

XJ-S ... et la concurrence

On peut être utilisateur quotidien d'un coupé XJ-S et fervent supporter de tous les modèles de la famille, sans pour autant faire partie de ceux pour qui c'est : "Un XJ-S, sinon rien....!" Le choix d'un XJ-S, par rapport à d'autres voitures concurrentes, s'est bien posé à ceux qui pendant 20 ans (de 1975 à 1995), ont acquis des XJ-S neufs, ou déjà alors d'occasion. La compilation des avantages et inconvénients de diverses voitures concurrentes éclairera également le choix de ceux qui en 2003 ont l'intention de franchir le pas, pour rejoindre la famille des (heureux!) propriétaires d'XJ-S.

Premier épisode : Coupé V12 de 1976 à 1981



Coupé V12 1975 (pré-HE)

Les concurrentes retenues

- De 1976 à 1981, XJ-S pratiquait la monoculture, avec un seul moteur et une seule caisse : le coupé V12, avec le haut du moteur dans sa configuration initiale, correspondant à l'appellation «pré-HE».
- De ce fait, l'inventaire des voitures concurrentes est forcément limité, en retenant qu'elles doivent s'approcher des caractéristiques d'un XJ-S :
 - un coupé, avec un moteur d'assez grosse ou grosse cylindrée,
 - un confort et un équipement correspondant à la philosophie «Grand Tourisme»,
 - un prix comparable.
- Cela élimine :
 - les italiennes à moteur V12 (Ferrari, Lamborghini) dont le prix de l'époque était hors norme. De plus, pour un usage quotidien de ces italiennes, il fallait sûrement avoir dans ses relations un bon metteur au point de moteurs.
 - quelques autres, dont le prix était dans la norme, mais dont le caractère était plus typé «Sport» que «Grand Tourisme» : Porsche 911, «petite» Ferrari, telle que la série des 308 (V8, environ 3 litres).

Il aurait été possible d'inclure dans les concurrentes quelques coupés US à gros V8, sur lesquels mes archives sont plutôt avares de détails, sur la période considérée. Citons chez Chevrolet, la CAMARO Z 28, et surtout la CORVETTE : cette dernière ne semblait même plus être importée, à la fin des années 70, et ne réapparaîtra qu'en 1983-1984.

Caractéristiques, qualités et défauts de la concurrence

Ces données sont rassemblées dans le tableau ci-joint. Pour certaines des mesures d'accélération et de reprise, des valeurs font parfois défaut : on notera que la mesure de l'accélération sur 1000 m départ arrêté, donne une bonne hiérarchie des voitures comparées sur ce point ; quant aux valeurs pour l'aptitude en reprise, par exemple de 80 à 120 km/h, sur les rapports intermédiaires, elles ne seront généralisées, dans les articles de la presse, qu'à partir du début des années 1980.

En bas du tableau, les notes indiquées correspondent à une synthèse traduite en chiffres (de 1 - médiocre - à 5 - très bien -) des appréciations et commentaires relevés dans ces mêmes articles, en matière de consommation, habitabilité et confort-équipement.

Pour la note de «look», facteur non négligeable d'achat d'un XJ-S de 2ème, 3ème, ou 4ème main (!) en 2003, il s'agit d'une appréciation toute personnelle de C. Mourier, qui s'est toutefois voulu aussi peu chauvin que possible ..., même si cela est resté un exercice difficile. Bien entendu, l'auteur de cette chronique aurait pu attribuer à XJ-S ... un 20/20, ce qui n'aurait trompé personne, si l'on considère, par exemple, la consommation très très élevée d'un XJ-S pré-HE, bien connue des essayeurs de l'époque, ou des utilisateurs actuels.

Des commentaires s'imposent sur le contenu du tableau ci-joint, où XJ-S occupe la première place (dans l'ordre du tableau ...) et où les voitures concurrentes apparaissent en ordre non pas hiérarchique, mais simplement chronologique.

XJ-S On relève un chiffre de 28" au 1000 m DA, très correct pour l'époque, mais en retrait pas rapport aux 27", en 1971, de la Type E, avec le V12 à carbu. de 272 CV, en boîte 4 méca., mais avec seulement 1500 kg.

