

# XJ-S : DES VERSIONS D'EXCEPTION

(Breaks, Cabriolets, Tuning, Compétition)

Après les versions des breaks, réellement peu nombreuses, et celles des cabriolets (en dehors de celui de l'usine Jaguar) en nombre plus substantiel, détaillés précédemment, arrivons-en aux variantes des Coupés qui ont excité l'imagination d'un bon nombre d'Anglais et aussi de quelques Allemands. Pour ces Coupés, il y a eu réellement du "sublime" et aussi du carrément "Beurk!", selon l'avis des journalistes qui ont pu le constater. Espérons donc que la qualité des photos ci-dessous permettra à tout lecteur de se faire son idée!

Pour ces Coupés, il n'est pas facile de proposer un classement par type de variante : on reprendra donc l'ordre à peu près chronologique d'apparition dans la presse, des photos et articles qui leur ont été consacrés.

## 3ème partie : Les coupés

### PROJET DE " TYPE F " : le futur coupé XJ-S (début 1975)

Quelques mois avant la présentation officielle du coupé, un secret au moins était encore bien gardé: celui de l'appellation définitive de notre voiture-mascotte, puisque début 1975, c'était du type F dont on parlait: normal, après les types C, D, puis E, 15 à 20 ans plus tôt.

Le 15 mai 1975, l'Auto-Journal publiait un dessin du futur coupé, moyennement ressemblant à la fois à ce que l'on verra 4 mois plus tard, et à la vue arrière qui était jointe.



Sur cette photo, le pare-chocs chromé apparaît plus léger que le bouclier noir qui, normes US obligent, allait être finalement adopté pour les 6 à 7 années à venir. En 1975, les butoirs de pare-choc apportaient une petite note rétro, à la manière des accessoires largement utilisés dans les années 60.

L'article de l'Auto-Journal annonçait bien sûr l'emploi du V12 5.3, avec l'injection utilisée depuis peu sur les berlines et coupés XJ 12. On prévoyait aussi pour l'Europe un plus petit moteur: V 8 3.0 dérivé soit de celui de la Rover 3500 soit du cabriolet-targa Triumph Stag. Mais avec leurs 145 à 150 CV DIN, cela aurait pu faire un peu léger, et l'affaire en resta là.



### GUYSON (Grande Bretagne), 1975



A en juger par la photo, çà c'est LA version à laquelle nous avons échappé ! Apparue au Racing Car Show de Londres, au tout début de 1975, soit 8 à 10 mois avant la sortie d' XJ-S, elle n'a sans doute pas eu la bénédiction de Coventry. Ce coupé à carrosserie en plastique et dénommé E 72, a été dessiné par un ancien styliste de chez Aston Martin. Pas d'autres détails à signaler, en dehors de ce qu'en a dit Sport Auto en février 1975 : "voici une atrocité, construite avec une mécanique de Jaguar V12" (sans doute sur la base d'une berline XJ 12)

A la même date, une version cabriolet a également été disponible.

## DEUX BIG CATS DE "COMPETE.", aux USA (et Canada), 1975-1976

Ci-contre, la photo retrouvée d'un XJ-S, dans son habit des compétitions TRANSAM (Sport Auto, octobre 1976). Certains détails : arceau-cage complet, y compris le seuil de porte, filet remplaçant la vitre de la porte gauche, ne se sont pas retrouvés 6 à 8 ans plus tard, sur les XJ-S de TWR engagés dans le Championnat d'Europe.

***Pour plus de détails sur les XJ-S de TWR, dans les années 1982 à 1984, que l'on vient de citer, on se reportera dans le sommaire à Spécial "Big Cats".***



Dans les compétitions du Sports Car Club of America, les XJ-S de l'écurie Group 44 se sont taillés en 1976-1977 une belle réputation aux USA, bien supérieure à celle des coupés XJ-C développés à peu près en même temps par British Leyland, mais peut-être pas avec les mêmes moteurs que ceux des XJ-C européens, qui eux étaient donnés pour "plus de 550 CV".

## XJ-S Ascot de Bertone (Italie), 1977



« La XJ-S Ascot présentée par Bertone au salon de Genève 1977 proposait des lignes « en coin » bien inhabituelles chez Jaguar mais peut-être intéressantes pour l'avenir. »

(L'Automobile, avril 1977)

La vue ci-jointe de 3/4 arrière n'ajoute et ne retranche rien à l'appréciation portée ci-dessus. Mais, des goûts et des couleurs...



## ARDEN (Allemagne), 1983-1985

En **1983** (selon Auto-Hebdo du 4/11/83) cette version destinée au tourisme rapide, présentait sur la base d'un coupé HE, diverses améliorations de carrosserie, d'intérieur et de moteur.

