

JAGUAR CONTRE JAGUAR : LE DEBAT EST OUVERT



Est-ce que le cabriolet Celebration, dernier représentant de la lignée des XJ-S "traditionalistes", soutient la comparaison avec un des premiers XK8 de la nouvelle génération des cabriolets "modernistes" ?

Pour la revue Jaguar World Monthly, Jim Patten s'est posé la question et fait un point des avantages et inconvénients de ces deux cabriolets.

On nous enseigne que l'évolution, c'est le processus d'amélioration d'une espèce, permettant l'adaptation à son environnement dans les meilleures conditions possibles.

C'est aussi ce qui se passe dans le monde de l'automobile, ce dont nous ne pouvons pas nous plaindre. Le processus de l'évolution, c'est dans les bureaux d'études des constructeurs qu'il se développe : l'imagination s'y dépense sans compter, pour produire des modèles alliant toujours de mieux en mieux plaisir d'utilisation et qualité de construction. Dans l'histoire de Jaguar, il ne manque pas d'exemples de l'évolution constatée, et on peut citer l'un d'eux : ce sont des nécessités d'amélioration du confort et d'agrément d'utilisation qui ont conduit à l'évolution des premiers modèles des XK 120 vers les versions XK 150.

D'un autre côté, cette nécessaire évolution ne doit pas s'accompagner d'un moindre plaisir de conduire, et c'est vrai que les XK 150 n'offraient pas exactement les mêmes sensations de conduite que les XK 120.

Néanmoins, la Type E qui succèdera aux XK, aura à sa sortie dans les années 60, un effet de nouveauté au moins égal, voire même supérieur, à ce qu'avait été l'attrait des XK 120, à leur époque, juste après les années de pénurie automobile de l'immédiat après-guerre.

Il faut toutefois reconnaître que la théorie de "l'évolution automobile" a été bien ébranlée, lors du remplacement de la Type E par le nouveau coupé XJ-S.

On entend fréquemment dire que la sortie de l'XJ-S a été accompagnée d'un silence...impressionnant, et ce n'est pas totalement faux. Mais souvent on oublie alors que la Type E avait fait son temps et qu'au milieu des années 70, c'étaient des lignes plus anguleuses qui étaient devenues à la mode.

Bien sûr, 30 ans après, le succès remporté par les XJ-S n'est mis en doute par personne, et seul le silence des détracteurs d'il y a 30 ans...se fait entendre! Malgré ce succès, quand le temps vint pour les XK8 de remplacer les XJ-S, ce fût au bon moment et tout était prêt pour que soit franchi chez Jaguar un nouveau pas en avant dans l'évolution.

Les XJ-S et XK8 sont des voitures de caractère bien différent, et il y a sans doute peu de propriétaires qui puissent se poser la question de passer de l'une à l'autre. Malgré tout, aujourd'hui, les prix des deux modèles sont relativement proches, et la question a été posée par un bon nombre de lecteurs du choix entre un des derniers exemplaires produits des XJ-S et l'un des premiers sortis dans la série remplaçante des XK8. La comparaison effectivement s'impose...



CABRIOLET CELEBRATION (1995)

Les pluies des derniers jours s'étaient estompées et c'est une belle journée qui s'annonçait quand nous avons rencontré Les SHAW, propriétaire d'un cabriolet Celebration à la présentation impeccable (on notera aussi l'immatriculation très "personnalisée" de cet exemplaire). Les se trouvait là, quand en 1995, la voiture a passé le test d'étanchéité, à l'usine Jaguar, avant qu'elle ne soit livrée à l'un de ses amis. Quelques années après, quand l'opportunité d'acheter la voiture s'est présentée, cela a été pour lui une occasion à ne pas manquer.



