

(Note du site www.xj-story.com :
les breaks réalisés par Lynx, et
quelques autres, sont inventoriés
succinctement dans la
rubrique : "Versions d'exception –
les breaks" du site.

L'article ci-après présente plus en détail
le contenu de la transformation
proposée par Lynx).



Un Lynx Eventer est l'outil de travail
de Neville Stevens, installateur de
cheminées d'intérieur, dans le civil et
utilisateur d'une voiture qui ne manque
pas de faire (belle) impression...

"Qu'est-ce que c'est que ça, alors ?".
"Est-ce un nouveau modèle ?". "Quand
est-ce qu'on l'a fabriqué ?". "Combien ça
coûte ?"

Partout où nous avons accompagné Neville Stevens et
son Eventer, les gens de tous âges et de toutes conditions
ont remarqué la voiture, l'ont admirée, et tous voulaient en
savoir plus. Le fait que personne n'ait posé la question :
"C'est vous-même qui l'avez faite?", témoigne de la
cohérence du style et de la qualité de la transformation
accomplie.

Cette qualité et cette cohérence s'appliquent aussi à
l'intérieur de la voiture, où l'espace de chargement
totalement plat, les sièges arrière repliables et la très
appréciable visibilité vers l'arrière, témoignent du soin et du
côté pratique apportés à la transformation faite. Ce n'était
pourtant pas une petite affaire puisque Lynx a dû concevoir
un nouveau réservoir d'essence, modifier la fermeture à clef
du hayon pour l'adapter à la condamnation centralisée des
portes existante et au système de temporisation de
l'éclairage intérieur, installer le lave-glaces et l'essuie-glaces
de la vitre du hayon, prévoir des espaces de rangement près
des passages de roues, dans l'arrière de l'habitacle...

**Le break Eventer est un des
rares exemples de réalisation
sur une base de Jaguar. A
l'arrière des vitres latérales, des
caches dissimulent les ouïes
indispensables au bon
fonctionnement de la
ventilation-climatisation**

**Un outil de travail, où trouvent facilement leur place, Neville, son chien Ben,
des outils et équipements tels que des plaques de cheminée,
des chenets et grilles de foyer**

Un détail, par exemple, qui ne saute pas aux yeux :
depuis les premiers coupés XJ-S de fin 1975, on est
tellement habitué au panneau arrière vertical et fixe du
coffre, que celui-ci semble également fixe, ici, alors que,
justement, il ne l'est pas puisqu'il fait partie intégrante du
bas du hayon relevable qui descend jusqu'au niveau du
pare-chocs. Installé autour de la roue de secours, sous le
plancher relevable de l'arrière de l'habitacle, le réservoir
d'essence de 84 litres est un peu plus petit que celui
d'origine mais accorde un bon 500 km d'autonomie, dans la
version V12 HE sur la base de laquelle l'Eventer est réalisé.



Sur la route, en Eventer, vous vous rendez très vite compte de la différence avec les XJ-S "classiques" : on apprécie la clarté et le volume de l'habitacle, en l'absence des panneaux latéraux tôleés (les dérives, sources de claustrophobie...), ainsi que l'absence d'angles morts, pour la visibilité dans les carrefours. La taille de la baie du hayon rend très faciles les manoeuvres de parking, sauf bien entendu si le compartiment arrière est chargé jusqu'au toit...

Lors de la conception de l'Eventer, Lynx a indiqué pour le compartiment arrière un "volume total" de chargement de 1.300 dm³, et un "volume utile" de 1.055 dm³, sans préciser la raison de cet écart, mais en pratique, la documentation a fait ensuite état d'un volume de 1.100 dm³, ou de 675 dm³ avec les sièges arrière en place : c'est considérablement plus que les 310 dm³ du coupé normal.

Le hayon dégage une hauteur d'un peu plus de 55 cm, ce qui est assez limité pour un break, mais on ne peut pas tout avoir : le hayon se relève toutefois suffisamment haut, et dégage toute la largeur utile du compartiment arrière. Sièges arrière rabattus, les dimensions utiles sont de 183 cm en longueur et 109 cm en largeur, pas loin de celles d'un "lit double", dont Neville dit ne pas avoir fait l'essai, dans son "passion wagon", du moins pour l'instant....

