

XJ-S ... et la concurrence

Pour Jaguar et la gamme des XJ-S, après environ 8 ans d'exploitation de la version unique constituée par le Coupé à moteur V 12, la nécessité d'une diversification de l'offre s'imposait, pour contrer une concurrence qui se développait tous azimuts. En 1983 - 1984, la sortie du nouveau 6 cylindres en ligne de 3,6 litres et 24 soupapes, vint à point pour contrer un nombre important de modèles concurrents d'origine européenne et japonaise.

Second épisode : 3,6 litres, Coupé (1984 - 1990) et Targa (1984 - 1988)

Les concurrentes retenues, et non retenues

En faisant cet inventaire pour l'épisode précédent (Coupé V12, pré-HE), le rédacteur de cette chronique avait mangé son pain blanc : une décennie après ce coupé- là, la mondialisation dans la conception et la fabrication de coupés B.C.B.G. et GT malgré tout, était en route, avec une large gamme de concurrents sur la route du nouveau 3.6 Jaguar.

Voici donc quelques raisons du choix des modèles figurant dans le tableau ci-joint et de ceux qui ne s'y trouvent pas.

- Avec 220-225 CV selon les sources, à sa sortie, XJ-S 3.6 s'est trouvé confronté dès 1984-1985, puis dans les 3 à 5 ans qui ont suivi, à des concurrentes disposant de près de 250 à 260 CV et de prix dans la norme : c'est à peu près à cette limite supérieure de puissance que s'est arrêté le choix des concurrentes.

Vers le bas de la gamme des chevaux, la limite est plus difficile à fixer : les 180-190 CV retenus correspondent à un temps sur 1000 m départ arrêté à 30 secondes qui, il y a bientôt 20 ans, constituait la limite d'accès à l'appellation GT, sinon GTI, GTS, GTV ou autres.

- Vroom ... Vroom ou pas ? Certes XJ- S 3.6 ne l'est pas, mais la limite sur le point de «l'être ou de ne pas l'être» est bien subjective, dans sa définition. Cependant, tout comme dans l'épisode précédent, ne sont pas retenues ici les Porsche 911, Ferrari 308.
- En XJ-S 3.6, les versions Targa importées en France sur guère plus de 3 ans ont été en nombre de l'ordre de 60 exemplaires : cela dispense, ici, de mettre dans les tableaux toutes les versions cabriolet dérivant des coupés cités : principalement Mercedes, Porsche (944), mais aussi Venturi, et Maserati (Biturbo). A leur prix près, ces cabriolets conservaient les caractéristiques des coupés, en particulier en matière d'habitabilité, à l'exception des roadsters Mercedes, de la série SL, qui perdaient leurs 2 places arrière, tout comme l'XJ-S Targa.

XJ-S 3.6 Coupé et Targa

Pour la signification des valeurs chiffrées de performance et des appréciations (traduites en notes) les concernant, dans le tableau, on se reportera à ce qui en a été dit au début de l'épisode précédent (coupé V 12 pré-HE)

Avec leur poids de la catégorie «Sumo», juste égalé par quelques Mercedes, les performances en accélération et reprise des XJ-S 3.6 devenaient juste moyennes, pour ne pas dire un peu en dessous, ce qui pouvait correspondre à l'objectif pour les acheteurs de cette version d'économiser quelques points de permis (!), par rapport au V 12 plus puissamment motorisé.



Le gros mérite de l' XJ-S 3.6, en 1985 comme 15 à 20 ans plus tard, réside dans l'homogénéité des 4 notes indiquées dans le tableau (sauf pour le Targa, pour cause d'habitabilité réduite).

Pour les caractéristiques détaillées et les **essais en 1985** de ces deux versions d' XJ-S, on se reportera dans le **Sommaire** aux rubriques "**Coupé**" et "**Targa**".

Caractéristiques, qualités et défauts de la concurrence

L'homogénéité de l'XJ-S 3.6 ne pouvait pas rester sans réplique.

Il y avait déjà concurrence avec des versions d'XJ-S, puisqu'en 1985-1986, le 3.6 découvrable (Targa) était vendu au même prix que le coupé V12, à toit bien fixé : joyeux dilemme, à cette époque !