Un coup d'oeil d'ensemble à la voiture fait prendre conscience des différences avec les modèles produits 20 ans plus tôt, même si la ligne générale est inchangée, et avec les jantes en alliage élégantes, et les pneus à taille basse, la voiture a gagné en fonctionnalité. En mai 1995, pour commémorer les 60 ans de la marque Jaguar, le modèle Celebration a remplacé les précédentes versions des XJ-S. Le moteur est toujours la version AJ16 du 6 cylindres développé en 1994, avec un allumage plus performant, l'injection séquentielle, et la puissance de 238 CV (norme BHP) reste inchangée, en version catalysée bien sûr. La boîte auto. 4 est identique à celle déjà connue, avec toujours la possibilité du choix d'une BM5.

A l'intérieur de la voiture, on est toujours dans une XJ-S, même si pratiquement tout a changé par rapport au coupé d'origine, et "l'évolution" a été telle que plus rien ne subsiste de cette époque. Les boiseries sont plus présentes que jamais, les deux sièges, ceux de l'avant, hyper-confortables; ceux de l'arrière sont bien là aussi, mais pas vraiment utilisables par des adultes.



Cabriolet	XJ-S 4.0 Celebration	XK8
Type de moteur	6 en ligne, 24 soupapes, 2 arbres à cames en tête	V8 , 32 soupapes, 2 arbres à cames en tête
Cylindrée (cm3)	3.980	3.996
Puissance maxi. (norme BHP) CV	238 à 4.700 tr/mn	290 à 6.100 tr/mn
Couple maxi. (m/kg)	40,0 à 4.000 tr/mn	40,1 à 4.250 tr/mn
Longueur totale (m)	4,830	4,776
Poids (kg)	1.830	1.705
Vitesse maxi. (km/h)	227	(limitée à) 250
Km départ arrêté (secondes)	29,2-29,4 (estimation)	27,9
Consommation moyenne (litres par 100 km)	12,3	12,3

S'installer au volant d'un cabriolet comme ça, c'est quelque chose! Un peu une "Célébration" des années d'antan de la marque Jaguar, comme le nom de la voiture l'indique. Toujours prêt à démarrer, le 6 cylindres est à la fois discret et parfaitement onctueux. Soutenant presque la comparaison avec le V12, ce moteur est toujours une référence dans sa catégorie. Le levier de la boîte auto. est d'un maniement aisé, et avec la puissance disponible, les accélérations sont d'un bon niveau.

Sur route, la tenue de cap et le comportement impressionnent toujours favorablement. Certains ont pu se plaindre d'un manque de rigidité du soubassement de la voiture, mais c'est réellement peu perceptible, avec les croisillons de renfort placés sous le plancher. La plate-forme et les trains roulants hérités de la berline XJ gommant très bien les imperfections de la chaussée, avec une tenue de route qui, encore aujourd'hui, ne souffre pas de reproches, même en accélérant le rythme. Sous ces dehors de "boulevard cruiser", ce cabriolet peut, à la demande, répondre à toutes les exigences.



Malgré son encombrement, la voiture est maniable et une fois que l'on s'est adapté à ses dimensions, elle est apte à une conduite rapide en toutes circonstances. La direction s'est améliorée par rapport à ce qu'elle a été sur les premiers XJ-S, y compris dans la perception que le conducteur a des réactions de la voiture, et les freins font preuve d'une efficacité rassurante. Bien entendu, c'est lors de longs parcours sur de grandes routes que la voiture se fait le mieux apprécier : transporter sans fatigue deux personnes aux quatre coins de l'Europe, c'est pour ça que cette GT a été construite. Une voiture qui fait apprécier aussi son économie : avec le pied léger, une consommation de 9 à 10 litres aux 100 est possible.

Dès que le temps le permet, on décapote par une simple action sur la touche prévue à cet effet. Une fois la voiture décapotée, on se rend à peine compte que l'on est dans une voiture ouverte, tant les passagers sont placés dans un cocon des plus douillet. Les remous, et le bruit, de l'air sont maintenus à des niveaux très modérés.

UN V8 DE CLASSE (XK8 de 1998)

J'ai gardé le souvenir de ma première expérience au volant d'une XK8, lors de sa présentation en 1996, ce qui avait surpassé toutes les Jaguar que j'avais pu conduire avant : cette fois, le constructeur avait vraiment mis la barre très haut.

