

XJ-S ... ET LA CONCURRENCE

4ème Episode : Cabriolet V 12, 5.3 (1988-1993) et 6.0 (1994-1995)

Dans les rubriques du Site, divers articles en ont déjà fait état : au printemps 1988, le "faux" cabriolet à arceau, plutôt appelé Targa en France pour éviter toute ambiguïté, a cédé sa place au "vrai" cabriolet décrit ici. Pour l'usine Jaguar, il était temps d'arriver à ce type de carrosserie que des artisans Anglais et Américains avaient proposé dès le début des années 80 : voir la rubrique Versions d'Exception, les Cabriolets. A l'usine Jaguar, pour les versions à moteur V 12, le succès du Cabriolet a été immédiat : de 1988 jusqu'au restyling de mi-1991, les cabriolets fabriqués ont été tout aussi nombreux que les coupés; ensuite, à partir des modifications des carrosserie (surtout le bandeau des feux arrière, pour ce qui se voit dans les versions ouvertes), les cabriolets ont alors largement supplanté en nombre les coupés.

XJ-S Cabriolet 5.3 et 6.0

En dehors du restyling du printemps 1991, bien connu de tous, les sept années de fabrication de ces cabriolets ont vu l'apparition de trois évolutions marquantes de la "race":

- en mai 1993, le V 12 de 6 litres, permettant un gain d'une quarantaine de chevaux et d'un peu de couple. Simultanément, la BA 4 permettait une pratique du "talon-pointe" plus ... enthousiasmante qu'avec la BA3, mais malgré tout sans la linéarité des accélérations de deux modèles à BM6 (911 3.6, et... VIPER) figurant dans le tableau ci-joint,



- l'apparition, à la même date, des deux sièges arrière. Toutefois, la verticalité des dossiers de ces deux là est analogue à celle des sièges arrière de l'actuel cabriolet XK 8, et leur utilisation devrait être plutôt réservée au transport... de nains de jardin, que d'occupants de taille normale (mais à la commande, on pouvait toujours renoncer à ces deux sièges).

- On citera également l'évolution des tarifs du "neuf" de ces...chers cabriolets XJ-S: de 400 KF en 1988, jusqu'à près de 550 KF pour l'ultime millésime 1995, soit pratiquement le tarif de l'actuel XK 8, peu de temps après. Mais tout ce qui est rare est cher, ce qui explique la cote en 2003 de 27.000 Euros (Rétroviseur), pour les derniers cabriolets XJ-S 6.0 sortis d'usine dans l'été-automne 1995.

Qualités et défauts des cabriolets concurrents.

Dans l'habituel tableau de cette chronique, le cabriolet XJ-S figure en "prime list", suivi par ses concurrents, dans l'ordre chronologique de leur apparition sur le marché. Dans ces années-là, ces concurrents restaient dans des niveaux de prix comparables à ceux de Jaguar, sauf déjà pour...Mercedes (Roadster 500 SL) qui se démarquait, vers le haut. Mais, foin de ces considérations financières, puisque... quand on aime, on ne compte pas! Et en plus, c'est bien en laissant de côté ce facteur prix que le palmarès du rapport "qualités....prix" est le plus difficile à établir, entre XJ-S ...et la concurrence.

Mais puisqu'il faut bien parfois se mouiller, ce qui est bien la moindre des choses en parlant de versions pouvant être ouvertes aux quatre vents, tentons néanmoins d'établir une hiérarchie. On le fera par ordre croissant de la note de "look", celui des années de production et celui encore perceptible en 2003, en comparaison à la "gueule", ou à "l'atmosphère" du cabriolet XJ-S: ce sont bien ces deux critères qui ont été les motivations premières d'achat de ces cabriolets, pour les propriétaires et utilisateurs actuels (et non la vitesse de pointe, capote rabattue).

Dans une bonne moyenne, mais sans plus...

BMW M3 et Mercedes E 36 AMG



Proches des berlines dont ils dérivent, ces deux cabriolets-là intéresseront sûrement plus les amateurs d'écussons (hélice ou étoile) que ceux recherchant une "caisse" sublime, ou plus simplement extravagante (voir plus loin: Venturi, Alfa, Chrysler, ou Chevrolet, par exemple). Mais par leurs moteurs, l'un revu par AMG, et l'autre, le BMW, même dans sa version initiale 3.0, ces deux cabriolets restent quand même de belles pointures, en matière de perf. (accélérations et reprises) et tout cela pour une glotonnerie en essence... très modérée (par rapport à celle d'un XJ-S: tout est relatif!)

Porsche 911 3.2 (1989)

Une bonne raison de mettre celle-là, à cette place, dans le classement: en cabriolet, et plus encore en coupé, cette Porsche pourrait bien un peu trop "courir les rues", ou certains lieux, pour être réellement originale, ou très rare.



Un gros paquet d'inclassables.

Comment choisir entre tous les autres cabriolets de ce comparatif, tous aussi "exclusifs" les uns que les autres, et forcément bien rares sur le marché? (à l'exception peut-être du roadster Mercedes, qui a vécu de longues années, et avec une large palette de moteurs: il n'y manquait guère que des "mazout", ce que quelques constructeurs ont osé faire sur des cabriolets!)

A défaut de classement de ces six voitures, on rappellera, à l'intention des jeunes générations, ou des lecteurs d'aujourd'hui pas trop riches... en archives, quelques particularités de l'une ou de l'autre, bases de leur exclusivité.