De nouveaux silencieux arrière, à double sortie chacun, donnaient 15 CV de plus sur le V 12 HE, à fin 1983, et conduisaient à 27"8 aux 1000 mètres D.A. Pour la caisse et l'intérieur, l'évolution était déjà plus sensible : 4 phares ronds, nouveau spoiler, bas de caisse, jantes de 8" de large et Pirelli P7 en 225x50x16, des Recaro tout électriques, et un tout petit volant Motolita.

ARDEN disposait également et à la même période d'une mécanique plus évoluée, toujours en 5.3, mais à laquelle le journaliste de service n'avait pas eu accès : arbre à cames, soupapes et injection modifiés, et une BM 5 de fabrication maison, pour 350 CV, ce qui faisait sûrement de cet XJ-S un outil "carrément méchant".



En **1985**, Auto-Hebdo avec la photo jointe, a confirmé l'existence chez Arden de cette version 350 CV du V12 associé à une BM5, sans préciser si la cylindrée initiale de 5,3 litres était maintenue ou bien accrue. La performance affichée sur le km départ arrêté nécessitant 26,2" apparaissait à la hauteur de la puissance annoncée.

## COUPE TWR, le futur XJR-S (1984)



Dès le début de 1984, TWR a développé et commercialisé son "XJ-S spécial", avec le badge HE bien visible sur la photo, dont on peut vraiment dire que si ce n'était pas encore l'XJR-S de 1989 (avant le restyling), c'était déjà drôlement bien imité!! Des modif., en plus de ce qui se voit sur les photos, celles de l'Automobile de mars 1984, et celles de la doc. de Franck BIEGE : moteur 5.3 affûté à 325 CV et boîte méca 5 vitesses, suspension un peu abaissée, caisse en 2 couleurs, jantes de 16" en 225x50 à l'avant et 245x55 à l'arrière. Mais le prix de ce "pré-XJRS" (440 KF) le réservait aux vrais amateurs, par rapport aux 270-280 KF du 5.3 basique.



Ceux qui, comme moi, ont longtemps cru que la contribution de TWR à l'épopée d'XJ-S s'était limitée:

- à la mise au point du Groupe A de 1982 (compétition)
- à la définition des XJR-S 5.3 et 6.0 à partir de 1988-1989,

étaient bien tout à fait dans l'erreur.

## COUPE DAIMLER DOUBLE SIX (1985)



Ce proto. apparemment unique, est apparu autour de 1985, pour être badgé Daimler. La photo ci-dessous en a été réalisée lors du meeting XJ-S, à Donington (Angleterre) en 2000, où de 400 à 600 XJ-S (selon les sources) se sont trouvés rassemblés.

On rappellera la caractéristique essentielle de ce projet de version Daimler : un toit en dur, supprimant les panneaux de custode du Coupé XJ-S de base, et adoptant une forme et un volume proches du toit et de la lunette arrière du Targa apparu fin 1985. On verra également plus loin quelques autres exemples de réalisation de toit modifié de ce type. Dans le Daimler, une réminiscence supplémentaire de ce Targa : les deux panneaux de toit démontables.

## COUPE JAGUAR D'USINE : le début du restyling ? (en 1987, soit bien avant 1992....)

Le croquis ci-joint, de janvier 1987 (Auto-Hebdo du 14/1), nous montre une "évolution de la race" à laquelle nous n'aurons jamais droit, annonçant en partie le restyling qui sera adopté en série dans le courant de...1991 (en pratique, pour le millésime 1992, en France) : boucliers (au lieu des pare-chocs) avec la lame supérieure chromée, feux horizontaux, mais avec maintien des vitres de custode avec leurs ouïes. Le même croquis ne dit rien de l'éventuelle modif. de la série des compteurs, au tableau de bord.



## KOENIG (Allemagne) : coupé et cabriolet, 1989

Là, pour l'un et l'autre traités de façon identique, c'est du tuning et rien que du tuning..., à la mode de la 2<sup>e</sup> partie des années 80. Pour la mécanique : échappement modifié et suspension traitée plus sportivement. Pour le reste, les photos disent tout, sauf pour les jantes (BBS?), de 8 ou 8.5" de large à l'avant, pour pneus de 225x50, et de 11" à l'arrière, pour pneus de 285x50. Sûrement une excellente façon de "prendre son pied" en matière d'aquaplaning. Le supplément de facture à acquitter à la fin de 1989, pour ce "Koenig Wildcat" (sic), s'élevait à 150.000 Francs pour le cabriolet, et sans doute aussi pour le coupé.





## ARDEN (Allemagne, suite....en 1989)



Sur un dessin proche de celui du projet de coupé XJ-S Daimler, cette version a été présentée par ARDEN au Salon de Londres de 1989, selon ce qu'en dit Jaguar World. L'inclinaison nettement accentuée de la lunette arrière elle-même élargie y est clairement visible, tout comme la suppression des dérives latérales.