L'XK8 est tellement différente du cabriolet précédent, qu'on la dirait être sortie de chez un autre constructeur. Si la voiture a conservé une partie du soubassement des XJ-S, bien des éléments ont cependant été modifiés. Pour Geoff Lawson et son équipe, l'inspiration est venue en partie de la Type E dont des réminiscences se retrouvent sur divers points : rien n'est repris à l'identique de cette dernière, la ligne générale de l'XK8 s'inspire de celle de la Type E, dans une interprétation modernisée. La large calandre ovale au bout d'un long capot reste une caractéristique des Jaguar classiques.

Le moteur 4 litres, un V8, est une merveille : tout en alliage, 2 arbres à cames par banc, et à calage variable, quatre soupapes par cylindre. Développant 290 CV, ce moteur s'avère à la fois puissant et peu gourmand en carburant. La boîte est en version automatique seulement (aucune boîte mécanique n'ayant été proposée par le constructeur), avec 5 vitesses et une gestion électronique.



Le modèle présenté ici est une version 1998, qui ne diffère que par quelques détails des premiers cabriolets produits. Si le cabriolet XJ-S fait indubitablement partie des "traditionalistes", l'XK8 malgré quelques affinités avec la Type E, est à classer résolument dans le clan des "modernes".

La suspension pilotée CATS (computer active technology suspension), qui est une option, est associée à une direction à assistance variable, en fonction de la vitesse. Mais quels résultats tout cela donne-t-il, en pratique?

Dès la mise en route, le V8 prend un régime de ralenti tout en douceur, et seul un bruit très discret fait prendre conscience que le moteur est en route. L'auteur de ces lignes aurait sans doute préféré une sonorité d'échappement un peu plus "libérée", mais sur ce point, on pourra trouver ce qu'il faut chez des spécialistes en équipements/accessoires.

De son côté, le coffre à bagages est d'un volume suffisant, et l'on apprécie la qualité de la boîte (qui est mieux qu'une trousse) contenant les outils de première nécessité.

Voilà une Jaguar "ancienne" qui, avec son moteur 4.0-litre plutôt économe en carburant, ne vous gâchera pas le plaisir de la conduite. Par ailleurs, cette famille de moteurs 6 cylindres a une réputation justifiée en terme de solidité et de fiabilité. Au fil des années, les XJ-S ont gagné en qualité de fabrication. A noter aussi que si bien des gens avaient regardé les XJ-S d'un air circonspect, à la sortie de ce modèle, beaucoup d'autres ont, plus tard, regretté sa disparition. Aux USA, des concessionnaires ont même fait des stocks des dernières voitures produites, pour satisfaire des acheteurs prêts à s'acquitter d'un supplément par rapport au prix de marché! Cela n'avait alors rien à voir avec les sacrifices que Jaguar avaient dû consentir pour vendre les dernières Type E...



Aucun doute, par contre, pour la puissance qui est bien là, et les accélérations sont très vives. Tous les types de virages sont négociés sans appréhension ni retenue, dans une efficacité absolue. On ne peut alors émettre qu'un regret : la réalisation de la voiture est tellement parfaite que tout conducteur, même moyen, peut se prendre pour un pilote chevronné. Une chose pourrait toutefois perturber la sérénité du conducteur : la perception du comportement de la voiture est bien ressentie, mais l'interprétation de ces "remontées" n'est pas toujours évidente.

Ainsi, le volant est plus perçu comme un outil actionnant la direction, plutôt que comme un partie d'équipement permettant de tirer tout le parti possible du véhicule.



Sur des itinéraires dégagés, des vitesses élevées sont atteintes sans effort, ce dont le conducteur occasionnel ne prendra conscience qu'en jetant un coup d'oeil au compteur....L'usine Jaguar n'indique pas de vitesse maximale possible, compte tenu de la limitation électronique à 250 km/h, présente sur toutes les versions des XK8. L'efficacité du freinage est impressionnante, ce qui va paraître évident à des personnes conduisant habituellement des voitures de conception plus ancienne.

