



# S-Type v6 2.7D Sport



Crime de lèse majesté pour les uns, réalité économique pour les autres, aujourd'hui, Jaguar se conjugue en diesel. Enfin ! Pour offrir à la clientèle d'autres solutions que les classiques teutoniques, les Anglais se sont associés aux Français pour donner naissance à un bijou de précision, le V6 diesel biturbo de 2.7 litres de cylindrée. Le conservatisme britannique est préservé puisque le silence et l'onctuosité sont maintenus. Le diesel concocté en collaboration avec PSA est vraisemblablement un des meilleurs V6 diesel du marché. L'admission manifeste la patte française avec sa technologie d'injections multiples par rampe commune sous pressions élevées. La violence des explosions et les claquements caractéristiques du diesel sont fortement amortis.

De son côté, Coventry a jonglé avec la souplesse, l'absence de vibrations, l'acoustique et le raffinement du moteur. Pour réaliser ce projet, ont été mis en œuvre une courroie à la place de la chaîne,

un carter à double paroi, des couvre-classes composites avec un isolant élastomère, des supports moteur hydrauliques. De la précision de bijoutier comme d'habitude chez les ingénieurs anglais ! Le bilan présente une discrétion remarquable, perceptible uniquement lorsque la vitre est baissée dans les parkings citadins. Au-delà des caractéristiques physiques du groupe propulseur, celui-ci fait preuve d'une souplesse stupéfiante sur la route avec une consommation contenue compte tenu du poids de la voiture, de la boîte automatique, des prestations disponibles...

Quand le client, certainement un rebelle policé, regarde chez Jaguar pour son prochain achat, c'est qu'il désire se démarquer du lot de ses compères. Les réalités de la route imposent aujourd'hui

## Grande routière de luxe

Prix du modèle testé :	<b>53.950 €</b>
TMC :	<b>2.478 €</b>
TR :	<b>875 €</b>
Autonomie : 70 litres = 800 km	

de privilégier la douceur, les anticipations, le partage de l'espace et une relative inertie. La boîte automatique de six vitesses est lente en

comparaison de certaines boîtes séquentielles. Mais, quelle douceur et quelle précision de fonctionnement. Le bilan est étonnant : le rapport prix/équipement donne un avantage considérable à Jaguar face à la plupart de ses concurrents.

La Jaguar est cependant plus qu'un moteur ! Fût-il exceptionnel. Elle, qui jusqu'ici était le symbole du faste somptueux de l'Albion cossue, gagne au fil du temps en agressivité et en efficacité. Le capot moteur est maintenant en aluminium, il faut bien éliminer quelques kilos superflus et surtout répartir correctement les masses. La planche de bord en aluminium de la version Sport

remplace les traditionnelles boiseries. Jaguar concède à la mode certes ! Pourtant, le conservatisme se note dans certains détails. La boîte automatique séquentielle attendra. La mythique commande en J de Jaguar a encore de belles années devant elle.

Sur la route, la propulsion anglaise se montre équilibrée et sereine. Même sur un revêtement trempé, la S-Type se pilote sans appréhension et sans effort. Les traditionnelles aides électroniques à la conduite rassurent : avertisseur de stationnement, assistance au freinage d'urgence, contrôle de trajectoire, abs, antipatinage, direction à assistance variable, régulateur de vitesse... On regretterait à cet engin un chouïa d'agilité. Le poids est présent. Il se ressent tant pour la tenue de route que pour les accélérations pataudes et pourtant musclées. La maniabilité est surprenante. Enfin, Coventry garantit ses productions pendant trois ans.

