

COÛT D'ENTRETIEN

Un Coupé V12 de 1991 :

142.500 km parcourus, de 1997 à 2007

(actualisation au 1/11/2007)

Un correspondant du site xj-story.com, collectionneur des factures de sa voiture, nous a communiqué le détail des frais d'entretien – réparations relatifs à ce coupé, ce qui en la matière, constitue sinon "la" référence, mais du moins "une" référence...

12.000 km	24.000 km	
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Changer l'huile du moteur et le filtre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites d'huile moteur
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Changer l'élément filtrant de l'épurateur d'air
	48.000	Changer le fluide de la transmission automatique et son filtre
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier/compléter le plein de fluide de la transmission automatique
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites d'huile sur la transmission automatique
	48.000	Changer l'huile de la boîte de vitesses manuelle
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites sur la boîte de vitesses manuelle - compléter le plein, le cas échéant
	<input type="checkbox"/>	Changer l'huile des ponts - Moyen Orient uniquement
	<input type="checkbox"/>	Vérifier/compléter le plein d'huile des ponts
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites d'huile sur les ponts - compléter le plein, le cas échéant
	48.000	Changer le liquide de refroidissement - vérifier la densité spécifique
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier/compléter le plein du circuit de refroidissement
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites sur le circuit de refroidissement
	96.000	Changer le filtre à carburant
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier l'absence de fuites de carburant
Tous les 2 ans		Changer le liquide frein
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Vérifier/compléter le plein
Tous les 5 ans		Changer l'huile

Extrait de la fiche des opérations périodiques : presque un recto-verso d'un format A4, et en petits caractères. N'inclut pas les opérations non périodiques, soit la grande partie du coût des interventions listées ci-dessous en dehors du poste "MOTEUR".

Ce coupé V 12 de 1991 a été acquis, utilisé et entretenu dans les conditions suivantes :

- **achat en 1997, avec 33.000 km.** Fin 2007, le kilométrage affiché atteint 173.500 km, mais comme le totalisateur kilométrique est en dessous de la réalité de 1 à 1,5%, ce qui a été vérifié, on peut retenir qu'en chiffres arrondis, **142.500 km ont été parcourus en 10 ans.**
- **entretien et réparations ont concerné 95%** (personne n'est parfait...) tant du contenu de la fiche des opérations périodiques d'entretien, établie par le constructeur, que des autres travaux indispensables pour l'utilisation quasi-quotidienne faite du coupé pendant un peu plus de 10 ans.
- **le suivi et la fourniture des pièces neuves ont été en totalité assurés, clés en main en quelque sorte, par une concession Jaguar de province.** Pour situer le coût horaire de la main d'oeuvre, celui-ci a été de 54-55 Euros TTC de 1999 à 2004, et atteint 69 Euros en 2007.

Le relevé des travaux faits et de leurs coûts, présentés ci-dessous, est exhaustif par rapport à ce qui a été réalisé, et la ventilation qui a été faite par grands postes de ces dépenses, n'a guère posé de difficultés. Mais la liste aurait pu en être légèrement allongée, pour respecter à la lettre l'adage bien connu : "Sur une Jaguar XJ-S, ce qui n'a pas été fait (ou refait) reste à faire, et tout ce qui est à faire doit être fait!"...

Voici par importance décroissante, pour leurs montants en Euros, les principaux postes de dépenses.

MOTEUR + BOITE + PONT

10.915 EUROS

Ce poste regroupe : vidange moteur + filtre, achat d'huile entre deux vidanges, bougies, filtres à air, boîte + pont (vidange et réparations éventuelles), échappement, étanchéité des circuits d'huile et de liquide de refroidissement, et aussi deux dépannages au bord de la route.

Ce poste est ici le premier, même si aucune opération majeure n'a concerné le moteur (telle qu'un déculassage..), ou la boîte, ce qui n'a pas été le cas pour le pont arrière.

Trois interventions d'importance dans ce total : la réfection partielle du pont arrière, et le remplacement du joint SPY du palier avant du vilebrequin, deux opérations pour lesquelles il n'y avait pas urgence, mais on a bien noté ce qui a été dit plus haut de "ce qui n'aurait pas été fait"...A cela s'est ajouté tout récemment le remplacement du faisceau des fils de bougies, avec en plus le rotor et la tête du distributeur, pendant qu'on en était dans ce coin-là (tous ces éléments étant alors dans leur état d'origine).

