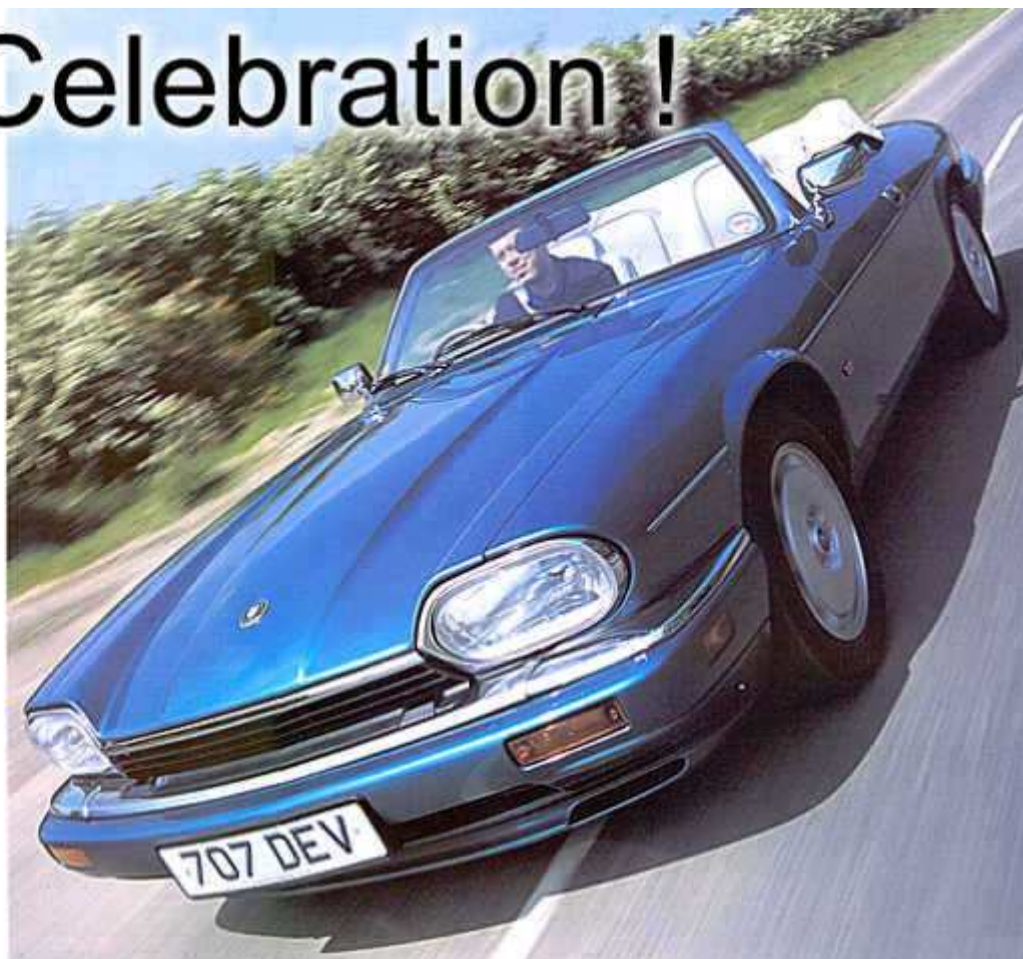


It's a Celebration !

Ultime version,
la série
"Célébration" :
Cabriolet 4.0
(moteur AJ16),
et le Coupé.



Au début de 1995, Jaguar se préparait à fêter son 60^e anniversaire. Une nouvelle version sportive allait naître juste un peu plus d'un an plus tard, un modèle qui avec son nouveau et puissant V8, allait faire entrer Jaguar dans le 21^e siècle. Avant la sortie du coupé XK8, le valeureux moteur six cylindres AJ6, à 2 ACT et 24 soupapes, était passé de la cylindrée de 3,6 litres (celle apparue en 1983), à 4 litres dans le second semestre 1994. Destiné à la nouvelle série X300 de la berline XJ6, ce moteur a été développé dans la version AJ16, dans le courant de 1994 : avec la cylindrée maintenue à 4 litres, les améliorations ont généré à la fois puissance accrue et moindre consommation de carburant. En effet, avec la puissance passée de 220-225 CV à 240-245 CV, la consommation restait comprise entre 12,5 et 13 litres aux 100 km.

Tout en bénéficiant d'améliorations de détail, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, la voiture s'acheminait vers la fin de sa carrière. En 1995, le magnifique V 12 avait disparu des modèles destinés au marché des USA, bien qu'il restât disponible ailleurs, sur commande spéciale. C'est donc le 10 Mai 1995 que la série Célébration fit son apparition, devenant ainsi l'ultime version du modèle XJ-S.