Dans l'habitacle, si les boiseries sont toujours présentes, les divers compteurs profondément encastrés dans la planche de bord semblent plutôt provenir d'une Datsun 240Z que d'une Jaguar.



Ces instruments sont toutefois de présentation claire et faciles à lire. Les deux sièges avant offrent tout le confort indispensable, avec des possibilités de réglage suffisantes.

Mais, comme dans les XJ-S, ceux de l'arrière sont réellement très petits, ce qui contraste avec l'important encombrement global de la voiture. Le décapotage s'obtient par une simple pression sur le bouton de commande, mais on regrettera que le couvre-capote soit à mettre en place manuellement : si cela pouvait être admis dans le cas des XJ-S de conception plus ancienne, cela l'est bien moins, pour le cas des XK8, même si cette mise en place s'effectue rapidement.

Quoi qu'il en soit, cette voiture reste une très agréable compagne, au quotidien. Avec la capote fermée, le cabriolet XK8 évolue dans un silence de bon aloi. C'est un modèle qui arrive bientôt à ses 10 ans d'âge, mais qui reste la preuve que, chez Jaguar, cette forme de conservatisme prime sur toute autre forme d'évolution plus radicale.

EVOLUTION DES CABRIOLETS XJ-S ET XK8



XJ-S. Pour les évolutions marquantes mises en oeuvre sur les cabriolets produits entre 1988 et 1996, on se reportera à divers textes du site qui en font l'inventaire.

XK8. En 1996, quand l' XK8 a été présenté comme le nouveau modèle de Jaguar dans la gamme des GT, le succès a été immédiatement au rendez-vous.

Tout comme Lexus, d'autres marques s'étaient tournées vers des modèles de luxe, avec des motorisations V8, et cela a également été la voie choisie par Jaguar, mais encore en perfectionnant le concept. L' XK8 avait toutes les apparences d'une voiture radicalement nouvelle, même si ce modèle réutilisait le soubassement des XJ-S, version qui en avait hérité des berlines XJ nées en 1968. En somme, ce sont un peu les mêmes gènes que l'on retrouve, mais dans une version bien plus évoluée sur le plan mécanique.

La gamme des XK8 a été constituée dès le début des versions coupé et cabriolet Avec les 290 CV de la version atmosphérique du V8 4.0, la voiture était déjà rapide, mais le compresseur ajouté en 1998, avec la puissance de 370 CV, lui a donné des ailes. Les modifications ultérieures ont été peu nombreuses, et ont principalement concerné la présentation extérieure de la voiture. Se sont ajoutées des séries limitées, comme la série Silverstone et la série "100", pour commémorer le centenaire de la naissance de Sir William Lyons.

En 2002, le V8 est passé à la cylindrée de 4,2 litres, associé en même temps à une nouvelle boîte auto. à 6 rapports. Avec quelques évolutions en plus en 2004, les XK8 se sont ainsi préparés à passer le relais au nouveau modèle XK qui apparaîtra en 2006.





CONCLUSION

En se plaçant du strict point de vue de "l'évolution", la comparaison entre XJ-S et XK8 tourne à l'avantage des XK, tant pour les performances que pour la tenue de route, les équipements de sécurité et aides à la conduite, ainsi que pour l'efficacité globale, et sur tous ces points, "l'évolution" a bien joué son rôle. Néanmoins, les personnes qui se posent la question du choix entre XJ-S et XK8 doivent-elles pour autant délaisser le cabriolet du type le plus ancien? Rien n'est moins sûr.

