sur la planche de bord.

En bref, la philosophie de la voiture n'a pas changé et, dans la mesure de ses moyens, Jaguar s'attache à renforcer son image de voiture luxueuse mais sportive, dans la plus pure expression d'une tradition britannique érigée à base de cuirs souples et de bois vernis. Si l'on considère le contenu du vaste capot, le long six cylindres en ligne est tou-

Suite page 118







Quel que soit l'angle sous lequel on le considère, la XJ 40, légèrement retouchée pour la circonstance, allie le classicisme à une distinction très à l'écart des exigences parfois contraignantes dictées par le strict respect de l'aérodynamique. Quant au six cylindres, il conserve un aspect extrêmement évocateur...

B.P. 107  
TEL: 02 37 77 77 77  
INFORMATION ET LECTURE



## JAGUAR XJ6

Suite de la page 116

jours orné de ses deux arbres à cames en tête mûs par chaîne et chargés de commander 24 soupapes. L'alimentation est effectuée à l'aide d'une injection électronique Lucas, une gestion commune contrôlant également l'allumage. L'augmentation de cylindrée a été obtenue par allongement de la course de 92 à 102 mm et la puissance atteint maintenant 223 ch à 4 750 tr/mn, soit une augmentation de 24 ch. De son côté, le couple maximal a augmenté de 5,5 mkg et, de surcroît, il est obtenu dorénavant à un régime plus bas de 350 tr/mn, ce qui ne gêne rien. Enfin, et bien que l'argument ne soit peut-être pas de nature à impressionner outre mesure une part importante de la clientèle, je signalerai que le vilebrequin, hier en fonte, est maintenant constitué par une très belle pièce d'acier forgé !

S'installer au volant de la nouvelle XJ-6 est d'abord un plaisir pour les yeux, qui serait sans doute encore renforcé si une diminution du diamètre du très beau volant permettait une meilleure accessibilité, compte tenu de la hauteur libre ainsi que de l'épaisseur du siège et de son dossier, tous deux fort épais et tendus d'un Connolly absolument parfait. La

planche de bord a été d'autre part très judicieusement débarrassée de quelques gadgets numériques superflus, qui constituaient autant d'anachronismes. Le jeu des traditionnels cadrans ronds est donc reconstruit dans sa pureté, seules les commandes de l'ordinateur de bord venant introduire un élément plastique qui gagnerait, lui aussi, à être remplacé par une petite console plaquée bois verni. Mais, globalement, l'ambiance du poste de conduite est extrêmement agréable, très britannique, et constitue d'ailleurs l'un des attraits majeurs de la voiture.

La clé de contact tournée, le moteur affiche une grande qualité côté équilibrage mais l'insonorisation ne paraît pas traitée avec la même efficacité que sur d'autres voitures modernes, à moins qu'il ne s'agisse d'une volonté délibérée de fournir à l'acheteur, et sans supplément de prix, un grondement d'ailleurs mélodieux, pour l'amateur tout au moins... Il est vrai que, de toute manière, la carrosserie n'est pas exempte à grande vitesse de quelques sifflements aérodynamiques dus à un Cx médiocre (0,37).

J'ai conduit deux voitures, l'une disposant d'une boîte mécanique Getrab à cinq rapports et l'autre de la nouvelle automatique programmée à quatre vitesses. Je pense qu'à moins d'être extrêmement motivé à ce pro-



pos, il ne fait aucun doute que la boîte automatique est mieux adaptée à la physionomie générale de la voiture, quoique les réactions soient indiscutablement plus vives avec la Getrab, tout au moins lorsqu'il s'agit d'arracher à l'instant du démarrage une masse assez considérable...

Outre sa programmation qui permet de modifier de façon sensible et à tout instant les paramètres régis-

sant les montées et descentes des divers rapports — la sélection du programme « sport » permet de conserver les intermédiaires plus haut, sans qu'il soit nécessaire de presser particulièrement l'accélérateur — cette boîte possède une double grille, l'ensemble se présentant sous la forme d'un U dont la branche droite contient les commandes classiques : P, N, R, D, etc., tandis que la

**AVEC LE GPL CARBURANT**

**ROULEZ** → **ECONOMIQUE**  
→ **ECOLOGIQUE**  
→ **PRATIQUE**



**B.P. 169 77335 MEAUX CEDEX**  
**TEL : (1) 64 33 06 07**

DOCUMENTATION ET LISTE INSTALLATEURS REGIONAUX SUR DEMANDE


# cosmove

## TURQUIE

### LES TROIS CIVILISATIONS

**Charme, histoire, passion : les clefs d'un succès.**

Un programme riche dont la réussite tient principalement à son équilibre : Istanbul, Bursa, Ephèse, Aphrodisias et Pammukale, des sites archéologiques encore empreints de mythologie.

