



*ARTE*    S O B R E    R U E D A S

JAGUAR XJS

**GALLERY**



JAGUAR XJS: ARTE Y REFINAMIENTO



## DISEÑO Y UN CONCEPTO

### *Club Jaguar España*

Fue presentado en 1975, al momento de nacimiento del modelo XJ-S y los años subsiguientes hasta 1996, cuando Jaguar presenta su sustituto, el Jaguar XK. Es la historia de un modelo que nació y vivió bajo la sombra de un gigante, su predecesor, el Jaguar E-Type.

El primer Jaguar XJ-S salió al mercado en 1975 como un modelo de 1976 y vino a reemplazar al popular y exitoso modelo E-Type. Igual que su predecesor, el XJ-S utilizó el motor V-12 y fue producido con transmisión automática o manual,

pero al poco tiempo la transmisión manual, fue descartada. Los motores de 12 cilindros no eran muy comunes, y los pocos que había provenían de los grandes fabricantes Italianos como Ferrari y Lamborghini. El auto inglés comparó favorablemente con ambos vehículos italianos, acelerando de 0-60MPH en unos 8.9 segundos y alcanzaba una velocidad máxima de 142MPH. Jaguar reclamó que el XJ-S tenía un mejor coeficiente aerodinámico que el E-Type, difícil de creer, pero cierto.

## UNA LARGA HISTORIA

**L**a primera serie del Jaguar XJ-S utilizó una transmisión automática Borg-Warner, cuyo diseño estaba basado en una caja de transmisión en acero y una bancada separada que estaba fijada con tornillos a la caja y al motor. En el 1979 Jaguar optó por utilizar una transmisión Turbo Hydro-Matic General Motors. La TH400, como es conocida, utilizaba una caja de aluminio y la bancada era integrada (una sola pieza).

El "timing" de Jaguar al sacar el XJ-S de 12 cilindros tal vez no fue el ideal, ya que internacionalmente se pasaba por una difícil situación con la crisis del petróleo. El XJ-S recibió fuerte crítica por su diseño, particularmente la sección detrás de las ventanas laterales. Buscando alternativas frente a las críticas del diseño del XJ-S, Jaguar consignó en Pininfarina el crear un nuevo diseño que fuese más atractivo a los entusiastas de la marca, particularmente a los puristas y fervientes adoradores del E-Type. Pininfarina respondió con un creativo diseño digno del sucesor del legendario E-Type, que fue exhibido en el "London Auto Show" del 1978, pero el mismo nunca fue a producción.

Comenzando en junio del 1981, el XJ-S recibió un motor denominado HEE por sus siglas "High Efficiency Engine", de mayor economía en combustible, pero que

de "carambola", recibió también mayor potencia, 295HP en Europa y 263HP en los Estados Unidos. Al mismo tiempo, el XJ-S recibió algunos cambios cosméticos, como aros de aluminio de 5 patas, cubiertas cromadas en la parte superior de las defensas y laminado en madera en el panel de instrumentos, consola y puertas.

En 1983, debutó una nueva versión cabriolet, con el motor 3.6 litros AJ6 de Jaguar. El XJ-SC. El nuevo XJ-SC, los asientos pequeños (jump seats) fueron eliminados, creando un verdadero vehículo de dos personas. El XJ-SC no era un verdadero convertible, pero tenía una pieza central de la capota que podía moverse, pero la estructura al estilo targa se mantenía intacta. Con la llegada del motor de 3.6 litros AJ-6, se presentó también una transmisión manual de 5 velocidades para todos los modelos 6 cilindros. Este modelo en particular, con su transmisión manual Getrag, no fue exportado a los Estados Unidos hasta 1994 y aun entonces, en cantidades muy limitadas. El modelo XJ-

[Sigue en pag. 3](#)

# DISEÑO

## INTEMPORAL

### JAGUAR XJS



*Jaguar XJS en movimiento*

Pocas veces se consigue un diseño y una estética intemporal, y sin duda Jaguar aglutina un gran número de coches que logran pasar por el tiempo, manteniendo las mismas impresiones que cuando fueron presentados. En este caso, el Jaguar XJS fue diseñado en 1971 y presentado al público en 1975, sustituyendo al E-Type.

Tras sufrir numerosas críticas, se mantuvo en producción hasta 1995, demostrando así el acertado diseño y adelantó a la competencia en la llegada del GT (Gran Turismo) del que hoy vemos ejemplos como el BMW 645, Mercedes Benz SL, etc.