Ferrari Mondial T

Un V8 longitudinal, en position centrale arrière, et une boîte transversale, pour placer les deux (moteur et boîte) à l'intérieur de l'empattement: voilà les éléments d'une belle originalité.



Mercedes 500 SL

Deux seules places dans 4,5 mètres de long. Mais en 1988, le cabriolet XJ-S avec 30 cm de plus, ne faisait pas mieux, en nombre de places...



Venturi

En voilà une qui décoiffe (de 0 à 100 km/h) et qui se ...
décoiffe en trois temps, comme l'indiquent les trois photos.



Alfa Romeo RZ



Avec un Z comme Zagato. "Une ligne unique: décapotée, elle évoque la voiture de Batman; fermée, celle de Cruella, dans les 101 Dalmatiens" (L'Automobile Magazine, août 1993). Ligne inimitée, certes, mais prix à l'avenant: près de 2,5 fois le prix d'un coupé Alfa GTV V6 2.5, dont SZ (le coupé) et RZ utilisaient la base, à quelques détails de conception du train et de la suspension arrière, tout cela pour seulement une carrosserie et un intérieur réellement exclusifs.

Corvette et Viper



Deux sur la même ligne, malgré leurs différences: de cylindrée, une ligne limpide pour la première, et plus agressive pour la seconde, une BA 3 + overdrive pour la première et une BM 6 pour la seconde. Toutefois, sur un point, plus qu'une nuance les séparait: la Corvette LT 1, dans sa version 1993 perpétuait une légende, alors qu'au même moment, Viper en créait une nouvelle (légende).



CONCLUSION

On a tenté ici de comparer des voitures... en rien comparables, puisqu'elles sont toutes incomparables, y compris XJ-S dans ses versions 5.3 ou 6.0. Devant ce choix impossible, entre un XJ-S pour des sorties entre XJ-S, et un autre cabriolet pour le quotidien, on ne peut que souhaiter aux lecteurs de toucher le jackpot, ou un gros loto, pour entamer une collection, à base de quelques uns des excellents cabriolets rassemblés dans cette chronique.

SUPER CONCLUSION

(aux 4 épisodes : Coupé V12 5.3 1976-1981 ;
Coupé 3.6 1984-1990 ; Coupé V12 HE et après 1982-1991, et le Cabriolet ci-dessus)

A sa sortie, en 1975, le coupé avait pu décevoir les observateurs, et les essayeurs, car il rompait assez radicalement avec les caractéristiques du coupé qu'il remplaçait, l'inoubliable Type E.

Force est de reconnaître que notre XJ-S a superbement vécu ses 20 ans de carrière, puisqu'on ne trouve guère que 3 modèles concurrents qui ont eu une longévité comparable : Porsche 928 et 911, et Lotus Esprit. Et pour arriver au chiffre d'un peu plus de 115.000 exemplaires fabriqués, il fallait bien d'excellentes qualités de base à notre XJ-S, pour le plus grand plaisir de ceux qui continuent à l'utiliser 10 à 20 ans plus tard.

Concurrents du Cabriolet XJ-S V12 5.3 (1988-1993) et 6.0 (1994-1995)

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)	(mKg)	(type)	(Kg)	(km/h)	(sec)	Notes (1 à 5)			(KF)			
Jaguar	5.3	1988	V12	5345	2	295 (a)	44,9	BA3	1890	240	7"9	28"5	7"2	2	2	4	4	88 : 386 92 : 495
	6.0	1994	V12	5995	2	318	49	BA4	1920	255	7"2	27"8	-	2	3	4,5	4,5	94 : 518 95 : 540
Ferrari	Mondial T 3.4	1990	V8	3405	4	300	32,8	BM5	1530	255	6"4	26"3	4"8	4	2,5	3,5	4	90 : 574 94 : 643
Mercedes	500 SL	1990	V8	4975	4	326	45,9	BA4	1825	250	6"8	26"6	4"8	4	2	4,5	4	90 : 710 94 : 720
Venturi	2.8 Transcup	1992	V6	2850	2 (+T)	260	44	BM5	1290	255	5"8	25"3	4"3	3,5	2	4	4	92 : 609 94 : 609
Porsche	911 3.2	1989	Flat6	3165	2	231	29	BM5	1180	235	-	27"5	-	4	2,5	3,5	3,5	88 : 416
Porsche	911 3.6	1994	Flat6	3600	2	272	33,6	BM6	1380	265	5"8	25"5	4"4	4	2 (c)- 2,5	3,5	4	93 : 553 95 : 570
Alfa Romeo	Roadster RZ	1994	V6	2960	2	210	24	BM5	1370	230	-	29"	6"2	4	2	3,5	4	93 : 440
Chevrolet	Corvette LT1	1993	V8	5735	2	300	45,6	BA3+OD	1550	250	7"2	27"5	5"5	3,5	2	3,5	4,5	93 : 410 95 : 410
Chrysler	Viper RT10	1994	V10	7990	2	395	63	BM6	1610	265	5"4	24"2	4"2	3,5	2	3	4	94 : 490
BMW	M3 (3.0)	1995	6 ligne	2990	4	286	32,6	BM5	1600	250	6"7	26"5	4"8	4	4	4	3,5	95 : 390
Mercedes	E 36 AMG	1995	6 ligne	3605	4	272	38,7	BA4	1760	240	6"2	27"6	5"7	4	4	4,5	3,5	95 : 570

(a) : 265-280 CV (catalysé > 1990-1991) (b) : en 3è, avec BM5 ou 6 (c) : note de 2 avec filet anti-remous en place