Pour XJ-S, une boîte 4, même auto, à rapports 1 et 2 plus courts, aurait sûrement permis d'améliorer les valeurs relevées de 0 à 100 km/h, et surtout en reprise de 80 à 120 km/h, sur la 2ème : en effet, dans cet exercice, les régimes-moteurs n'évoluent approximativement que dans la tranche des 3000 à 4000 tours, ce qui est loin du potentiel de la mécanique. De plus, je n'ai jamais su si le temps de passage de 80 à 120 inclut le temps de mise en œuvre du kick-down : une très grosse seconde, et variable selon les réglages ...

La preuve en est : en mesure d'accélération depuis l'arrêt, à fond de 1ère et de 2ème, en manuel, la valeur du temps de passage de 80 à 120 km/h est comprise selon les sources, entre 4,5 et 5 secondes.

Et la concurrence, alors, me direz-vous ? Passons-y ...

BMW

A la fin des années 70, BM poursuit sa course à l'armement et à la puissance, engagée depuis déjà 10-12 ans.

Coupés 633 et 635

A défaut d'être un véritable concurrent d'XJ-S, le coupé 633 est quand même une date dans l'histoire de la marque, avec pratiquement son 1er moteur à 200 CV. Deux ans plus tard, on rajoute environ 10 % de cylindrée et de puissance, avec le coupé 635. Pour ces deux-là, deux belles carences :



- en matière de confort, avec des sièges aux angles aussi marqués et peu accueillants que ceux d'un banc d'église ... on dit que le plus difficile était de s'y asseoir, et qu'ensuite, cela passait ...
- une face avant bizarre, avec son inclinaison inverse par rapport aux canons de l'aérodynamique, tout comme dans la berline 7 dont dérivait ces coupés. Mais XJ-S a aussi la même caractéristique, en beaucoup moins visible, toutefois.

Coupé M1

Par son prix hors norme, à peu près 2 fois celui d'un XJ-S en 1980-1981, et de peu inférieur à celui de Ferrari et Lamborghini V12, ce coupé n'aurait pas dû trouver sa place ici ; il n'y est que parce qu'il étrennait la lignée ... des 6 en ligne à 24 soupapes, qui se perpétue depuis 20 ans dans les berlines M5 (1986) puis les M3, en berline, coupé, cabriolet, Z3 coupé et cabriolet.



PORSCHE

Après une 1ère version, 928 tout court, que beaucoup d'essayers avaient trouvée sous-motorisée de 40 à 50 CV, la S, 2 ans plus tard, remettait les pendules à l'heure : 200 cm³ de plus, 600 à 700 tours/minute de régime en plus, et 60 CV de mieux.

Par rapport à XJ-S, la Porsche, de derrière avec la 928, passait devant, avec la S, pour les performances ; il en était de même pour la consommation.



Dans les 2 versions, le compartiment arrière avait une bonne habitabilité ... pour des lilliputiens : rien à envier là-dessus à la 911.

Pour le «look», en 2003, ça se discute, mais difficile quand même d'y résister

MERCEDES

Trois modèles dont un cabriolet, dans le tableau, en se limitant à ceux de cylindrée approchant à celle d'un XJ-S. Trois modèles qui concurrencent bien XJ-S, pour le confort, l'habitabilité (pour le Coupé 500 SEC de 1982, mais pas pour le cabriolet 500 SL qui est un strict 2 places).

Mais pour les moteurs et les performances, il n'y a pas photo en défaveur des trois V8, à rendement (volontairement ?) limité.

Coupé 450 SLC et Cabriolet 500 SL

Pour le «look», valeur 2003, ces deux-là sont plutôt patauds et lourdauds, même si le cabriolet passe un peu mieux (décapoté ...), et avec une excuse : ils utilisaient, sinon des moteurs, du moins une carrosserie datant de 1971.



MERCEDES 500 SL

Quant à la consommation, ce n'était qu'à peine mieux qu'un XJ-S.