Dans ces mêmes années 85-86, l'automobile était entrée dans sa période «Techno» : c'était le miracle de la multiplication ... des soupapes, la vulgarisation du turbo-E.P.O., ou même la combinaison des 2 techniques (pourquoi faire simple, quand on sait faire compliqué ?) ; tout cela est largement présent dans le tableau joint.

Pour situer les concurrentes d'XJ-S, on peut rentrer dans le vif du sujet par l'appréciation de leur «look» en 2003 : c'est un point qui doit être peu sujet à discussion (quoique !), au moins pour les coupés qui héritent des notes extrêmes : soit comprises entre 1,5 et 2,5, soit tendant vers le 5 de la perfection, ou du «grand méchant look».

On peut noter, dans le tableau, il y a 12-15 ans tout comme aujourd'hui, une opposition nette entre «look» et habitabilité : certains des coupés allemands, au profil bien proche des berlines dont il dérivait, en font les frais.

Bien en dessous de la moyenne

Opel Monza

- est aujourd'hui tout en bas de l'échelle, quels que soient l'angle et le profil sous lesquels on la regarde. Bien entendu, vers 1985, son prix d'achat était au moins 2 fois plus faible que celui de beaucoup des coupés du tableau de ce comparatif.

On en avait donc pour son argent. Mais seul Coluche ou l'un de ses émules, pourrait bien avoir eu l'idée de créer un Club Opel Monza !



Autour de la moyenne

Derrière cette Opel venaient en rang serré :

Audi Coupé Quattro Turbo



Moteur et transmission sauvaient la mise.

Alpina B9



Dérivé au moteur amélioré du BMW 635 (examiné dans le 1er épisode), mais dont le profil a plutôt mal vieilli, 18 à 20 ans plus tard.

Mercedes 300 CE et 300 CE-24



Dérivés de la berline E : les 12 soupapes pour la 1ère, ou 24 pour la 2nde ne changeaient pas grand chose à l'allure (Qui a dit : "coupés de dames ..." ?).

Mercedes 420 SEC



Une classe de taille en dessus des 2 précédentes, mais pas de quoi relever grandement la note de "look".

Nissan 300 ZX Turbo



Il est ici dans sa 1ère version connue en France, mais dont l'origine, au Japon, remontait à 1978, ceci expliquant cela en matière de ligne. Certaines concurrentes avaient mieux vieilli, dont XJ-S, of course ...

Ces coupés du groupe autour de la moyenne se situaient au dessus d'un XJ-S 3.6, pour les accélérations et reprises (sauf pour l'Opel et la Mercedes 300 CE 12S) : les 150 à 450 kg de plus, pour XJ-S, se payaient très cher. Ce n'était pas non plus une affaire de boîte méca., présente sur la quasi-totalité des concurrentes, puisque dans le tableau, les perf. d'XJ-S correspondent à cette configuration en BM5.

Alpine V6 Turbo



En V6 (Renault) 2.5 puis 2.8, et quand même 265 CV pour cette dernière. Pour la "gueule", leur inconvénient est d'apparaître comme une version "relookée et body buildée" de l'A310, 4 cylindres, 1600 cm3 et 2 carbus., de ... 1971-1972, qui en est la base.

Au dessus de la moyenne

Les concurrentes constituaient, là aussi, un groupe compact, et de qualité. Il fallait (vers 1987-1989) et il faut encore aujourd'hui, accorder à XJ-S un gros coeff. pour la note de «look», pour lui permettre de tenir tête à celles-là.

Maserati 222 SI

Trop Vroom Vroom pour faire partie des concurrentes, diront certains ! Pas sûr du tout. D'abord, pour le vérifier, il faudrait en trouver une : la qualité de fabrication (moteur, boîte), ne lui prédisait pas forcément une longue durée de vie ...

Par ailleurs, elle n'était pas trop typée «Sport», malgré le(s) sifflement(s) des 2 turbos, avec un équipement incluant : cuir, clim, sièges à réglage électrique(*).