 7 jours à partir de : **4230<sup>F</sup>**  
**Toujours le meilleur rapport qualité/prix**

*Dans votre agence de voyages*

L'EXPERIENCE AU SERVICE DU CLIENT Tél. : 42.61.57.33

Lic A538

Movant



**Une superbe planche de bord qui, sauf en ce qui concerne la console de l'ordinateur de bord, sait utiliser le bois de façon cohérente...**

branche gauche permet d'user du levier à la manière d'une boîte mécanique, en actionnant à volonté chaque rapport et en interdisant à la boîte d'accéder au rapport supérieur!

De la sorte, tous les styles de conduite sont permis et, les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> rapports bénéficiant en outre d'un verrouillage interdisant tout glissement du convertisseur, il est parfaite-

ment possible de conduire de la manière la plus sportive qui soit, avec des temps de passage très brefs, tout particulièrement en rétro où, si besoin est, il est possible d'asseoir la voiture au freinage sans doute plus rapidement qu'avec une boîte mécanique!

Incidemment, la boîte automatique fait également office de filtre insonorisant très efficace par rapport à la boîte mécanique qui laisse parvenir les décibels jusqu'à l'habitacle avec une bonne volonté regrettable.

Bien que la XJ-6 soit une longue et large automobile, elle révèle une maniabilité qui permet de la secouer au volant dans une certaine mesure, sans qu'elle paraisse en prendre ombre. Dans les limites des possibilités d'une suspension 100% classique, le compromis entre la tenue de route et le confort a été réalisé adroitement, approximativement à 50/50, c'est-à-dire en renvoyant les adversaires dos à dos... La tendance au roulis n'est pas trop accentuée, le tangage à l'accélération ou au freinage se maintient dans des proportions très acceptables, cela avec un réel confort que seule vient ternir la relative facilité avec laquelle la suspension parvient en butée au passage des cassis ou dos d'âne accentués. C'est pas mal mais...

En réalité, on touche ici à l'un des domaines où Jaguar n'a pas le droit

de se laisser distancer, même si les frais d'étude sont élevés. La XJ-6 doit être équipée d'urgence et en série d'une suspension à amortissement piloté, de manière à ne pas paraître ridicule, comparée à une XM ou à une 605 qui, à ce point de vue, viennent de jouer un fort mauvais tour à toutes les voitures de prestige, sportives ou non!...

Cela étant, la direction est précise, douce, mais son assistance devrait, elle aussi, bénéficier des derniers progrès de la technique, c'est-à-dire être capable de moduler sa puissance en fonction de la vitesse. Quant au freinage, il bénéficie en série, et c'est heureux, d'un système antiblocage et, les possibilités de la boîte aidant, il permet de contrôler sans difficultés la voiture, tout au moins aux vitesses que j'ai pu atteindre sur les routes écossaises, dont le rythme des virages paraît parfois être calculé en fonction de l'influence perturbatrice d'un pur malt qui fleurit à tous les carrefours...

