

# COÛT D'ENTRETIEN

## Coût estimé pour un coupé XJ-S à moteur 6 cylindres

dans les mêmes conditions de parcours et de durée  
que le coupé V12 - Voir le texte précédent

Dans diverses revues et des articles sur la gamme des XJ-S, il a fréquemment été fait état pour le V12, par rapport au 6 cylindres :

- d'une maintenance bien plus onéreuse pour les voitures à 12 cylindres,
- d'un coût d'entretien de ces voitures proportionnel au nombre des cylindres. Quant à dire que **l'entretien total** d'un XJ-S à V12 coûtait 2 fois plus cher que celui d'un 6 cylindres, le pas pouvait être rapidement franchi!

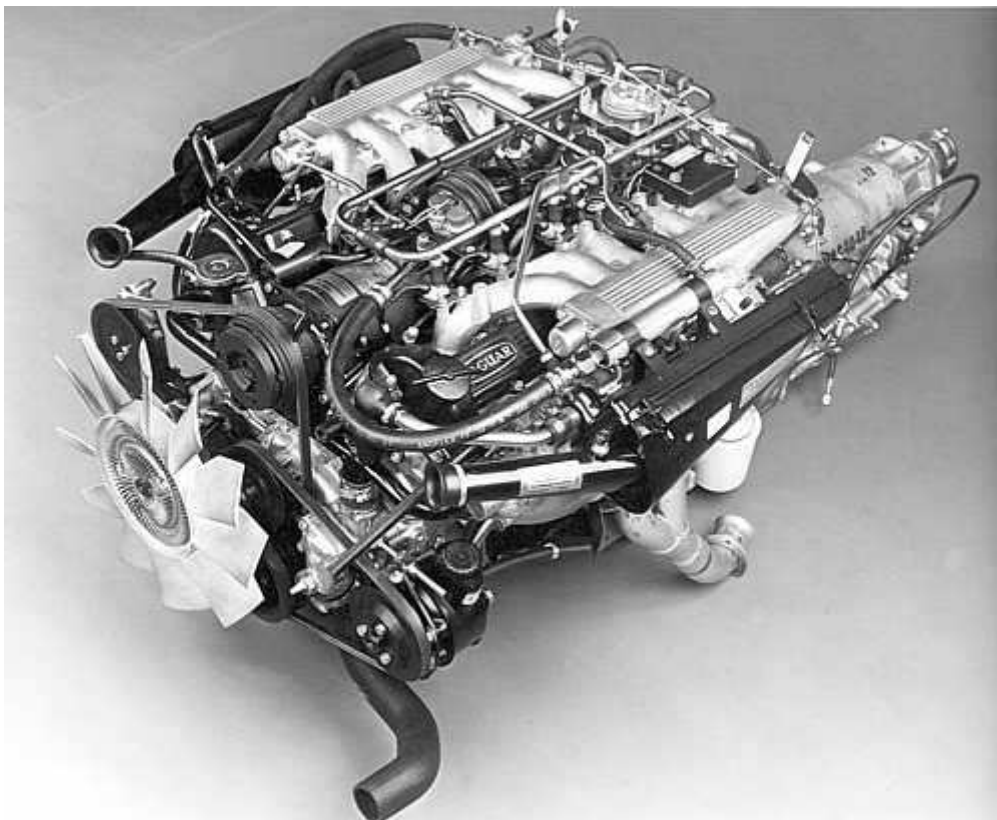
Pour infirmer ces propos, il est assez facile de voir que 2 versions d' XJ-S, à moteur 6 ou 12 cylindres, présentent un très grand nombre de similitudes, de la calandre des voitures à leurs feux arrière, alors que les différences entre les 2 versions, pouvant se répercuter en coûts d'entretien différents, sont en nombre bien limité...