De toutes les Jaguar, les XJ-S ont été sans doute le modèle le plus sujet à controverse. A son lancement en 1975, la voiture fit l'objet d'un accueil mitigé en l'absence de certaines caractéristiques tant appréciées dans toutes les versions précédentes des Jaguar de sport. Comparée aux SS 100, XK 120 et la suite, et à l'incomparable Type E, l' XJ-S avait un goût plutôt mièvre. Malgré tout, bien que la construction du modèle ait failli s'interrompre au début des années 80, c'est devenu la Jaguar de sport la plus vendue en nombre. C'est aussi la Jaguar qui a recueilli le plus de lauriers en compétition, depuis la berline MkII, en venant à bout, sur les circuits, des voitures provenant de divers pays.

Le choix de persévérer et de développer l'XJ-S fut le bon : c'est en 1989, avec 10.665 exemplaires vendus, que Jaguar réalisa pour ce modèle son meilleur chiffre de ventes. Malgré tout, au début des années 90, il devint évident que le marché du modèle allait en se rétrécissant : en 1991, par rapport à 1990, les ventes furent divisées par deux puis reculèrent de nouveau en 1992. Toutefois, les commandes augmentèrent de nouveau en 1993, en liaison avec le succès aux USA tant du cabriolet 4.0 que des nouvelles versions du V 12 6.0 (coupé et cabriolet) lancées en mai de cette année-là. A cette même date, toutes les versions des XJ-S reçurent les boucliers peints à la couleur de la carrosserie, après l'apparition des nouveaux feux arrière horizontaux utilisés depuis mai 1991 ("restylage" coïncidant avec le lancement du coupé 4.0).

La production d'un peu plus de 6.600 XJ-S en 1994, bien qu'éloignée du précédent record, a atteint une valeur tout à fait élevée pour un modèle dont l'arrêt avait pratiquement été programmé 14 ans plus tôt!



En 1993, les XJ-S bénéficièrent d'améliorations dont certaines furent développées pour la berline X300 qui allait remplacer la série XJ40 en 1995. Ce fut en premier lieu le moteur AJ16, avec sa culasse aux arbres à cames modifiés, bloc-moteur à rigidité améliorée pour un agrément d'utilisation accru, haut du moteur avec un couvercle d'arbre à cames en magnésium, limitant également les suintements d'huile. D'autres améliorations (taux de compression plus élevé, commande du papillon d'admission d'air plus progressive, collecteur d'admission en une seule pièce.) permirent un gain de puissance, alors qu'un poids moindre et un rendement mécanique plus favorable conduisaient à une réduction de la consommation.

L'airbag passager et un nouveau dispositif de conditionnement d'air furent également adoptés cette année-là. Toutes ces améliorations et quelques autres encore, ont été présentes sur le tout dernier modèle des XJ-S, la série Célébration, dès sa sortie en mai 1995. Cette série fut, on le sait, l'ultime évolution des XJ-S, mais la crainte que l'usine Jaguar pouvait avoir que les Célébration soient considérées comme une version de fin de carrière, pour permettre l'écoulement de stocks avant la sortie du nouveau XK8, ne devait en aucun cas s'avérer fondée!



En mai 1993, l'ajout de sièges arrière apparaît un peu comme la rectification d'un oubli... Comme dans d'autres cas semblables, ces sièges, de belle facture, sont toutefois peu utilisables pour des adultes.

Dans sa dernière évolution, le moteur 4.0 AJ16 se situe en belle place dans la concurrence avec d'autres 6 cylindres en ligne. Le nouveau couvercle d'arbres à cames et diverses protections dissimulent les organes mécaniques.



La sortie de la série Célébration a été faite à grand renfort de publicité. Aux caractéristiques et améliorations déjà citées, fut adjoint un nouveau système de freinage emprunté aux berlines X300, tandis que l'intérieur de la voiture se fit plus luxueux que jamais, Jaguar mettant pour cela à contribution le fin du fin de son "stock de boiseries". De la ronce de noyer uniquement (de la variété "sapwood" en anglais) fut choisie pour le panneau du tableau de bord, la console et les incrustations dans les contre-portes, avec une touche de finition du même matériau pour le levier de vitesses et la moitié du revêtement du volant. Du cuir partout, y compris sur la seconde moitié du volant, les sièges avant bénéficiant maintenant d'un "leaping cat" incrusté dans le revêtement en cuir des appuie-têtes.



← Ronce de noyer de teinte claire utilisée pour les Célébration ↑

↑ Comparée au bois plus foncé utilisé pour d'autres versions

Un autre emprunt à la récente berline X300 a été son équipement audio de belle qualité. La liste des équipements de série est si complète que celle des options s'est trouvée réduite à...néant! A la sortie du modèle, les prix un peu plus élevés que ceux des modèles précédents, étaient en Angleterre de 38.950£ pour le coupé et de 45.950£ pour le cabriolet, alors que pour quelques exemplaires à moteur V 12 et à équipement identique, les prix respectifs étaient de 50.500 et 58.800£.