Les six révisions faites à intervalle de 24.000 km incluent : vidange moteur + filtre, bougies, filtres à air et souvent quelques autres "bricoles", mais pas d'autres réparations faites à ces occasions qui apparaissent ailleurs dans ce récapitulatif. Le coût moyen, pièces et main d'oeuvre, de ces six révisions s'est établi à 420 Euros, mais ce pourrait être pas loin de 500 à 550 Euros, avec le prix de la main d'oeuvre en 2007.

TRAINS ROULANTS**5.020 EUROS**

Ce poste comprend : amortisseurs, plaquettes et disques de freins (y compris le frein à main), roulements de roues, silent-blocs, circuit de l'assistance de direction et contrôle des trains.

Trois interventions ont à elles seules représenté un peu plus de la moitié des coûts : les 4 amortisseurs arrière (et de nouveau le changement d'un de ces 4, qui s'était mis à fuir), la durite qui tient lieu de serpentin de refroidissement dans le circuit de l'assistance de direction. A cela s'est ajouté récemment le remplacement de quelques silent-blocs et bagues de triangles de la suspension avant : un travail qui aurait pu être différé un peu, mais dont il aurait bien fallu s'occuper sans trop tarder, sur un coupé de 15 ans d'âge.

PNEUS**3.405 EUROS**

Comme on s'en doute cela inclut l'achat des pneus (hors réseau Jaguar, puisque c'est "payant" d'être infidèle, sur ce point), leur montage, les permutations indispensables.

Le total n'inclut cependant pas deux pneus neufs trouvés comme cadeau dans le coffre arrière de la voiture, lors de l'achat...

CLIMATISATION**3.110 EUROS**

C'est le poste n° 4, à peu près au niveau du poste des pneus, mais là encore sans être passé partout (toujours la même notion de "ce qui n'a pas été fait, et qui devra l'être un jour"!)

CARROSSERIE - PEINTURE**2.650 EUROS**

En carrosserie, 3 pièces dont l'état a nécessité le remplacement : portillon de la trappe à essence et son joint, un élément chromé du pare-chocs arrière (un « retour » latéral), le joint de la vitre fixe de déflecteur de la porte gauche (et le support métallique qui soutient cette vitre, dans le haut de la porte).

En peinture, rien qu'un peu en 2004 mais un peu plus en 2006 : reprise dans les parties basses de la voiture, pour supprimer les traces des coups de portes (celles des autres....) sur les portes (les miennes), et les marques de gravillons, gros ou petits, sur l'avant du capot/moteur.

DIVERS**2.735 EUROS**

Par ordre décroissant de coût, on y trouve :

- porte gauche : moteur de lève-vitre, serrure et remise en ordre de la fermeture centralisée.
- produits de traitement des cuirs, et leur rénovation en surface
- ciel de toit
- achat d'une radio-CD de remplacement.
- une batterie et divers petits composants électriques.

TOTAL GENERAL (arrondi à)**27.850 EUROS**

QUELQUES COMPLEMENTS :