## DES SIMILITUDES

Pour un type de carrosserie donné (coupé, ou cabriolet, ou Targa), tous les composants jusqu'au plus petit accessoire d'une voiture à moteur V12 ou en 6 cylindres, sont rigoureusement les mêmes, à l'exception du **moteur**. On peut même dire que tout est identique à l'exception du **bloc-moteur** : en effet, les V12 ou 6 cylindres ont divers organes périphériques (pompe à eau, radiateur, alternateur, éléments d'allumage/injection dont le boîtier de gestion de ces fonctions, etc...) qui certes, ne sont pas identiques, mais qui entraînent en cas d'intervention des coûts de réparation/remplacement très comparables en 6 ou 12 cylindres.

A partir des coûts observés précédemment pour un V12, on fera une estimation des dépenses d'entretien/réparations pour un 6 cylindres, dans les mêmes conditions d'utilisation, de parcours, et aussi d'entretien..., en tenant compte de quelques spécificités du 6 cylindres qui réduisent un peu les coûts, et dont on fera la liste plus loin. Cette comparaison est grandement facilitée, et rendue plausible, en considérant divers points :

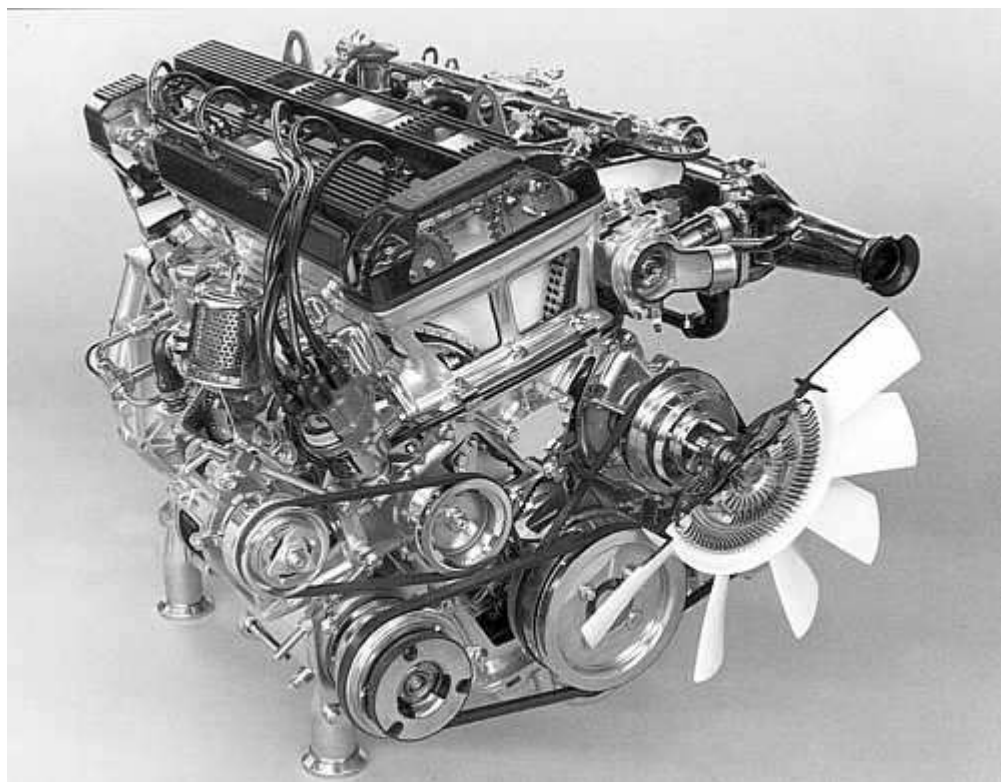
- pour les 6 et 12 cylindres, dans des XJ-S fabriqués en 85-90 et même au-delà, la nature et la fréquence des simples opérations périodiques d'entretien sont strictement les mêmes,
- dans les 2 cas, divers organes d'usure ont une longévité que l'on retiendra comme identique, ce qui doit être le cas des amortisseurs, des plaquettes et disques de freins, des roulements de roues, des divers silent-blocs des suspensions, etc..., ou même des moteurs de lève-vitre ou d'essuie-glaces!
- on peut aussi retenir des coûts inchangés en 6 ou 12 cylindres, pour les trains de pneus (mêmes dimensions, marques et types des pneus dans les 2 cas), et aussi, à titre d'exemples, pour la consommation d'huile entre 2 vidanges, ou la reprise d'un petit choc sur un panneau de tôle.