En matière d'image, à côté d'une carrosserie banale, mais discrète, il y avait :

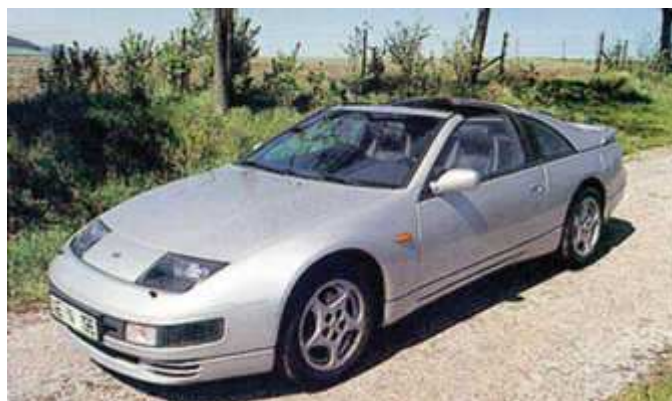
- la partie visible : trident (de Neptune) sur la calandre et en quelques autres endroits que je ne saurais tous nommer ...

- la partie invisible, capot moteur fermé : multisoupapes, biturbo, couvre- culasses et autres accessoires métalliques teintés en rouge, le plein de tubulures chromées entre turbo, échangeur air/air et admission : avec turbo et échangeur en double, il y avait de quoi faire. Tout cela pour descendre à "moins de 5", de 80 à 120 km/h, en 3ème. Qu'on se le dise et fermez le ban !



(*) Réglage dont mon XJ-S de 1991 ne bénéficie pas. On aura quand même compris à la longueur de ce laïus, que cette Maserati est un peu le chouchou du rédacteur.

Nissan 300 ZX



Toyota Supra (24 S)



Toyota Supra (Turbo)



Porsche 944



Rien à dire : du sérieux, bien fait et solide, avec en plus une variété de modèles ... tous basés sur le choix unique de 4 cylindres, chacun de la taille d'une «grosse gamelle» ; sur ce point, 4 seuls cylindres pour 3 litres (la S2), c'était du jamais vu depuis ... des temps immémoriaux(*).

Malgré tout, en plus des bonnes perf., chrono en main, cela fait une belle homogénéité de notes, excepté en habitabilité, pour cause de taille globale de la voiture plutôt réduite.

(*) Une prime pour le lecteur qui a la bonne réponse ! (qui sera vérifiée quand même, ici, dans la base de données ...)

Mercedes AMG et Brabus

Deux versions de préparateurs pour des modèles «à étoile», relevant un peu les prestations quelconques de 3 modèles de la maison-mère, indiqués un peu plus haut.

Pour le **coupé 300 CE AMG**, 250 cm³ et 55-60 CV changeaient tout, par rapport au modèle de base ; le 3,2 litres à simple ACT et 12 S et en BA4 faisait presque jeu égal avec un XJ-S V12, pré-HE ou HE : un peu moins bien en accélération, mais mieux pour les reprises. Des jantes de 17", en 8" de large avec des pneus de série 45, ainsi que des appendices aérodynamiques discrets (!) changeaient également tout. Heureusement, le prix de ce 300 AMG le mettait un peu hors concours, ce qui nous évite des frayeurs rétrospectives, à nous amateurs actuels du coupé XJ-S 3.6.



Pour certains aspects du look, le **cabriolet Brabus** (sur base d'un roadster Mercedes 300 SL, mais revitaminé pour le couple) faisait encore plus fort : jantes de 18 en 9,5" de large, pour des pneus de 275x35 à l'arrière. Par chance, toujours pour nous, en 1991, la base Mercedes cotait déjà 600 kF, en neuf, et donc la version Brabus un peu plus.

En haut de la hiérarchie ... des concurrentes

Rappel : on est toujours ici sur la base de la note de «look», en ce début du 21^{ème} siècle.

Ce n'est donc pas un hasard si l'on trouve ici deux voitures dont l'esthétique et la ligne attrayante ont constitué la première qualité relevée à leur égard. Sur ce point, Lotus Esprit et Venturi sont difficiles à départager : plus d'agressivité chez la 1^{ère}, un coup de crayon plus simple pour la 2^{ème}.