### ART JAGUAR XJS

# XJS JAGUAR

## EL ÚLTIMO DISEÑO DE WILLIAM LYONS

Esta obra de arte fue el último diseño en que el prestigioso fundador y diseñador de Jaguar participó, cerrando así una mítica carrera antes de iniciar su jubilación en 1972, por esta razón se le considera uno de los últimos modelos Jaguar legendarios al estilo de su fundador.

Sustituto del E type su éxito ha sido paulatinamente mayor con el paso de los años, debido a que ha sido un automóvil anticipado a su tiempo.



[Viene de pag. 2](#)

SC de tipo Targa fue reemplazado por un verdadero convertible en 1988. Antes de esta fecha, existieron varios modelos convertibles conocidos como "Hess & Eisehardt, una firma de carrocería de Ohio, que fabricó unos 2,100 de estos modelos, bajo consignación de Jaguar, previo a 1989, cuando salieron los convertibles de la fábrica.

En 1988-1989 se produjo una versión especial bautizada con las siglas XJR-S, una versión del V-12 5.3 litros producida por TWR (Tom Walkinshaw Racing), para conmemorar el triunfo de Jaguar en la prueba de Le Mans. La producción total de este modelo fue de solo 100 autos, todos destinados al mercado europeo solamente. Después de septiembre del 1989, se efectuó un cambio para el uso de un motor V-12 de 6 litros de desplazamiento.

En 1991 Jaguar rediseñó su auto y lo nombró nuevamente XJS. Un año más tarde regresó el convertible. Los Jaguar XJS del 1991 al 1996 recibieron el nuevo motor 4 litros AJ6 de seis cilindros, y entre el 1993 y 1994, el motor de 12 cilindros fue aumentado a 6 litros. Hubo otros cambios importantes y prácticos como: nuevos frenos más efectivos montados a las afueras del diferencial trasero (los modelos anteriores usaban frenos "inboard" que se encontraban pegados a la caja del diferencial), otro cambio fue que los modelos de 12 cilindros recibieron una nueva transmisión 4L80E que utilizaba una cuarta velocidad como "overdrive".



## COMPRA DEL XJS V12 1991

A primeros de 2005 cansado de tener coches modernos, decidí buscar un coche que no se quedase "feo" o anticuado por no tener el último "restyling" y a su vez, algo muy importante, recuperar la sensación de conducir, puesto que los coches actuales (cualquiera) están tan bien diseñados que apenas notas la velocidad a la que

circulas, haciendo que te aburras lo suficiente como para ir pisando más y más el acelerador.

Y ya puestos, como no nos dejan correr, pues a abrir el techo para disfrutar del cielo y del paisaje.

Con estas premisas básicas, empecé a buscar el coche. Para mí el ideal de coche es un deportivo radical estilo Ferrari, con 2 puertas, ventanilla sin marco, aerodinámico, y muy potente... así que me puse a buscar en una excelente web alemana, coches con más de 250 cv y descapotables (sin importar la marca). Uno de los requisitos imprescindibles es el tamaño, un descapotable pequeño es un horror estéticamente, siempre les falta algo, les falta... tamaño!

Viendo fotos y precios, se repetía mucho un tal Jaguar XJS, con un aspecto interesante, buen motor, precios increíbles... así que decidí ver uno en real a ver si se queda pequeño y ver que inconvenientes podía tener.

Efectivamente en Madrid vendían un XJS coupe impecable y optamos por ir a verlo para comprobar si en real es grande o una castaña. Quedamos en Conde de Casal y el propietario del coche fue puntual, lo tenía aparcado al otro lado de la rotonda y desde lejos pude comprobar sus dimensiones y lo majestuoso de sus líneas. Evidentemente vimos el coche por dentro, hablamos con su dueño y lo tenía claro, el aspecto cumplía perfectamente lo que buscaba y ahora era cuestión de buscar

un descapotable a toda velocidad. De todas las motorizaciones había más V12 y a mejor precio que el 4.0 y el 3.6, además el V12 da más potencia, es mas suave y me dejé seducir por esta motorización puesto que podemos tener el ideal de un coche, que sea (deportivo, descapotable y encima con 12 cilindros...) ¿hay algo más? ¡Ah sí, que sea grande!

