

XJ-S ... et la concurrence

Troisième épisode : Coupé V12, de 1982 à 1991

Cette version d' XJ-S constitue vraiment le «fonds de commerce» de l'usine de Coventry, puisque le nombre d'exemplaires produits sur une petite dizaine d'années a atteint un peu plus de 45.000 voitures, soit trois fois plus que chacun des deux autres "best of" parmi les XJ-S : le coupé pré-HE et le cabriolet V 12, ce dernier apparu en 1988. Le coupé V 12 peu modifié entre ces années 1982 à 1991 a également représenté 55% de la totalité des coupés XJ-S produits durant une vingtaine d'années.

Et la concurrence, pendant cette dizaine d'années là, restait-elle les deux pieds dans ...
le même étrier de frein ?

Les concurrentes retenues et non retenues

Le principe du choix reste sensiblement le même que celui des 2 épisodes précédents :

- Les concurrentes restant sous la barre des 250 CV environ, ne figurent pas ici, puisque déjà présentées dans le 2^{ème} épisode de cette chronique (XJ-S 3.6, de 1984 à 1990) ;
- Vers le haut de gamme, un prix limité à environ 1,5 à 1,7 fois le prix du coupé XJ-S V12 (à millésime constant) éliminait à peu près les mêmes concurrentes, que dans le 1^{er} épisode : Porsche 911 Turbo et quelques unes de ses évolutions, Lamborghini, diverses Ferrari à V12 ou Flat 12 ;
- Enfin, certaines concurrentes trop typées « bruits et fureur » pour entrer dans le même 1^{er} épisode, trouvaient quand même leur place ici, grâce à un peu plus de confort et d'équipement qu'avant : Porsche 911 Carrera 2 (ou 4), ou d'habitabilité : Ferrari 400 i, à moteur V12 avant et presque 4 places. Même leurs prix les mettaient pratiquement dans la norme retenue.

XJ-S coupé V12 5.3, badgé HE ou tout simplement V12

N'en déplaise aux accro (*) du V 12, cet XJ-S là s'est un peu endormi sur ses lauriers pendant près de 10 ans. D'accord, en partant du principe : « Que vaut le progrès, s'il n'est pas partagé par tous ? », et compte tenu du fait qu'il ne pouvait sans doute être partagé par tous, il n'y avait donc pas nécessité ... de progrès !

Des progrès, (sur ces 10 ans)? Parlons-en :

- Un calculateur au tableau de bord, à la place d'une pendulette à aiguilles,
- Des jantes nids d'abeilles, à partir de 1988, à la place des 5 branches convexes du début : ce n'est ni Jaguar U.K. ni Jaguar France qui nettoie les 60 vrais trous (+ quelques faux trous) de chaque jante à nid d'abeilles !!!
- Et en plus, si l'on peut dire, une bonne vingtaine de chevaux en moins pour les catalysés de 1991, par rapport aux versions « sales » de 10 ans plus tôt.

Conclusion de tout ça : dans le 1^{er} épisode (1976-1981), un XJ-S pré-HE, grâce à sa cylindrée, surfait sur la vague ... de la puissance, et sur ce point seule la Porsche 928 S lui faisait un peu de remous. Cinq à quinze ans plus tard, le tableau ci-joint fait le point de cette stagnation :

- par rapport au V12 de la type E à carbu. (272 CV DIN en 1971), l'injection sur le même bloc moteur d'un XJ-S avait juste permis à ce dernier de combler le handicap du catalyseur : autour de 270 - 280 CV en 1990-1991. C'est-y pas du progrès ça ?,



- de son côté la Porsche 928 était passée de 240 CV (4,5 litres à 16 soupapes) en 1978, aux 320 CV (5 litres à 32 soupapes) des S4 et GT de 1987-1989, en attendant les 340 à 350 CV du 5,4 litres, au delà de 1991,

- la progression sur 10-12 ans du V8 5 litres des coupés Mercedes 500 SEC était presque du même ordre,

- certes, dans le tableau ci-joint, on trouve un petit nombre de turbos dans la concurrence, et des multi-soupapes sur la moitié des modèles cités, ce qui expliquait largement la stagnation relative du V12 Jaguar 5.3. Il n'empêche que, vers 1985 ou peu après, Jaguar avait bel et bien fait l'économie d'une culasse multi-soupapes sur le dos des acheteurs actuels ou futurs du modèle, et cette carence, il fallait bien qu'elle soit relevée !!!