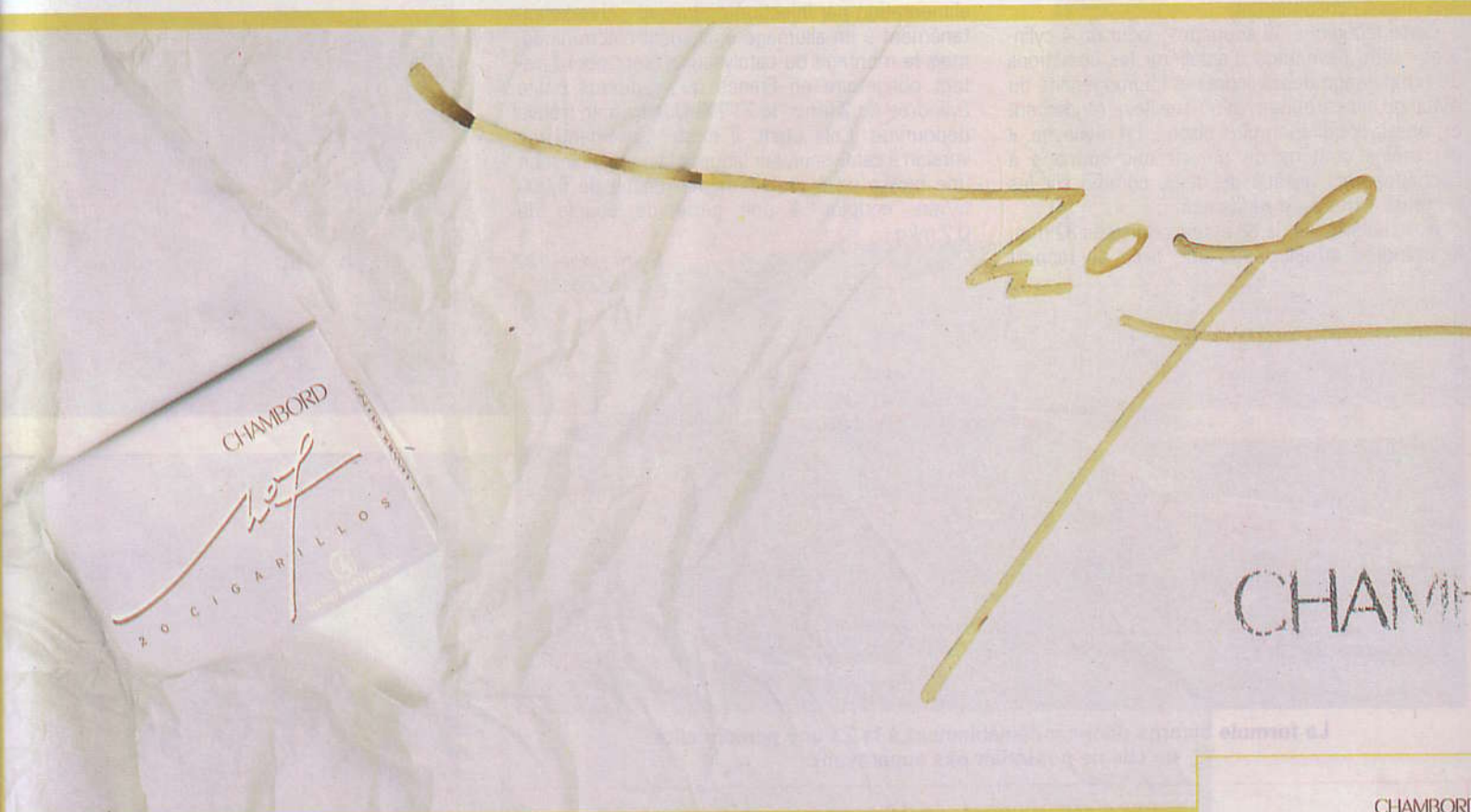
L'équipement est dans son ensemble particulièrement luxueux et complet, avec toutefois quelques carences, dont l'absence d'une commande de descente automatique de la vitre conducteur paraît être la plus criante. Le volant devrait par ailleurs être réglable dans les deux dimensions et la radio pourrait avantageusement bénéficier de comman-

des situées à proximité du volant.

A cela près, l'ensemble correspond bien à l'idée que l'on se fait d'une voiture de grand luxe, ce qui amène tout naturellement à se poser la question: « Comment Jaguar procède-t-il pour vendre des voitures d'un tel standing à des prix souvent inférieurs de 50% à ceux pratiqués par ses concurrents allemands? » Je pense qu'il ne faut pas se voiler la face: les miracles n'existant pas, la marque de Coventry a délibérément choisi, et ce depuis la XK 120, de sacrifier une part de la technique pure — le plus souvent invisible —, au profit d'un agrément d'habitat et aussi d'un respect de la performance, ce qui constitue un choix parfaitement valable.

Et s'il est exact que, comparée à une Mercedes utilisée de la même manière, une Jaguar vieillira sans doute plus rapidement et ne fera pas preuve d'une fiabilité comparable tout au long de son existence, il n'en est pas moins vrai qu'une XJ présente, outre une aura de grande qualité, un rapport prix-prestations séduisant et que le plaisir de prendre place dans un habitacle équivalent à lui seul à un art de vivre, représente une valeur mal chiffrable dans l'absolu, même — voire surtout — si les partisans des voitures allemandes sont d'un avis différent...

André COSTA



CIGARES CHAMBORD N° 7 DE HENRI WINTERMANS. 100% TABAC.