Lotus Esprit Turbo

Dans sa configuration de 1989 : carrosserie et mécanique. Sa ligne avait favorablement évolué, dans la définition et l'intégration des appendices aérodynamiques, depuis la 1^{ère} sortie de cet Esprit, fin 1975. Du côté de la présentation de la mécanique, on retrouvait quelque chose de la Maserati Biturbo : couvre-culasse partiellement rouge, tout comme la longue bride d'alimentation en air comprimé des 2 carburateurs. Mais cuir et clim restaient en option.



Venturi MVS



Premier modèle commercialisé de cette nouvelle marque, et pratiquement un coup de maître : ligne (avec quelques emprunts à Ferrari, dit-on), cuir et bois, et un moteur qui poussait fort, à défaut d'être né noble (le V6 PRV, turbotisé chez Renault, et là avec le vilebrequin à manetons décalés, qui le faisait tourner moins ... carré qu'avant).

Par chance, Venturi et Lotus n'avaient que 2 places, ce qui ne pouvait pas convenir à nos besoins d'amateurs de coupé, parfois chargés d'une (petite) famille ! Nous l'avions échappé belle ...

CONCLUSION, pas facile

Revenons aux notes de l'ensemble des tableaux, et aux chrono qui y sont joints :

- pour ces dernières mesures, XJ-S était un peu à la peine pour traîner son poids. Cet inconvénient était plus évident vers 1985, qu'il ne l'est aujourd'hui pour un usage plus placide, si l'âge de la dame (la voiture, bien sûr) et le nombre de points du permis du ou de la propriétaire, l'exigent ;
- pour la consommation, le même motif (le poids) et la cylindrée plaçaient XJ-S dans la moyenne, par rapport à des concurrentes plus légèrement «troussées», sur ces 2 points ;
- en matière d'habitabilité, ces concurrentes plus légères s'imposaient leur propre handicap : 2 + 2 ... toutes petites places, ou 2 seulement ;
- pour le confort, XJ-S plaçait la barre haute, mais pour l'équipement, en dehors du trio «bois + cuir + clim», il restait des lacunes ;
- le look, de 1985, ou celui «valeur 2003», facilite le choix, si c'est ce critère qui est mis comme priorité ;
- donc, globalement, parmi une vingtaine de concurrentes, 2 voire 3 égalent ou dépassent le coupé XJ-S 3.6 ; mais ces 2 ou 3 là (Venturi «1^{ère} version», Lotus Esprit, ou telle autre que l'on peut ajouter) sont quasiment introuvables, aujourd'hui comme il y a 3 ou 5 ans, et cela devrait bien priver certains amateurs d' XJ-S 3.6 sinon de toute envie, du moins de toute possibilité de passer ... à la concurrence.

Concurrents d'XJ-S 3.6, Coupé (1984-1990) et Targa (1984-1988)

Marques	Modèles	Années	Cylindres	Cylindrée	Soupapes par cylindre	Puissance	Couple	Boîte vitesses	Poids	Vitesse maxi	0 à 100 km/h	1000 m départ arrêté	Reprises 80-120 km/h (b)	Consommation	Habitabilité	Confort + équipement	Look, en 2003	Prix
				(cm3)	(+ Turbo)	(CV)	(mKg)	(type)	(Kg)	(km/h)	(sec)	Notes (1 à 5)	(KF)					
JAGUAR	XJ-S	1985	6 ligne	3590	4	220-225 (a)	33.3	BM5 - BA4	1660	225	8.5	29.3	6.6	3.5	3 (c)	3.5	4	Coupé : 1985 : 277 1990 : 323 Targa : ± 310
AUDI	Coupé 2.1 Quattro Turbo	1985	5 ligne	2145	2 (+ T)	200	29	BM5	1290	210	7.1	28.2	6	3.5	4	3	2	1985 : 324 1989 : 359
ALPINA	B9 Coupé (base: BMW 635 Csi)	1983	6 ligne	3430	2	245	32.6	BM5	1490	240	8.1	28	-	4	3	3	2.5	1983 : 356
ALPINE	V6 2.5 Turbo	1986	V6	2460	2 (+T)	200	29.6	BM5	1200	255	6.9	27.1	4.9	4.5	2	3	2.5	1986 : 210 1991 : 362
	V6 2.8 Turbo	1987	V6	2850	2 (+T)	265	41	BM5	1230	265	5.9	25.3	4	3.5	2.5	3.5	3	1987 : 326
LOTUS	Esprit Turbo	1989	4 ligne	2175	4 (+T)	215	30.4	BM5	1300	240	6.1	25.3	5.1	3.5	2	3	4.5	1989 : 414 1991 : 501
MASERATI	222 Biturbo SI	1988	V6	1995	3 (+2T)	220	25.8	BM5	1220	220	-	27.9	4.8	3.5	4	4	3	1988 : 266 1991 : 298
MERCEDES	300 CE (classe E)	1988	6 ligne	2960	2	188	26.5	BA4	1465	220	8.7	29.9	7.8	3.5	3	3	2.5	1988 : 306 1991 : 332
	300 CE 24 (classe E)	1990	6 ligne	2960	4	220	27	BM5	1510	240	8.8	28.8	6.3	3.5	4	2.5	2.5	1990 : 357
	300 CE AMG (Classe E)	1989	6 ligne	3205	2	245	32.4	BA4	1545	245	8.5	28.7	5.7	4	4	3.5	3	1990 : 447
	3.6 Brabus (Classe SL)	1991	6 ligne	3590	2	239	36.7	BM5	1765	235	8.2	28.7	5.9	3.5	2	4	4	1991 : 682
	420 SEC Coupé	1986	V8	4195	2	218	33.6	BA4	1660	215	7.6	28.3	6.3	3.5	4	3.5	2.5	1986 : 461