Circonstance aggravante : pour le V 12, cette culasse à 48 soupapes a bel et bien existé, avec 2 ACT par banc de cylindres, puisque c'est cette version qui a été montée sur le proto. de "l'énorme" coupé XJ 220, le "must" des 40 à 50 dernières années de vie de Jaguar. C'est ainsi équipé que l' XJ 220 a été présenté au Salon de Birmingham de 1988, avec le V 12 à la cylindrée de 6,2 litres et une puissance donnée pour...500 CV à 7.000 tours.....(mais on sait que par la suite, la version commerciale de cette voiture n'a été vendue qu'avec un V 6, mais biturbo quand même).

(*) Dont je fais partie, en tant qu'utilisateur quotidien d'un XJ-S, même si c'est un 1991, clôturant donc la décennie en question, de 1982 à 1991.

XJR-S et autres séries spéciales : des loups dans la bergerie ?



Certains diront que cette version **XJR-S 6.0** était bien une évolution, ce qui n'est pas niable, mais, avec deux bémols cependant :

- avec le recul d'un peu plus de 10 ans par rapport à sa sortie, il semble qu'en terme de look, il ait ses « pro » et ses « anti » : l'aile, les jantes, pas toujours appréciés de tous.

- en matière de tarif, Jaguar et TWR avaient mis la barre bien haute : + 150.000 F, à l'automne 1990, par rapport au coupé V12 de base, même si, semble-t-il, l'écart s'est réduit de moitié, deux ans plus tard.

Dans le tableau ci-joint, une toute autre évolution est mentionnée, pour que l'on n'oublie pas le tour de force qu'elle représentait, même si la réalisation n'a dû porter que sur un tout petit nombre d'exemplaires : il s'agit de la version de **Lister-WP Automotive** (Angleterre, bien sûr, à fin 1989).

Sur la base du V12 Jaguar, le moteur passe à 7 litres, 496 CV et 69 mkg, sans catalyseur, et tout à l'avenant pour la caisse, la carrosserie et l'intérieur, jusqu'aux pneus de la Ferrari F40 en largeur 245 à l'avant et 335 à l'arrière.

Lister 7.0

Côté pile



Côté face



Cette « evoluzione » là mériterait bien un voyage ou au moins un détour dans un musée (anglais ?) qui en détiendrait une. Dommage, cependant, que les données chronométriques connues soient peu détaillées, tout comme le prix envisageable pour cette « bête » : chez Lister-WP, le même développement mécanique et tout le reste, sur la base de la berline XJ 12 aurait porté son prix à 900 kF, et il aurait pu en être de même sur la base d'un coupé XJ-S.

En matière de « spéciale », il faut citer également la série limitée **Le Mans** du coupé V12 5.3, à la fin de 1990 et au début de 1991.

Parmi les attributs d'identification de cette série, citons les 4 phares ronds et aussi le médaillon doré à l'avant du capot moteur (médaillon bien plus visible que quand il est noir sur une peinture gris très foncé...)

Qualités et défauts des coupés concurrents

Selon l'habitude maintenant établie, on se reportera à ce qui a été dit au début du 1^{er} épisode, pour la signification des valeurs chiffrées de performance et des appréciations traduites en notes dans le tableau ci-joint.

Les concurrentes apparaissent par ordre d'entrée en scène, soit tout simplement dans l'ordre chronologique où on les a lâchées dans les pattes de notre XJ-S. Dès 1984-1985, ce Jaguar, toujours HE mais pas encore H.S., commençait cependant à se prendre un peu ... les pattes dans le tapis, en matière de résultats chrono en main : un coup d'œil aux chiffres du tableau aurait suffi à convaincre le staff Jaguar de l'ampleur du fossé qui se creusait (1).

Mais la concurrence devait bien avoir des limites et des défauts quelque part, pour que XJ-S n'ait pas été mangé tout cru, dans cette décennie 1981-1991.

(1) *Domage en quelque sorte qu'un Site « poil à gratter » n'ait pas existé 15 ans plus tôt !*

BMW M 6.35 CSI



Après le 3,5 litres 24 S du coupé M1, de 1979, BMW lançait le bouchon un peu loin (en matière de perf.) pour que le jaguar puisse le saisir au vol.

Mais pour le « look », surtout celui de 2003, on a déjà dit un peu de mal de ce M6-là dans les 2 épisodes précédents, et il n'est donc pas nécessaire d'en rajouter.

Sur la base du coupé M6, Alpina reprenait le même bloc, remplaçant les 24 soupapes par un turbo à molette réglable (en roulant !) de 0,4 à 0,9 bar, et le tour était joué : 330 CV, soit un peu mieux de 95 CV par litre, et un couple maxi à 2400 tours.