(En France, les prix du coupé et cabriolet 4.0 ont été de 406.500 et 472.100 Francs, durant toute la période de commercialisation, et, semble-t-il, identiques pour les boîtes BA4 et BM5)



L'aménagement est le plus luxueux qui ait été proposé pour des XJ-S.

Pour l'aspect extérieur de la voiture, à l'exception des jantes, l'œil d'un expert averti est nécessaire pour relever les différences entre la série Célébration et les types d' XJ-S qui l'ont immédiatement précédée. Plein de détails ont changé, toutefois, avec le retour des chromes pour les entourages des phares, les rétroviseurs et l'encadrement de la plaque arrière d'immatriculation, les embouts d'échappement étant maintenant en inox et de forme ovale. A l'inverse, la calandre est de couleur noire, le badge de capot figurant une tête de jaguar, est différent et de couleur or, sur un fond vert. Notons, entre parenthèses, qu'aucun monogramme Célébration n'est utilisé. Pas moins de 17 teintes de carrosserie et 5 pour la capote, sont disponibles!

Les jantes Aerosport polies à la pointe de diamant constituent la dotation de série, les jantes chromées à cinq branches étant en option.

Dès l'apparition des Célébration, la demande du marché a été enthousiaste pour le modèle, en particulier pour la version cabriolet 4.0. Durant l'année 1995, 4.032 cabriolets ont été construits, contre seulement 852 coupés, résultant de l'intérêt du marché nord-américain pour le cabriolet. La Californie a particulièrement apprécié ses lignes longues et élancées, ainsi que les bruits de fonctionnement et de roulement feutrés : dans cet Etat, la gent féminine aurait pu représenter plus de 50% des "acheteurs", à cette période-là.



En 2002, les meilleurs cabriolets Célébration se vendent à des prix dépassant 20.000£. On est là dans les tarifs des XK8 ! Une option présentée ici : les jantes chromées à cinq branches.

Le chiffre probablement le plus révélateur a été celui de 3.361 voitures vendues en 1996, l'année de la sortie des versions XK8, montrant que beaucoup de gens ont préféré "l'ancienne version" et ont choisi de ne pas attendre l'arrivée de la remplaçante. De fait, les vendeurs ont eu peu de mal à écouler les derniers exemplaires d' XJ-S, et des deux côtés de l'Atlantique, la plupart des voitures ont été vendues plusieurs mois avant la sortie de la version XK8 en octobre 1996. Cela contrastait singulièrement avec les problèmes rencontrés par Jaguar pour vendre les dernières Type E : ni l'appellation "commemorative" attribuée aux 50 derniers roadsters, ni l'apposition d'une plaque signée de Sir William Lyons lui-même, n'y avaient pas changé grand chose. Mais l'Histoire a quand même des retournements étranges, puisque les Type E V12 sont maintenant les modèles les plus recherchés, parmi les Jaguar construites de tous temps.



(photo l'Auto-Journal)

Célébration, sur la route

Au fil des années, j'ai bien à peu près conduit toutes les versions d' XJ-S, depuis le tout premier modèle, sans doute l'un des plus excitant, en passant par les versions Targa et cabriolet, et les versions d'artisans-aménageurs plus ou moins talentueux, mais elles avaient toutes un point commun : celui du plaisir de les conduire. Même sur la fin de leur carrière, les XJ-S procurent ce plaisir de conduite, sans à-coups, et réconfortant. C'est peut-être pour ça que tant de ces voitures ne sont pas entretenues dans les règles : un conducteur pas trop expérimenté ne s'aperçoit même pas que les conditions d'utilisation de sa voiture se détériorent....

Avec la série Célébration, c'est le point culminant dans les 21 ans de développement du modèle. Placée à côté d'une version d'origine de 1975, une Célébration "détonne" un peu, par ses lignes en courbes, et tout concourt à donner cette impression : les modifications des vitres latérales, les feux arrière, les jupes avant et arrière. Cependant, sur le plan technique, c'est la dernière version qui l'emporte, en terme de luxe et de technologie.

C'est encore à l'intérieur que les modifications sont les plus radicales. Les sièges sont superbement confortables et il y a une telle opulence dans l'habitacle qu'un (involontaire) sourire de satisfaction ne peut qu'illuminer votre visage. Devant vous, les instruments analogiques se dressent avec fierté, et c'est toujours comme cela qu'ils auraient dû être, en lieu et place de ces f... "tambours" de l'époque d'avant. C'est ainsi que conduire devient un plaisir.