## LISTER (Grande Bretagne), 1990

Pour cette entreprise comme pour les deux autres qui vont suivre (Paul Bailey, Autostyle Ltd), les dates auxquelles des versions souvent largement modifiées d'XJ-S ont été proposées sur le marché, sont relativement imprécises : pour l'essentiel, il semble que cela ait été autour de 1990, et parfois encore un peu après.

Sur la photo ci-jointe d'Auto-Hebdo du 4/4/1990, le Mark 3 proposé fait état surtout de modifications de carrosserie : spoilers, bas de caisse, aileron arrière; la lunette arrière "classique" est toutefois maintenue, tout comme les dérives latérales qui l'encadrent.



Toujours à partir de 1990, c'est de loin la version "Le Mans" de Lister qui a atteint le stade extrême de développement et de sophistication, sur tous les plans (moteur, boîte, suspension, freins et carrosserie), pour un XJ-S à usage routier.

Qu'on en juge : le bloc V 12 a été réallésé à 7 litres, disponible en version "atmo" avec la puissance de 495 CV et un couple de 69 mkg (des valeurs supérieures à celles du V 10 Viper qui se faisait jour alors...), et aussi avec un double turbo portant la puissance à 600 CV; une boîte auto. 4 vitesses, ou bien une BM 5 et même une BM 6 ; des suspensions modifiées, surtout celles de l'arrière adaptées au montage de disques de freins dans les roues ; une carrosserie largement modifiée, tant en largeur pour s'adapter à des pneus allant jusqu'à 275 de large à l'avant et 335 à l'arrière (identiques à ceux de la Ferrari F40), que dans la forme : lunette arrière de type "fastback" avec suppression des dérives latérales; etc, etc....

Bien entendu, le recours à toutes ces modifications extrêmes plaçait le prix d'acquisition du "monstre" à un niveau atteignant et même pouvant dépasser deux fois la valeur de l'XJ-S ainsi modifié. On a également pu voir par ailleurs que Lister s'est alors occupé aussi bien des coupés XJ-S que des cabriolets.



## PAUL BAILEY (Grande Bretagne)

Sur la photo d'un trio de "réalisations-maison", l'XJ-S du premier plan pourrait bien n'être qu'un cabriolet équipé d'un hard-top, ce même cabriolet déjà vu dans la partie concernant les cabriolets, dans cette chronique des XJ-S d'exception.



L'autre photo, datée de 1994, présentant un seul coupé, fait état d'une grande similitude de dessin (surtout pour le capot avant) avec le cabriolet dont il vient d'être question.

## AUTOSTYLE Ltd (Grande Bretagne)

Pas davantage de détails (ni de date), que ce que l'on trouve sur la photo, pour ce coupé, fruit de l'imagination de Paul Banham.



## ULTIME VERSION D'EXCEPTION ? (France)

"Tiens, tiens, vous direz-vous!! J'ai déjà vu quelque part un XJ-S de ce type, qui ressemble à une version TWR de circuit comme deux gouttes d'eau..."



Malgré son immatriculation, il ne s'agit pas d'un TWR émigré en France, mais simplement d'un coupé de 1980 (trahi ici par ses jantes de pré-HE) et habilement maquillé de bandes adhésives placées aux endroits adaptés....

## CONCLUSION

Le tour d'horizon fait pour les XJ-S d'exception, en divers types de carrosseries, s'est voulu à peu près exhaustif, mais n'est pas réellement sûr de l'être, et là-dessus, tout complétement proposé par les visiteurs du site sera le bienvenu.

Trois constats peuvent enfin être faits:

- en particulier sur ses 15 premières années de vie (à peu près de 1975 à 1990), notre XJ-S de base est quand même passé sur la planche à dessin d'un bon nombre d'aménageurs et de carrossiers. Dans l'histoire de l'automobile moderne (!), un seul modèle a sans doute dépassé XJ-S en nombre de variantes développées: la bonne vieille berline...FIAT 1500, déclinée, en dehors de l'usine et sur un petit nombre d'années (à peu près de 1964 à 1966) en un nombre invraisemblable de variantes: presque en totalité des coupés, et aussi 2 ou 3 cabriolets. Mais cette comparaison-là ne dit peut-être pas grand chose aux plus jeunes lecteurs de cette petite chronique!
- pour XJ-S, les transformations ont très peu concerné des bases à mécanique 6 cylindres, à l'exception semble-t-il d'un tout petit nombre de breaks LYNX, et aussi de quelques coupés TWR vers 1984-1985.
- quant à espérer retrouver quelque part dans l'Hexagone l'un ou l'autre de ces XJ-S modifiés, ça, c'est une toute autre affaire. En effet, de quoi a-t-on entendu parler ? De un ou deux breaks LYNX, d'un ou deux cabriolets US de chez Hess & Eisenhardt, de 1987-1988, réimportés en France, et cela a dû être à peu près tout. Mais au fond, rechercher "l'introuvable", n'est-ce pas là le plus excitant ?