On ne s'attendait pas trop à une hauteur disponible plutôt limitée, au-dessus des sièges arrière, mais la conception et la ligne du toit modifié m'ont quand même permis de m'y asseoir de façon satisfaisante. Avec des sources de bruit pouvant résulter du volume intérieur disponible, des passages de roues à l'arrière et de la présence du hayon, on aurait pu craindre que le break Eventer ait perdu l'habituelle qualité de silence des Jaguar, mais il n'en est rien : l'isolation et des joints d'étanchéité bien réalisés en font un véhicule très silencieux.

Un XJ-S HE qui s'intègre sans peine dans le trafic londonien. En l'absence des dérives latérales de la carrosserie, la visibilité vers l'arrière est bien améliorée.



A l'arrière, les coffres latéraux de rangement accueillent la batterie, des organes électriques et le réservoir du lave-glaces de la baie du hayon.



Avec les sièges arrière repliés, l'Eventer présente une belle surface de chargement.



Neville, et le chien Ben, font la démonstration de ce qui peut trouver place dans un Eventer.

Les vitres latérales arrière sont une réalisation spécifique à l'Eventer. L'appellation Lynx Eventer y figure sur les modèles d'après 1991, et remplace les badges du capot de coffre.



Les sièges arrière sont légèrement reculés par rapport au coupé standard et se replient facilement. La hauteur utile reste toutefois limitée.

Dessiné chez Lynx par Chris KEITH-LUCAS en 1981-1982, en cherchant l'inspiration du côté de deux coupés-breaks, le Scimitar GTE de chez Reliant bien peu connu en France et la version P 1800 ES de Volvo que l'on a un peu mieux connue chez nous, le break Eventer a commencé à être fabriqué en 1983. L'exemplaire dont on a disposé ici, est le n° 29 de la série, et a été aménagé entre mai et octobre 1987. La production totale a été de 66 Eventer, entre les mains d'utilisateurs du monde entier. La série a même concerné un petit nombre d'exemplaires sur la base de coupés XJR-S.

Un Eventer très spécial a été exposé au Salon de Genève de mars 1990 : Paolo GUCCI a commandé pour l'occasion un exemplaire (*) avec un ensemble de particularités telles que la peinture de la carrosserie bi-tons, des moquettes aux armes de Gucci, un jeu de valises spécial, le parapluie, l'attaché case, la clé de contact en argent, des accoudoirs en imitation crocodile, une notice de la voiture dans un écrin de cuir et des pierres semi-précieuses tout autour du levier de vitesses. Malheureusement, on a appris par la suite que Paolo n'avait pas l'accord de l'entreprise familiale Gucci pour l'utilisation de ses emblèmes : ces derniers ont dû être supprimés, et aucun autre des 20 Eventer qui avaient été prévus n'a été fabriqué (à 100.000 £ l'unité, pour la seule transformation).

Le restyling des XJ-S en mi-1991 a donné à Lynx la possibilité d'améliorer encore l'Eventer, en arrondissant certains angles de la face arrière du break et de son hayon, diverses arêtes de tôle, dans la réalisation précédente, constituant des points de faiblesse où des défauts pouvaient à la longue se produire. Le nouveau dessin a permis de supprimer les charnières apparentes en haut du hayon, et de faire ce dernier mieux s'ajuster dans le panneau arrière de carrosserie. La lunette du hayon ainsi que les vitres latérales arrière ont été modifiées. Les améliorations de qualité de fabrication apportées par l'usine Jaguar, autour de la date du restyling, ont bénéficié à la version modifiée de l'Eventer, en même temps que l'espace disponible pour les jambes des passagers arrière a été accru.

L'Eventer de Neville correspond à la première version, avec les charnières apparentes du hayon incluant le câblage électrique pour la lunette arrière chauffante, cette lunette provenant d'une Ami 6 ou 8 de chez Citroën. (NDLR : dans le site www.xj-story.com, on a plutôt retenu qu'il s'agissait d'une lunette arrière provenant de la berline GS Citroën, ce qui mériterait d'être mesuré plus précisément, et in situ...). Cette dernière était montée avec tout autour un type de joint, de présentation passable pour les années 80, mais dont on comprend bien pourquoi Lynx en a modifié l'aspect.

Pour un Eventer, le choix d'une peinture de couleur noire était une entreprise risquée, ce qui témoigne de la maîtrise de Lynx dans le travail de carrosserie, dont une peinture noire fait apparaître les "gondoles" et autres imperfections. Dans ce genre de travail, beaucoup d'autres aménageurs utilisent un toit à revêtement en vinyl, qui cache ces défauts. Ici, sur le véhicule, tout juste peut-on voir l'amorce d'une ondulation au niveau de la soudure du bord latéral du toit! Chez Lynx, John Mayston-Taylor nous explique que le panneau du toit est fabriqué à la dimension exacte de chaque XJ-S, dans la mesure où selon les coupés transformés, la largeur du toit peut varier d'un bon centimètre. Il semble bien que chez Jaguar, l'outillage pour le pressage de ces panneaux de toit se soit fatigué au fil du temps, ce qui a donc demandé, chez Lynx, à adapter l'outillage à ces variations.