Los meses pasaban y localizamos un XJS en Munich a muy buen precio, color negro, V12 y descapotable, así que en Agosto de 2005 fuimos en avión "a ver" si estaba entero.

**A**terrizamos en Munich con Jose, un excelente amigo y apasionado por los coches. Nos llevamos varias direcciones donde buscar más XJS por si el primero estuviese muy mal. Había recibido fotos por internet por parte del propietario, pero claro, sin ver el coche no se puede saber realmente nada.

Al día siguiente de aterrizar, fuimos a ver el coche, el propietario nos contó un poco su historia y lo vendía porque acababan de tener un hijo y claro, un coche de 2 plazas era incompatible, además los gastos por tener otro coche más. Si le noté que sinceramente le dolió desprenderse del coche.

Debo reconocer que me dejé llevar por la impaciencia y el precio, así que lo compré sin dudarlo mucho.

La primera sorpresa fue que llegando a Stuttgart se formó caravana y empezamos a ver salir vapor de agua por el capó. Puedo asegurar que los sudores fríos aparecieron de inmediato. Ya había leído bastante sobre lo delicados que son estos motores y a 1600 km de casa, asusta todavía un poco más. Llegamos al centro de Stuttgart gracias a que era cuesta abajo, paramos el coche y compramos unas botellas de agua con gas para vaciarlas y llenarlas de agua normal. Tras gastar bastantes litros de agua y 4 horas, reanudamos camino a velocidades prudentes y vigilando la temperatura. Por suerte se hizo de noche y el calor dejó de ser un problema.

Con la preocupación de comprar una unidad que se acharraba, llegamos a Lyon con tan mala suerte que se rompió los rodamientos de la rueda delantera izquierda y no pudimos seguir. Sorprendentemente, **¡la rueda lo sujetaban las pinzas del freno!**

Lo espectacular del asunto, es que unas pocas horas antes, habíamos probado el coche en Alemania a velocidades de 245 km/h (según el velocímetro del coche). Hay que imaginarse que hubiera pasado si...

Cuatro días mas tarde pudimos repararlo y llegar a casa con el coche. Hicimos una valoración de las reparaciones mas esenciales y el estado era bastante complicado, no funcionaba el aire acondicionado, se recalienta, se salió la rueda, etc... queda claro que empezamos muy mal entre el XJS y yo.

Estudiamos los consejos que podemos encontrar en foros especializados de estos coches puesto que quienes trabajaban con estos modelos, ya están jubilados. Logramos poner coto a los problemas poco a poco y de manera razonable. Mientras tanto, con cuidado, el coche se podía usar (especialmente en invierno).

Cambiamos el distribuidor y los cables de encendido, los amortiguadores (lleva 6) por unos Bilstein, radiador nuevo, bomba de agua nueva, termostatos, poner en marcha el aire acondicionado, cambiar el viscoso por ventiladores eléctricos, por supuesto, rodamientos nuevos... y por último algunas renovaciones estéticas como la capota nueva, las maderas del interior y como no, unas llantas de alambre que son las que se ven en las fotografías.

Una vez que vas logrando tener el coche bajo control, el mantenimiento y el uso seguro del mismo no es complicado, ni caro ni frecuente. Me he percatado que es importante hacer uso del coche de vez en cuando o se acaba acharrando (si es que existe esta palabra).



# PRUEBA DINÁMICA DEL XJS

**E**l estilo de conducción no defrauda, es exactamente lo que te esperas, e incluso sorprende mucho teniendo en cuenta que el diseño del tren de rodaje que Jaguar no ha cambiado desde 1950, pero que en cambio, es el mismo que Jaguar utilizó en las carreras de competición, siendo muy efectivo.



Lo primero que sorprende es la comodidad en marcha de este modelo, tanto en baja velocidad como en carretera abierta. En baja velocidad, callejeando por ejemplo, el coche se comporta como una berlina de lujo, muy refinado donde no oyes el motor, y no percibes vibraciones de ningún tipo. Para lograr este asombroso efecto, Jaguar suspende todo el tren de rodaje y la dirección en gomas. Como ejemplo del extremo de la marca por filtrar toda vibración, la transmisión del coche está aislada del chasis y la propia caja de cambios está suspendida en un ingenioso sistema de amortiguación que la hace bascular.

En cuanto a carretera abierta, las curvas las toma sorprendentemente planas, sin cabeceo, transmitiendo aplomo y agrado de marcha.