A noter : dès 1978, le coupé 450 SLC disposait d'une BA 4 vitesses, ce qui était une caractéristique peu fréquente pour l'époque.

Coupé 500 SEC

Aujourd'hui, ce coupé-là en impose toujours par sa stature, mais n'a pas grand chose d'un vrai coupé, avec son profil si proche de celui de la berline S (celle apparue en 1979), dont il dérive : au 1er coup d'œil, c'est 2 portes en moins, et rien de plus, si l'on peut dire...

Bien entendu, il y avait, à côté, une version AMG du 500 SEC, revitaminé à 275 CV (toujours en 5 litres), bardé de bas de caisse, de spoilers et de jupes, partout, mais pas à prix d'ami : de 450 à 600 kF, en 1983, selon équipements...



Alors, XJ-S «Über Alles» ?, comme disait mon cousin germain ... Si l'on excepte le coupé BMW M1, ce serait plutôt «dead heat» avec les 2 Mercedes de 1981-1982, avec les Porsche 928 et S, et assez nettement mieux que les 633 et 635.

Et qui, en 2003, parmi les propriétaires d'XJ-S, échangerait une "gueule" et un profil contre une consommation d'essence réduite (celle des Allemandes) ?

Par ailleurs, tout ce qui précède en matière de classements n'est pas d'une originalité folle, ou le fruit d'un chauvinisme exacerbé. En effet, dans mes archives, deux comparatifs donnent :

- l'un, une note de 7,6/10 pour XJ-S contre 7,55 pour un coupé Mercedes.
- l'autre, une parfaite égalité à 7,45/10 pour un XJ-S, un BMW et un Mercedes.

Mais il n'en reste pas moins que, pour ces voitures âgées maintenant de 20 à 25 ans, la qualité de construction et la longévité des Allemandes ont été supérieures à celles de nos XJ-S.



JAGUAR XJ-S

NOT TO BE PUBLISHED UNTIL 10 SEPTEMBER 1975.

This photograph may be reproduced without charge.

NEGATIVE NUMBER 257462



Concurrents du Coupé XJ-S (pré-HE), V12, 1976 à 1981

Marques	Jaguar	BMW			Porsche		Mercedes		
Modèles	XJ-S 1976	Coupé 633 CSi 1977	Coupé 635 CSi 1979	Coupé M1 1979	Coupé 928 1978	Coupé 928S 1980	Coupé 450 SLC 1978	Cabriolet 500 SL 1981	Coupé 500 SEC 1982
Cylindres	V12	6 ligne	6 ligne	6 ligne	V8	V8	V8	V8	V8
Cylindrée (cm3)	5343	3210	3453	3453	4474	4664	4520	4973	4973
Soupapes par cylindre	2	2	2	4	2	2	2	2	2
Puissance (CV)	285-290	200	218	277	240	300	217	240	231
Couple (mkg)	40,7	29	31	33,5	37	39	36,7	41,2	41,3
Boîte vitesses (type)	BA3	BM4	BM5	BM5	BM5	BM5	BA4	BA4	BA4
Poids (kg)	1700	1470	1500	1300	1450	1500	1670	1560	1690
Vitesse maxi (km/h)	235	212	225	260	225	250	215	220	220
0 à 100 km/h (sec)	7,3	-	-	<6	-	6,5	-	-	8,8
1000 m départ arrêté (sec)	28	30	29	-	29	27	30,2	29	29,7
Reprise, de 80 à 120 km/h (sec)	7	-	-	-	-	-	-	-	-
Notes (1 à 5)									
• Consommation	2	3,5	3	3,5	4	4	2	2,5	2,5
• Habitabilité	3	3	3	1,5	2,5	2,5	3	2	4,5
• Confort-Equipement	4	2,5	2,5	?	3,5	3	3,5	3,5	4
• «Look», en 2003	4	2	2	5	3,5	3,5	2,5	3	2,5
Prix des voitures neuves (kF)	1976: 110 1981: 177,5	1977: 118 1979: 141,5	1979: 150 1981: 175	300 à 350	1978: 156 1980: 178	1980: 230 1982: 255	1978: 193 1979: 178	1981: 188	1982: 298,5