- Le poste MOTEUR, au grand étonnement du propriétaire du coupé, n'inclut rien pour des organes périphériques du moteur : pompe à eau, pompe d'assistance de direction, alternateur et démarreur, boîtier électronique d'allumage/injection, pour ne citer qu'eux (mais ça peut venir...) et trois fois rien pour l'ensemble des lignes d'échappement : sur ce point, une dépense de seulement 275 €, une "misère" sur une voiture de 17 ans d'âge.
- Le total de 27.850 Euros ne prend pas en compte :
 - deux interventions faites au titre de la garantie, après l'achat de la voiture d'occasion, d'un montant quand même de 1.350 € : remplacement au tableau de bord du radiateur de chauffage, qui suintait, et du réservoir d'essence, avec une soudure qui avait lâché sur les deux demi-coquilles en tôle et une fuite d'essence qui s'en était suivie.
 - des dépenses à caractère technico-administratif : une expertise de la voiture après achat, deux PV (radar!), cinq contrôles techniques, le tout pour 450€. On omet également 3 maxi-vignettes, à 1/2 tarif, ce qui n'a jamais expressément fait partie des frais d'entretien...
- A la liste de ce qui a été fait, on peut ajouter celle de ce qui devra être fait..., un jour :
 - suintement sur le circuit d'assistance de la direction. Mais l'achat à 16€ le litre du liquide approprié coûte provisoirement moins cher que la réparation à effectuer.
 - revêtement des jantes (nids d'abeilles) à reprendre.
 - l'antenne de la radio dont le moteur est "grillé".
 - ballonnets du réglage lombaire, et électrique, d'un siège qui se dégonfle assez vite.
 - l'arrière un peu "raplapla" de l'assise de deux sièges avant.
- Dans les coûts, la main d'oeuvre facturée atteint un total de 195 heures en mécanique, soit 14 heures ou environ 2 jours de travail, par tranche de 10.000 km. (non compris la MO pour peinture-carrosserie, d'un coût bien moins élevé). Pour ce kilométrage annuel, un propriétaire faisant lui-même la totalité des travaux devrait bien y consacrer ces 2 journées pleines...



Quand on en arrive là, les conditions plus ou moins bonnes d'entretien de la mécanique, tout comme le temps, ont fait leur oeuvre ...

Bilan : en 1997 , achat d'un coupé XJ-S d'occasion ou d'un XK8 neuf ?

Cette question ne se posait pas alors, mais convenez qu'à posteriori, on peut se la poser !

L'XJ-S d'occasion

Une dépense de 27.850 Euros en entretien-réparations, correspond à une valeur assez facile à mémoriser, puisque très proche de 0,20 Euro par km parcouru! Mais les membres d'un Club XJ-S, tels que ceux d'XJ-S Jag'Ouest, savent pertinemment qu'ils ne font pas partie d'un club de ... mobylettes.

D'un autre côté, même dans le cas d'un entretien fait par un garage, on aurait toujours pu rogner quelque part, en espaçant un peu plus les opérations périodiques, ou en allant jusqu'à la corde dans l'usure de pièces à remplacer. Malgré tout, ces 27.850 euros, cela a été la somme dépensée pour maintenir la voiture non pas au niveau "zéro défaut" dans son état et sa présentation actuels (personne n'est parfait...), mais quasiment à ce niveau dans les cinq contrôles techniques subis dans les années récentes.

Sur ce point, à titre d'anecdote, on peut indiquer que le seul défaut mentionné en une occasion et sans obligation de réparation, a concerné un jeu mineur dans le train avant gauche, défaut auquel il n'a pas été remédié, mais qui n'a pas été de nouveau relevé....deux ans plus tard. Comme quoi, on peut toujours faire des économies!

Pour la dépréciation sur 10 ans du coupé objet de cette petite chronique, on peut l'estimer à 12-13.000 Euros, soit un total avec l'entretien d'environ 40.000 Euros.

Un Coupé XK8 acheté neuf en 1997

Facturé alors environ 71.000 Euros, et encore avec peut-être quelques options en plus, ce coupé aurait subi en 10 ans une dépréciation un peu supérieure à 50.000 Euros, puisque en 2007, avec 142.500 km et même avec un bon état d'entretien et de présentation, sa valeur résiduelle ne devrait pas beaucoup excéder les 18.000 à 20.000 Euros.

Pour l'entretien, on peut retenir les valeurs proposées par le magazine L'Auto-Journal, dans son estimation annuelle du Prix de Revient du Km (PRK), celle de début 2004 pour un coupé XK8 acheté neuf à cette même date. On y trouve :

• entretien-réparations :	0,0552 € par km, soit pour 142.500 km	7.870 Euros
---------------------------	---------------------------------------	-------------

• pneumatiques :	0,0197 € par km, soit pour 142.500 km	2.810 Euros
------------------	---------------------------------------	-------------

Le total des deux postes s'établit à environ 10.700 Euros. La dépense en pneus est voisine de celle indiquée plus haut pour le coupé XJ-S, mais le coût total d'entretien est divisé par 2,5 par rapport à ce cas-là. Bien entendu, dans le PRK ci-dessus, pour les 140-150.000 premiers km parcourus avec un coupé XK acheté neuf, il n'est pas retenu par exemple d'interventions sur la boîte et le pont, en dehors de vidanges, et les seuls frais prévus du côté du climatiseur concernent des recharges périodiques en gaz.