Alpina B7 Turbo



Le coup d'éclat (!) de ce moteur, ramené à 300 CV dans la berline Alpina B7, dérivée de la BMW série 5 de 1985 : 2 tours successifs du périf. parisien, par un petit matin de début d'automne, à la moyenne pour le 1^{er} de 183 km/h, et de 195 pour le 2^{ème} (2). Evidemment avec une 3^{ème} grimant à 160-165 et une 4^{ème} à 230, il y avait de quoi se concentrer davantage sur le volant et le trafic que sur le maniement de la boîte.

On trouve encore mieux chez Alpina : toujours le 3,5 litres en 12 soupapes et biturbo, fin 1990, 360 CV mais dans la caisse de la berline 5, ce qui nous éloigne de nos coupés.

(2) *Auto-Hebdo n° 507, 29/1/1986*

Ferrari Mondial 3.0 et 400 i

Des Ferrari dans la concurrence ? Avec un V8 central arrière très compact, pour la 1^{ère} et un V12 avant pour la 2^{ème}, ces Ferrari atteignaient le stade des 2 + 2 places, et presque 2 + 2,5 pour la 400 I, avec ses 11 cm de mieux qu'un coupé XJ-S pour l'empattement. Notons que le 400 i n'avait hérité de l'injection qu'à la fin de 1979, ce qui ne relevait pas d'une modernité précoce.



Ferrari 400 i

Pour le prix, le coupé Mondial était concurrentiel vers 1985-1986, et le V12 un peu moins dans ces années là. (Les prix modérés expliquent sans doute que ces deux versions n'aient pas réellement fait date, dans la gamme de la marque !).

Deux à trois ans plus tard, les prix des versions avaient un peu évolué en mécanique devenaient plutôt élevés dans la concurrence des coupés : Mondial 3,2 et 270 CV à 485 kF, et 412 i et 340 CV, à 740 kF.



Ferrari Mondial

Mercedes 560 SEC

Dans le premier épisode, XJ-S pré-HE avait été opposé au coupé 500. Evolution oblige, XJ-S HE ne peut retrouver ici en face de lui que le Mercedes 560. Ce sont des deux là (on l'a indiqué dans le 1er épisode) qui à fin 1986, avaient fait une quasi parfaite égalité, avec une note de 7,6/10 pour Jaguar et 7,55 pour Mercedes. Forcément, et une bonne quinzaine d'années plus tard, avec la note de look en 2003, XJ-S ne peut que reprendre l'avantage!



Chevrolet Corvette



Mais c'est surtout le « mutant » apparu aux USA en 1989, sous l'appellation ZR1 qui a retenu l'attention : 5,7 litres, tout alu, 4 ACT, 32 soupapes et 390 CV. On lui annonçait alors un prix possible en France de 450 à 500 kF, mais l'importation n'a pas dû aller au delà de quelques exemplaires, à titre individuel. Ouf ! !

Réapparue sous nos latitudes en 1983, avec la carrosserie de la photo ci-contre, mais avec un V8 de 5,7 litres, et seulement 205 CV qui n'a donc pas trouvé sa place dans notre tableau, cette Corvette se musclait de nouveau : 240 CV en 1987, toujours en 5,7 litres ; évidemment, des « gamelles » d'un peu plus de 100 mm de diamètre, ça ne se déplace pas comme ça ! Un avantage, malgré tout : vers 1990, le prix de 300 kF se situait tout en bas des valeurs de notre tableau.



Porsche 928 et 911



928 GT

Dès 1980, la 928 S (2^{ème} épisode) prenait l'avantage sur un XJ-S, chrono en main, et 7 à 9 ans plus tard, l'évolution dans le bon sens de la 1^{ère}, et la stagnation de la 2^{ème}, avaient transformé l'écart en un large fossé.



928 S4

Mais ne remuons pas le couteau dans la plaie ! Dans les 4 notes du tableau, XJ-S compensait son handicap en consommation par un score amélioré sur 3 autres points, ce qui mettait globalement à égalité allemandes et anglaise.

Venturi et Lotus Esprit



Lotus Esprit

Encore accrochés aux poils de la queue ... de notre jaguar, ces deux morpions là, avec leurs seuls 4 et 6 cylindres ? Hé oui il faut se rendre à l'évidence !

Bien entendu, on compare ici la version plus ou moins figée au niveau des années 1982-1983, pour XJ-S et les évolutions en date de 1989-1990 des Venturi et Lotus ; mais cette situation ne peut quand même pas être reprochée à ces deux dernières !