Sin embargo, el tren trasero es excesivamente blando, lo que hace que el coche barquee bastante, que resulta agradable en paseo, pero desquiciante si quieres ir muy rápido. Es muy mala idea cambiar los amortiguadores traseros por otros duros, porque se necesita flexibilidad en el conjunto trasero para evitar que el coche patine por el elevado par motor del V12. Hay que recordar que salvo el ABS no tiene ayudas electrónicas de ningún tipo!

**CONSEJO:** Sucede que cuando se compra un XJS de bastantes años, puede que el juego de gomas esté dañado o desgastado y se tenga una percepción errónea del coche, pensando que es un hierro viejo con mal diseño. El juego completo de gomas no va mas allá de 100€ y te permite tener el coche como el primer día!

La suavidad de marcha es complementada por un poderoso motor V12 muy silencioso y para domar el sonido de este motor, las entradas de aire son muy estrechas, logrando un efecto "torbellino" pero lo que realmente quiere conseguir Jaguar con esto, es que la velocidad que el aire alcance para entrar en el motor, supere la velocidad del sonido, logrando así atrapar el ruido del motor y no dejarlo escapar al exterior.

**Aceleración y velocidad punta:** En su día fue el coche mas rápido con cambio automático, con 3 marchas va de 0 hasta 245 Km/h ¡y en solo 2 cambios!

A estas alturas estarás imaginando una potencia desbordada y explosiva, sin embargo no es cierto, un V8 tiene "más pegada" y es mas explosivo, sin embargo el V12 posee la virtud de dar una potencia enorme a bajas RPM e ir incrementando la velocidad poco a poco, suavemente y cuando te quieres dar cuenta, estás a velocidades nada recomendables pero muy divertidas. El V12 pierde por ejemplo en la aceleración para hacer un adelantamiento, pero gana en seguir dando más potencia en curvas, o en altas velocidades. Viene a dar una sensación similar a la que da un diesel (pero sin ruido y muy refinado).

El XJS con viento lateral es sorprendente porque no se mueve absolutamente nada te enteras solo por el ruido del aire, mientras observas como los demás balancean.

**Bastidor sobresaliente:** Uno de los mayores éxitos de este modelo es la rigidez del chasis, hasta tal punto que Aston Martin lo incorpora para su DB7 y lo evoluciona naturalmente a su gusto, pero refleja la excelente ingeniería del XJS.

Naturalmente en las versiones convertible se pierde mucha de la rigidez que le da tantas virtudes a este modelo, y por supuesto, el ruido del viento sobre la capota, son los peores aspectos de la versión abierta, pero sorprende que descapotado el ruido disminuye extraordinariamente y el flujo del aire por el interior es bastante moderado, virtudes que intrigan puesto que este coche nunca se diseñó para ser abierto.

En muy altas velocidades, los 2000 kilos de peso del conjunto le confieren un aplomo y presión sobre el asfalto que le otorga una estabilidad fantástica, pero esos mismos 2000 kilos hacen que tomar curvas a alta velocidad o hacer una frenada de emergencia se transforme en una experiencia complicada.

**Mucho ojo con el asfalto mojado!** Y lo digo porque ya he tenido sustos y sin buscarlos, simplemente "conduciendo normal".

Para los que decidáis por el XJS Coupé prepararos para ir en un coche de hace más de 20 años con una robustez, aislamiento sonoro y de vibraciones que los coches modernos de muy alta gama, solo pueden igualar.

Todo esto va acompañado por un excelente cuero que al ser de Connolly resiste muy bien el paso del tiempo, excelentemente bien combinadas por las maderas.

**Viajes Largos:** Es aquí donde el XJS se desenvuelve con aplastante naturalidad, devorando kilómetros de manera muy cómoda. Soy especialmente sensible en percibir que coches van a deslomarte con las horas y el XJS no logra fatigarte físicamente. En confort puede igualar al clase S de Mercedes (tuve uno modelo 2001 y puedo compararlo) eso sí, sin tantos botones, con una climatización bastante mejorable, unos limpiacristales del siglo pasado... ah es cierto, recordar ¡es que es un coche del siglo pasado!

**Logra el milagro:** Cuando voy en el XJS el coche me atrapa y me relaja, pudiendo ir de Madrid a Aranda a 100 km/h relajado, disfrutando, sin necesidad de pisarle. En cierto sentido, puede que este coche me esté salvando la vida.