Le 4.0 AJ16 est un moteur d'une extrême douceur de fonctionnement. Avec la boîte mécanique, que je préfère résolument, les 240 CV peuvent être appréciés à fond. Les conducteurs de BMW retiendront sans doute la tenue de route comme trop "souple", mais cette Jaguar peut quand même être menée à très vive allure. Avec l'accoutumance au léger roulis de la caisse, cette voiture imposante peut être conduite en courbes comme une vraie voiture de sport. Un conducteur novice sera impressionné par le gabarit de la voiture, mais l'on s'y habitue rapidement. Mais c'est surtout une voiture pour la "balade", et son environnement naturel, ce sont plus les bonnes et larges routes que les épingles à cheveux des cols des Alpes. L'habitacle qui dorlote ses occupants, ainsi qu'une suspension qui combine souplesse et maintien, permettent d'affronter les conditions de route les plus diverses. La clim' et le système audio, sont toujours d'une belle efficacité aujourd'hui et concourent au plaisir d'un voyage plein d'agrément. Le pied léger, une consommation de 9,5 à 10 litres est possible et ne grèvera pas trop vos finances!

La meilleure version d' XJ-S ? C'est probable. C'est sans doute à un cabriolet de couleur rouge et à boîte manuelle qu'irait ma préférence. Les prix d'achat en restent cependant élevés aujourd'hui, (certains cabriolets pouvant dépasser les 20.000£), tout comme le coût d'utilisation et d'entretien. Au cours des derniers mois, Arun Cars, un spécialiste du modèle, dans le West Sussex, a même observé une hausse de ces prix. Il y a six mois, un cabriolet Célébration se serait négocié autour de 20.000£, aujourd'hui le prix en a grimpé jusqu'à 24.000£.

Le temps et les modes nous diront quel souvenir on gardera de la série Célébration. A mon sens, c'est un coupé V 12 à boîte manuelle de la première génération (1975-1981), dont seulement 352 exemplaires ont été construits, qui reste la valeur de référence pour un super-collectionneur, mais une voiture de la série Célébration reste l'un des modèles à l'utilisation la plus facile, et une valeur sûre du marché.

Caractéristiques et performances

Cylindrée (cm3)	3980
Alésage x course (mm)	91 x 102
Puissance maxi. (CV , ici des BHP) (a)	238 à 4.700 tr/mn
Couple maxi (Nm) (b)	382 à 4.000 tr/mn
De 0 à 60 miles (96 km/h), départ arrêté (sec.)	7,4
400 mètres, départ arrêté (sec.) (c)	16,3
Vitesse maxi. (km/h)	227
Consommation moyenne (l. aux 100 km)	12 à 12,5
Période de fabrication	Mai 1995 à juin 1996
Nombre de véhicules produits	4.000 (estimation, car en 1995, les données de l'usine ne distinguent pas les "Célébration" et les "non-Célébration")



Notes du Webmaster :

Dans la doc. française, les valeurs les plus couramment indiquées pour le moteur AJ16, dans ses diverses utilisations (XJ-S et berlines) sont :

- (a) : 249 CV à 4.800 tr/mn
- (b) : 392 Nm et/ou 40 mkg à 4.000 tr/mn

(c) : sur la base de cette donnée, la valeur estimée pour le km départ arrêté est de 29,2 à 29,4 secondes, soit un temps comparable à celui observé pour le coupé XJ-S 3.6 non catalysé (220-225 CV), en BM5

COMPLEMENTS AU PRECEDENT ARTICLE "CELEBRATION", dans Jaguar World Monthly, de mai 2003

- Badge de capot

Le précédent article nous a montré la couleur or du badge ornant l'avant du capot-moteur. Dix mois plus tard, on indique que pour les Célébration, ce badge a pu être de couleur verte, or ou noire, selon la cylindrée du moteur. Mais pourquoi 3 couleurs, alors que, justement, les cylindrées disponibles n'étaient qu'au nombre de... deux : le 4.0 AJ16, et le V12 6.0 ?

- Options

Dans l'article détaillé, il a été fait état de l'absence d'options pour la série Célébration. Un peu plus tard, on nous précise toutefois que le calculateur au tableau de bord, ainsi que la radio-lecteur de CD ne constituaient pas la dotation de base et étaient donc bien... des options. Jaguar World Monthly, en mai 2003, précise également que sur la fin de la période d'un an de fabrication des Célébration, certains éléments d'équipement ont pu varier selon les voitures, justement en liaison avec l'épuisement des stocks de ces éléments! C'est ainsi que certaines des dernières voitures de la série ont été équipées de jantes à 5 branches (ou à 5 trous, celles apparues à mi-1993. Voir dans le site l'essai du cabriolet 6.0 de 1993), en lieu et place des jantes Aerosport qui ont été la marque distinctive des Célébration.



(photo l'Auto-Journal)



*Coupé 4.0 Célébration,
fin 1995*