Il y a tout d'abord l'opinion parfois formulée selon laquelle la qualité de fabrication des voitures "d'avant" valait bien celle des voitures plus récentes..., et les XJ-S de la fin de la génération ont bénéficié de cette haute qualité. L'XJ-S, c'est la voiture qui a vécu un début de carrière avec un préjugé défavorable, mais qui s'est entêtée à faire prévaloir ses qualités. Pour un authentique amateur, l'XJ-S sera la compagne la plus facile à vivre, au quotidien. Le moteur AJ16 a une très bonne réputation, et une personne ayant quelques bases en mécanique pourra facilement en assurer une partie de l'entretien. Acheter une version Celebration, c'est donc la garantie d'acquérir une authentique voiture classique. Beaucoup de ces modèles ont été soigneusement entretenus, et le nouvel acheteur qui poursuivra dans ce sens, bénéficiera d'un avantage certain : celui d'acheter avant que l'âge ait conduit la voiture à se dégrader, en évitant ainsi tout recours à de la restauration ultérieure plus ou moins lourde.

D'un autre côté, les XK8 sont des voitures de conception plus sophistiquée que les XJ-S, ce qui impose le recours à des spécialistes pour certains travaux d'entretien. Le moteur V8, même s'il est bien conçu, n'est pas forcément plus solide que le "6 en ligne" qu'il remplace. Des défaillances de la chaîne de distribution et de ses tendeurs peuvent causer de sérieux problèmes. Il en est de même pour le traitement "Nikasil" des chemises du moteur, pour les modèles fabriqués avant l'année 2000, autant de causes possibles d'interventions plutôt coûteuses, et qui alors ne plaident pas en faveur du modèle XK8.

En 1995-1996, la valeur neuve des cabriolets Celebration s'élevait à 46.000 £, et leur cote actuelle se maintient à un bon niveau. Pour les premiers cabriolets XK8, ce prix a été majoré de 10.000 £, mais actuellement, les valeurs marchandes des deux modèles sont relativement voisines. Même si la version XK8 peut rester un peu plus cher, on voit aussi des cas de cabriolets Celebration affichés à un prix de 20.000 £. En pratique, un Celebration de 1995 et un XK8 de 1996, peuvent se situer tous les deux dans la fourchette de 15.000 à 20.000 £. Il y a donc choix possible, mais ce sera à chaque acheteur de le faire... Personnellement, l'auteur de ces lignes a plutôt un faible pour le cabriolet XK8, une voiture qu'il choisirait volontiers pour un usage quotidien. Malgré tout, l'attrait du cabriolet Celebration 4.0 n'est pas à dédaigner. Les voies de "l'évolution" sont parfois impénétrables...



Traduction de C.M.

DES PRIX EN 2004 - 2005 , en France et en Grande Bretagne

On trouverait donc les deux types de cabriolets, Celebration et XK8, dans la même fourchette de prix : 15 à 20.000£. D'abord, et traduit en Euros, cela correspond à une fourchette de 22.000 à 29.500€ ; ensuite, cela mérite d'être un peu détaillé, pour vérifier si l'offre et la demande confirment bien ces ordres de grandeur.

XJ-S 4.0 Celebration.

Avoir envie de se porter acquéreur d'un tel cabriolet est une chose, mais trouver des offres pour satisfaire cette envie est une autre paire de manches (y compris en regardant, justement, ce qu'il en est des deux côtés....de la Manche).

En Gde Bretagne, en vue de rédiger le texte qui est dans le site sur la "valeur marchande en 2004" (dans la rubrique "Pratique"), ce sont 225 offres de vente d' XJ-S de tous types, parues dans la seule revue anglaise JWM sur une durée d'un an, qui ont été inventoriées. Sur ce laps de temps, on n'a trouvé que 3-4 annonces concernant des cabriolets 4.0 Celebration !!!

Côté français, on est soumis au même régime de la pénurie : chez nous, en 2005, il y a une autre "rareté" (en ce sens qu'on n'en rencontre pas à tous les coins de rue), le roadster Viper, vendu entre 1994 et 1997, qu'on trouve dans les annonces en nombre (assez nettement) plus important que les cabriolets Celebration !

Pour ces cabriolets XJ-S, en France et dans quelques pays limitrophes où ces voitures ont également le volant à gauche, les offres de vente sur l'année 2005 ne doivent pas excéder...QUATRE exemplaires. Quant au prix, un peu à l'égal de ce qu'on voit en Angleterre, tout ou presque va être dans la fourchette de 27.000 à 30.000 Euros.