Marques	Modèles	Années	Cylindres	Cylindrée	Soupapes par cylindre	Puissance	Couple	Boîte vitesses	Poids	Vitesse maxi	0 à 100 km/h	1000 m départ arrêté	Reprises 80-120 km/h (b)	Consommation	Habitabilité	Confort + équipement	Look, en 2003	Prix
				(cm3)	(+ Turbo)	(CV)	(mKg)	(type)	(Kg)	(km/h)	(sec)	Notes (1 à 5)			(KF)			
JAGUAR	XJ-S	1985	6 ligne	3590	4	220- 225 (a)	33.3	BM5 - BA4	1660	225	8.5	29.3	6.6	3.5	3 (c)	3.5	4	Coupé : 1985 : 277 1990 : 323 Targa : ± 310
NISSAN	300 ZX Turbo	1987	V6	2960	2 (+T)	228	33.2	BM5	1470	235	7.6	27.7	5.8	4	3.5	3.5	2.5	1987 : 244 1990 : 275
	300 ZX Turbo	1990	V6	2960	4 (+2T)	280	37.6	BM5	1580	250	6.2	26.2	-	-	3	4.5	3.5	1989 : 370
OPEL	MONZA GSE	1984	6 ligne	2970	2	180	25.2	BM5	1460	215	8.9	29.7	7.7	4.5	3	2.5	1.5	1984 : 150
PORSCHE	944 S 2.5	1986	4 ligne	2480	4	190	23.5	BM5	1280	225	8.1	28.5	6.3	4.5	2.5	2.5	3.5	1986 : 250
	944 Turbo	1985	4 ligne	2480	2 (+T)	220	33.6	BM5	1300	245- 250	6.7	26.6	5.4	4.5	2.5	3	3.5	1985 : 295 1989 : 352
	944 S2 3.0	1989	4 ligne	2990	4	211	28.5	BM5	1330	240	7.1	27.6	4.8	4	2.5	3	3.5	1989 : 315 1991 : 328 Cabrio : 1990 : 383
TOYOTA	SUPRA 24 S	1987	6 ligne	2955	4	204	25.9	BM5	1595	220	8.5	29	-	4	3.5	3.5	3	1987 : 201 1989 : 216
	SUPRA Turbo	1990	6 ligne	2955	4 (+T)	235	35.1	BM5 - BA4	1580	240	7.9	28.2	5.2	3.5	3	4	3.5	1990 : 252
VENTURI	MVS	1987	V6	2460	2 (+T)	200	29.6	BM5	1285	245	6.7	27.7	5.6	4	2	4	4.5	1987 : 296 1991 : 399 Cabrio : 1990 : 449

(a) : 200CV (catalysé, > 1990) ; (b) : en 3ème (avec BM5) ; (c) : 2 pour la version Targa