**En définitive, entre une dépréciation relativement limitée
associée à des coûts d'entretien élevés, ou l'inverse, ça se discute...**

Note actualisée en novembre 2007



**Dans une vue comme on peut l'avoir par dessous,
c'est fou ce que cela donne de motifs de travaux à faire,
ou à faire faire.**

Avis de recherche : des coûts d'entretien-réparations pour des XJ-S

C'est une question fréquemment posée par des personnes s'intéressant aux modèles XJ-S de chez Jaguar : quel budget prévoir pour l'entretien et les réparations d'une voiture de ce type, souvent âgée maintenant de 10 à 25 ans?

Dans la rubrique "XJ-S Pratique" que l'on trouve dans le site, un premier texte y figure pour le cas particulier d'un Coupé de 1991 utilisé par son propriétaire actuel depuis 8 ans. Vous êtes sans doute nombreux à disposer d'informations de même nature, qu'il pourrait être utile de mettre à la disposition de tous.

Dans la fourniture des informations, la confidentialité sera de mise: pas d'indication d'identité du propriétaire, ni du lieu (garage) où le véhicule peut être entretenu, et avec le minimum d'éléments de caractérisation de la voiture pour que le type en soit bien identifié : modèle d'XJ-S, année de fabrication, année d'achat (si d'occasion), durée d'utilisation et kilomètres parcourus. Le contenu complet des informations sera arrêté en commun et communiqué au propriétaire, avant leur mise en ligne.

Pour ce faire, les types d'XJ-S et les conditions d'entretien-réparations "éligibles" sont les suivantes:

1. Types d'XJ-S :

tous, sans exception. Voir néanmoins plus loin ce qui est dit du cas des véhicules restaurés.

2. Kilométrage parcouru.

Pour que les chiffres collectés aient une signification, on retient un minimum de 30.000 à 40.000 km parcourus par le propriétaire actuel, quel que soit le nombre d'années mis à les parcourir, mais avec l'indication de cette durée. Dans le cas d'un achat d'occasion, avec la récupération de la totalité des factures d'entretien du précédent propriétaire, ce sont les km cumulés, et les coûts, pour l'ancien + l'actuel propriétaire(s) qui pourront être établis.

3. Conditions de réalisation de l'entretien + réparations.

Dans un premier temps, sont pris en compte les deux seuls cas de figure ci-dessous :

3a. Interventions réalisées en totalité par un professionnel,

garage du réseau Jaguar, ou tout autre garage, ou l'association de ces deux formules.

3b. Interventions dont le travail est assuré en totalité par le propriétaire de la voiture,

avec achat des pièces dans le réseau "officiel" ou non.

4. Cumul et ventilation des dépenses par grands postes.

L'objectif principal est d'établir le total des dépenses, sans oubli majeur de factures (!), respectivement pour pièces (P) + main d'oeuvre (MO), dans le cas 3a ci-dessus, et pour (P) seules dans le cas 3b.

En particulier dans le cas 3a, on s'efforcera de ventiler les dépenses pour le total P + MO par grands postes de l'entretien et des réparations effectués. Pour ce faire, on peut utiliser les postes mentionnés, dans le site, dans l'exemple présenté du coût d'entretien d'un coupé XJ-S, soit : (1) : ensemble moteur + boîte + pont, (2) : trains roulants + direction, (3) : pneumatiques, (4) : climatisation, (5) : divers, c'est à dire tout ce qui n'a pas été indiqué dans les points (1) à (4) ou toute autre rubrique à créer, le cas échéant.

5. Restauration.

Le cas d'une restauration lourde, et de ses coûts, faite par un professionnel ou le propriétaire de la voiture, n'est pas pris en compte dans la petite enquête proposée ici, puisque par la spécificité des travaux d'une restauration, c'est une rubrique d'une nature différente qu'il faudrait mettre en place.

Toutefois, dans le cas d'une voiture achetée restaurée, ou à partir de la fin d'une restauration conduite par le propriétaire de la voiture, l' XJ-S concerné peut être pris en compte pour l'information à collecter.