Avec une telle pénurie, les amateurs de cabriolets XJ-S récents n'auront guère d'autre choix que d'élargir le champ de leurs recherches. Tout en restant dans des cabriolets proches des Celebration, pour la présentation extérieure (pare-chocs/boucliers peints à la couleur de la carrosserie) et intérieure (formule 2 + 2 pour les sièges), tous les modèles de cabriolets produits à partir de mi-1993 pourront faire l'affaire : cabriolets 4.0 à moteur AJ6 puis AJ16, sans oublier les versions V12 6.0 (ces dernières étant quand même tout aussi rares, ou presque, que les Celebration...).

En particulier pour les XK8 de 1997 dont traite l'article de la revue JWM, c'est effectivement très proche des prix demandés pour les seuls (mais introuvables...) XJ-S Celebration.

En France, le tableau ci-dessous récapitule les valeurs marchandes qui viennent d'être indiquées. Cela correspond à des cabriolets :

- dans un **bel ou très bel état**, tant pour la présentation intérieure et extérieure que pour l'entretien mécanique,
- dont les km restent dans la norme d'un maximum de 10 à 12.000 par an.

Ce bel état devrait quand même être l'état..."standard", pour des cabriolets de 8 à 12 ans d'âge, aux mains de propriétaires normalement soigneux. Mais pour des voitures à la présentation globale dégradée, la **baisse de valeur va rapidement atteindre 30 à 40%**.

En élargissant la gamme des modèles, et des âges des voitures, on élargit sûrement aussi celle des prix : pour tous ces cabriolets récents, cette gamme va aller de 22-23.000 à 30.000 Euros! Malgré ça, en France en 2005, les offres dans des annonces (magazines et sites) concernant les cabriolets V12, non restylés, de la période de fin 88 au printemps 91, ont été en nombre 4 à 5 fois plus important que celles concernant les cabriolets récents, produits à peu près sur 3 ans, de 93 à 96.

Cabriolets XK8.

En 95-96, en France, le prix de vente en neuf des cabriolets 4.0 Celebration s'élevait à 71.800€. Les cabriolets XK8 ont débuté leur carrière avec un prix de base de 80.500€, ce à quoi s'ajoutaient assez souvent diverses options, non disponibles à l'époque des XJ-S, qui corsaient la note de 5 à 6.000€ : jantes de 18" + pneus adaptés, système audio. de luxe, finition cuir "Classique", pour ce qu'on voit le plus souvent, sans compter des options plus onéreuses encore, comme la suspension pilotée CATS, ou le GPS. Autant d'éléments qui, quand même, conservent une certaine valeur résiduelle, en 2005.

Bien que les cabriolets XK8 aient été vendus en neuf à partir de l'automne 96, les offres en occasion ne sont en nombre significatif qu'à partir de l'année 97, mais pour la même raison que pour les XJ-S Celebration, les acheteurs d'XK devront bien élargir le champ de leurs investigations aux deux années 97 et 98. Et pour les modèles 98, comparés aux 97, en Gde Bretagne comme en France, les prix demandés progressent bien de 4.000 à 4.500 Euros. Avec une dizaine d'annonces relevées récemment en France pour chacune des années 97 et 98, cela conduit pour les cabriolet XK8, aux fourchettes suivantes de prix demandés :

- . 1997 : de 25.000 à 30.000 Euros
- . 1998 : de 30.000 à 35.000 Euros

Cabriolets XJ-S, 1993 à 1996, en versions 2 + 2					Cabriolet XK8, 1997
Moteur	6cylindres			V12 6.0	
Version	AJ6	AJ16	AJ16 Celebration		
Année	93 - 94	94 - 95	95 - 96	93 - 95	
Valeur (Euros)	21 - 23.000	22 - 25.000	27 - 29.000	26 - 27.000	
					26 - 30.000