Por último, **la estética es intemporal** sigue despertando las mismas emociones que cuando salió, es uno de los diseños más limpios y elegantes en la historia del automóvil (con permiso de los Aston Martin, claro).

**Leyenda negra:** Existe el convencimiento de que es un coche complejo de mantener y muy malo tanto en ingeniería como en la calidad de los materiales. Algo de razón lleva, pero solo algo. Hay que conocer un poco el coche y comprobar que con el paso de los años se rompen gomas, tuberías, conectores eléctricos, exactamente como en cualquier otro coche, solo que éste, lleva más de todo. Con un razonable mantenimiento preventivo es suficiente. Lógicamente conservar las gomas de la rampa de inyección de gasolina por 20 años no es buena idea, pero no es mal coche y no es nada insufrible de mantener. De todos los coches que he tenido, es el que mas guerra de taller me ha dado y sin embargo, el que más satisfacciones me reporta. El motor es literalmente indestructible y muy fiable.



**Agradecimientos:** A Mijaguar (Juan Luís y su novia, socios del club Jaguar España) que han demostrado infinita paciencia para la realización de este reportaje y nos han brindado una estupenda amistad, que disfrutaremos por muchos años.

# ¿ QUIERES COMPRAR UN XJS ?

Si tienes curiosidad por un XJS o incluso otro coche de otra marca pero ya entrado en años, debes seguir una serie de pautas básicas, antes de decidirte.

Lo primero de todo es tranquilidad, buscar con tiempo y comprar sin prisa. Al ser coches clásicos o casi clásicos es cierto que no hay muchas unidades a la hora de ele-

gir, pero el tiempo hace que cada mes, veas un par de unidades tranquilamente y vayas viendo el que te gusta.

Como además son coches que no tienen demanda, puedes ver unidades excelentes a precios de risa, muchos meses a la venta, lo que te permite comprar con más calma y seguridad.

El consejo principal que doy es que vayas siempre a ver el coche, con un amigo que sea crítico, frío, y que incluso piense que estás cometiendo un grave error, porque cuando vas con emoción, los defectos no los ves, solo concibes el coche como modelo, no como unidad y tu amigo puede fijarse tranquilamente en los arañazos en el motor (herramientas que se han usado mucho en algunas zonas y acaban arañando) golpes arreglados observando los anclajes originales, desgaste del suelo, volante, pomo...

1. Lo primero y ante todo, **el chasis**, la estructura: Debes comprobar en un elevador si los bajos están enteros. No es el primer caso de ver un Mustang maravilloso, perfecto de todo y que casi se partió por la mitad por los daños graves en el chasis. Con un destornillador puedes golpear aquellas zonas donde tengas dudas y lo descubres rápido. Si ves o descubres agujeros, márchate. Piensa que son muchos años encima y son métodos de protección anti óxido de la época un tanto dudosos.

2. Si el chasis está decente, fijarse en si ha tenido **golpes estructurales** observando las soldaduras de fábrica y la tornillería que se nota si ha sido tocado.

3. Entiendo que **el motor** Jaguar junto a las ratas y las cucarachas, es lo único que podría sobrevivir a una guerra nuclear, pero aun así hay que mirarlo bien. Si puedes probarlo un día de calor y ver si se recalienta es un buen comienzo, después si es posible, comprobar la compresión de cada cilindro, esto se realiza muy fácilmente retirando cada bujía y colocando el medidor (cualquier mecánico amigo de confianza te lo hace al vuelo).

4. **El interior** es una excelente prueba para saber si realmente el dueño ha cuidado bien el coche, por tanto, si está bien pero sin arañazos y desgastes no excesivos del cuero y las alfombrillas, la cosa pinta bien. Si además aporta las facturas de las reparaciones y del mantenimiento, entonces puede que sea el momento y la unidad a comprar.

## Si ya tienes uno o si vas a comprarte uno, lo que hay que hacer es:

1. Cambiar los cables del encendido y cada 5 años (80€)
2. Cambiar las tuberías donde va el combustible y cada 10 años (120€)
3. Juego de gomas del tren de rodaje y cada 15 años (120€)
4. Juego de tuberías del circuito de refrigeración y cada 10 años (90€)
5. Lo típico, correas, aceite motor y si puedes, caja de cambios con un grado más.

Por último, solo queda disfrutar de este magnífico modelo, con la tranquilidad de saber que es excelente, muy poco visto y perfectamente fiable.