Pour les perf. (sur circuit), le tableau indique bien qui tentait de s'accrocher à qui, alors que pour les 4 notes, la situation s'équilibre.



Venturi SPC 2.80

Conclusion (ou « l'instant de vérité »)

Dans cette petite décennie, de 1982 à 1990-1991, la situation d'XJ-S au milieu de la concurrence était devenue sérieuse ... mais pas encore tout à fait désespérée, car XJ-S avait sa botte (vaguement) secrète.

En effet, un atout dont il a été peu question dans ce qui précède, apparaît évident dans le tableau : le prix du neuf, pour XJ-S. Pour les années 1984, 1987 et 1990, par exemple, le prix de cet XJ-S est assez largement dans le bas de la gamme utilisée par la concurrence (en dehors de la Corvette de 1987, dont l'importation a eu des hauts et des bas).

Cela conduit à l'enchaînement suivant, tout à fait incontournable :

- sans prix d'achat du neuf modique (tout est relatif) pas de volume d'achat conséquent, toujours en neuf ;
- sans achat en neuf en nombre suffisant, pas d'offre sur le marché de l'occasion, pour des amateurs et acheteurs bien prompts, tout comme vous et moi, à ramasser les bonnes et grosses miettes ;
- sans offre sur le marché de l'occasion, pas de club ou de site XJ-S, donc pas d'article à faire sur la concurrence, et ainsi de suite ...

Concurrents du Coupé XJ-S V12 5.3 (1982-1991)

(avec le monogramme HE, ou non)

Marques	Modèles	Année	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)						
JAGUAR	XJ-S (HE)	1983	V12	5343	2	295-300 (a)	44	BA3	1770	240	7,3	28-28,5	7	2	3	4	4	1981 : 188 1986 : 313 1991 : 430
	XJR-S	1990	V12	5995	2	310-330	48,5-50,5 (c)	BA3	1800	250-255	7	27	5,7	2	3	4	4,5	1990 : 510
JAGUAR-LISTER	Base : XJ-S Série Spéciale Le Mans	1990	V12	6995	2	496	69	BM5	1770	325	<6	-	-	?	3	4,5	4,5	?
BMW	M 6.35 Csi	1984	6 ligne	3455	4	286	34,7	BM5	1510	250	6,7	26,4	4,7	3,5	3	3,5	2,5	1984 : 379 1989 : 451
ALPINA	B7 Turbo Base : Coupé 635	1985	6 ligne	3430	2(+T)	330	52	BM5	1540	270	?	24,6	5	4	3	4	2,5	1985 : 498
FERRARI	Mondial	1985	V8	2925	4	240	26,5	BM5	1550	235	-	27,4	4,5	2,5	2,5	3,5	4,5	1984 : 370 1986 : 415
	400 i	1985	V12	4825	2	315	42	BM5	1900	250	≈7	26,7	≈4,5	1,5	3	4	4	1984 : 535 1986 : 558
MERCEDES	Coupé 560 SEC	1986	V8	5545	2	300	45,5	BA4	1760	250	7,4	26,8	5,4	2,5	4,5	4	2,5	1986 : 595 1991 : 669
CHEVROLET	Corvette	1987	V8	5735	2	238	46,7	BM4 (d)	1480	225	≈6	-	-	3	2	3	4	1990 : 295
	Corvette ZR1	1989	V8	5710	4	390	54	BM6	1575	290	5	-	-	2,5	2	3,5	4,5	Non importé
PORSCHE	928 S4	1987	V8	4955	4	320	43,9	BM5	1580	265	6	26	4,2	3	2,5	4	3,5	1987 : 534 1990 : 610
	928 GT	1989	V8	4955	4	330	43,8	BM5	1595	275	6,4	25,9	4,2	3	2,5	3,5	3,5	1990 : 610
	911 Carrera 2	1990	Flat 6	3600	2	250	31,6	BM5	1395	255	5,8	25,3	4,8	4	2,5	3,5	3,5	1990 : 431 1991 : 446
VENTURI	2.80 SPC	1989	V6	2850	2(+T)	260	41,3	BM5	1285	260	5,8	25,1	4,1	4	2	4	4,5	1989 : 435 1991 : 499
LOTUS	Esprit Turbo SE	1990	4 ligne	2175	4(+T)	264	36	BM5	1340	260	6,2	25,4	≈4	3	2	4	4,5	1989 : ≈500 1991 : 552

(a) 265-275 CV (Catalysé, > 1990-1991, selon les pays) ; (b) : en 3ème, avec BM5 ; (c) : en 1992 ; (d) : + overdrive