Avec ce V12, 28.000€ de factures  
pour un parcours de 142.500 km

...

... mais ne vous attendez pas à ce que le demi-moteur (comme certains l'appellent) divise la facture par deux !



## DES DIFFERENCES

Ces différences de types et de nombres de pièces entre les moteurs à 6 et 12 cylindres sont peu nombreuses, et dans le cadre du coût total observé sur 142.500 km pour le V12, des réductions de dépenses pour le 6 cylindres auraient uniquement porté sur les points suivants :

- huile de vidange :	2 litres en moins X 12 vidanges	340 €
- bougies	6 en moins X 6 changements	240 €
- pour les bougies :	1h30 de main d'œuvre en moins X 6 changements	540 €
- filtres à air :	1 en moins X 6 changements	260 €
- faisceau de fils de bougies :	6 fils au lieu de 12 X 1 changement	120 €
	TOTAL	1.500 €

Cet écart de 1.500 € est TTC, et inclut le prix de la MO d'un professionnel. Pour une personne faisant l'entretien de sa voiture, cette somme se réduira à 900-950€ correspondant au seul prix TTC des pièces et fournitures.

On notera aussi que pour le 6 cylindres, la réduction des coûts, même chiffrée à 1.500€, ne représente qu'environ **5%**, par rapport aux coûts indiqués pour la voiture de même type, à moteur V12.

## CONCLUSION

"En XJ-S, c'est un 6 cylindres qu'il me faut, sinon rien"...! C'est le leitmotiv que l'on entend de beaucoup d'acheteurs potentiels de ces voitures, que divers articles ont tenté de les décourager des modèles à moteur V12, en qualifiant le coût d'entretien de "fort onéreux", ou même de carrément "ruineux"...

Eh bien, non! Dans la comparaison établie ci-dessus, la réduction de coût d'entretien/réparations pour une voiture à moteur 6 cylindres s'établit à environ 100€ par an pour le propriétaire qui fait le travail lui-même, et à 150€ par an pour celui qui fait tout faire.

Et il fallait bien que cela soit dit!

Par ailleurs, sur ce point des coûts, un avis formulé dans Auto-Rétro de juillet-août 2005, page 57, est quand même ambigu et bien imprécis : pour le cas d'un coupé XJ-S 3.6 de 1987, "prévoir une révision annuelle ou tous les 12.000 km d'environ 450 €". S'il s'agit des opérations périodiques d'entretien à l'échéance de 12.000 km, elles se résument à une vidange/moteur + un filtre et quelques contrôles visuels, ce qui fera nettement moins que les 450€. Par contre, s'il s'agit du poste total d'entretien/réparations pour un parcours annuel de 12.000 km, voire plusieurs parcours annuels de 12.000 km se suivant au fil des années, cela fera considérablement plus. Les données du site dans la présente rubrique ont établi, à peu près pour le cas du coupé de l'article ci-dessus de 2005 (18 ans et un peu plus de 125.000 km au compteur), que le coût total d'entretien/réparations pour la personne qui fait tout faire, se situe dans la fourchette de 0,15 à 0,20€ par km. A l'échelle d'un parcours annuel de 12.000 km, la dépense réelle engagée sera comprise alors entre 1.800 et 2.400€, ce qui nous éloigne pas mal des 450€ vus plus haut.

Mais ça, les utilisateurs d'XJ-S le savent bien, eux qui, lorsqu'ils se retrouvent entre eux, ont coutume de dire qu'ils ne font pas partie d'un "Club de Mobyettes"...(quand ils parlent du coût d'entretien de leurs "belles")