En mi caso, puedo añadir una cosa mas, es un coche que utilizo casi a diario y conocemos casos como un V12 6.0 XJS convertible también que se usa todos los días como coche habitual.

Puede que incluso sea fiable y todo, al fin y al cabo.

Es muy importante hacer estos cambios y cada cierto tiempo, porque a igual que en un coche normal, en éstos también se rompen tuberías, gomas, etc por el paso del tiempo, pero las consecuencias son peores. Un V12 empapado de gasolina por la rotura de un tubo que vaya de la rampa al inyector, es suficiente como para que el coche salga ardiendo con mucha facilidad.

Con este mantenimiento preventivo y nada caro, no debes tener problemas importantes, tanto para este coche como para cualquiera.

# EXPERIENCIAS XJS:

**G**racias a Mijaguar que con su infinita paciencia facilitó el hacer realidad este reportaje y la fotografía que estáis disfrutando. Aprovechando esta oportunidad, le rogué que escribiera unas líneas sobre las impresiones y sensaciones que ha vivido en el XJS, cuyo valor es enorme debido a su neutralidad.



Tener la oportunidad de conducir un clásico es algo que no ocurre todos los días y más si estamos hablando del Jaguar XJS, modelo que vino a sustituir al legendario E- Type.

Cuando te ofrecen la posibilidad de poder conducirlo, no lo dudas ni un solo instante.

Consigue trasladarte a tiempos pasados, donde este modelo convivía con otros coches de su época. Teniendo presente este detalle te das cuenta que el Jaguar XJS contaba ya en aquel entonces con unos materiales nobles de muy buena calidad, muy adelantado a otros modelos con los que coexistía. Todo ello te proporciona una idea exacta de lo exclusivo que el Jaguar XJS fue en su momento y que hoy día no ha perdido ni un ápice.

Para terminar estas líneas quiero parafrasear a Pablo, el Presidente del Club Jaguar, cuando una vez comentó algo que encierra en sí mismo una gran verdad y es que cualquier modelo de esta marca, al final de sus días termina en manos de amantes o aficionados del mundo del motor, cosa que a otras marcas no le ocurre, sino al contrario.

En resumen, conducir un Jaguar es otra cosa.

Autor: Mijaguar (Juan Luis)



Jaguar Club España ^Foto interior consola

Como Presidente de JaguarClub, quiero dar la bienvenida a todos los aficionados al mundo del motor y en especial a los propietarios y admiradores de la marca Jaguar.

Un grupo de aficionados, hemos creado este club, con mucha ilusión, como continuación de la labor que veníamos realizando durante mas de cuatro años en ForoJaguar.es para dar una entidad jurídica a las mismas y como reconocimiento a todos los miembros que en estos años nos han dado su apoyo, disfrutando de grandes momentos.

Los fines del club son :

- a. Proteger los intereses y fomentar las actividades sociales de los propietarios de automóviles, aficionados, a la marca Jaguar, en cualquiera de sus versiones y años de fabricación.
- b. Servir de vínculo de unión entre personas con aficiones comunes, y en esta Asociación en particular, a la tenencia y disfrute de vehículos automóviles de la Marca Jaguar.
- c. Organizar actividades de carácter lúdico y deportivo: concentraciones de socios, excursiones, concursos de calidad, etc.
- d. El intercambio de información sobre mecánica, documentos, compra-venta de vehículos, asesoramiento en temas legales, mecánicos, repuestos, etc.

[WWW.JAGUARCLUB.ES](http://WWW.JAGUARCLUB.ES)

[p.poblacion@jaguarclub.es](mailto:p.poblacion@jaguarclub.es)

## S O B R E E S T E A R T Í C U L O

La finalidad que pretende este artículo es la difusión objetiva y emocional de este modelo de Jaguar desde el punto de vista de un propietario real, sin intereses económicos en su análisis, tratando de transmitir toda la información posible para que quienes estén interesados en adquirirlo, puedan decidir de manera más objetiva si les merece la pena o no.

También tratamos de desmitificar algunas cosas para animar a quienes tengan un punto de vista negativo con respecto a este modelo, para que puedan tener realmente datos veraces sobre los que construir una idea más precisa de este magnífico automóvil e incluso vean interesante hacerse con uno de estos ejemplares para disfrutarlo con plenitud y sin miedo.

JAGUAR XJS ART

GALLERY