Un fichier des voitures transformées chez Lynx est tenu par Jaguar et depuis 1987, la garantie Jaguar s'applique à la voiture, à l'exception de la carrosserie, de l'aménagement intérieur et du réservoir d'essence, dans la mesure où le poids maximum autorisé sur l'essieu arrière n'est pas dépassé. Bien sûr, les modifications de carrosserie ont entraîné un supplément de poids, somme toute limité : environ 60 kg de plus, en totalité sur l'essieu arrière, ce qui modifie pas toutefois la répartition des masses avant/arrière de la voiture.

A l'arrière de l'habitacle, des coffres aménagés de chaque côté permettent de dissimuler la batterie, divers équipements électriques et d'outillage de bord, voire des objets de valeur. Un couvre-bagages est un équipement en option, tout comme le sont les ceintures arrière modifiées, les appuie-tête arrière, les pare-chocs et spoiler peints à la couleur de la carrosserie, les phares à quatre optiques, un repose-pied pour le conducteur, le volant modifié ou un dispositif d'attelage.

En 1987, le précédent propriétaire de la voiture l'a achetée pour la somme de 14.300£, sous la forme d'un coupé HE âgé de deux ans, et a dû acquitter le prix de 11.000£ pour la transformation en break, chez Lynx : une somme rondelette, mais même en ajoutant le prix d'une plaque d'immatriculation personnalisée (avec le n° : 66 DGK), cela restait en-dessous du prix de 27.300£ alors à payer pour un coupé XJ- V12 neuf, avec l'avantage d'une voiture tout à fait personnalisée et ayant tout l'air d'un véhicule neuf. L'état de la voiture examinée aujourd'hui témoigne des soins attentifs de son propriétaire, pour cette voiture qui a toujours couché au garage, et en particulier les boiseries sont dans un état impeccable. Neville Stevens a ajouté sa propre plaque d'immatriculation, des phares à quatre optiques rondes, des jantes récentes à cinq branches, mais sans reprendre les doubles bandes décoratives latérales de la carrosserie, à l'allure très "seventies".

Aujourd'hui, cette voiture est un fantastique moyen de déplacement, tout comme un outil de travail très pratique, pour le job de Neville, concepteur et installateur de cheminées d'intérieur, pour des maisons et autres lieux très "classe". Il n'y a aucun problème pour s'y rendre dans ce type...de voiture, même si c'est bien différent de l'autre voiture utilisée par Neville pour son travail, une Bond Minicar! Dans l'Eventer, des protections recouvrent les moquettes immaculées de chez Lynx, quand la voiture transporte des caisses à outils, des grilles de foyer, des chenets, des plaques de cheminée et tout le fourbi qui va avec.

Ben, le chien incontournable de Neville, s'installe sur l'un des sièges arrière repliés, alors que Neville et son employé bénéficient de la clim' à l'avant. L'adaptation à divers usages de l'Eventer est telle que pendant nos séances de photos, j'ai pu également m'y installer, avec tout mon équipement de photographe..

Traduction de C.M. d'un article de Jaguar World

(*) : merci au lecteur qui trouverait une trace de tout ça dans un compte-rendu du Salon de Genève de l'époque, d'en faire part à : cjm@xj-story.com

Éléments et info. complémentaires à cet article (NDLR) :

- Peu de photos existent d'un Eventer sur la base d'un coupé XJ-S restylé, incluant les modif. extérieures, celles de 1991 et/ou celles de 1993. Les quelques photos ci-jointes ont été empruntées à un site allemand, l'homologue de www.xj-story.com, mais à lire dans la langue de Goethe. (<http://www.jaguar-xjs.de/>)



Sans doute l'un des derniers Eventer fabriqués, sur la base d'un coupé autour de 1994.



- dans un encart, l'article de Jaguar World ci-dessus, mentionne en fin 1999, le projet d'un break Eventer sur la base du coupé XK8. A défaut d'en avoir lu ou entendu davantage depuis, il semble que ce projet en soit resté là, sauf si un lecteur de ces lignes dispose d'info. sur le sujet.

Site Lynx en 2004 : <http://www.lynxmotors.co.uk/>