



Jaguar

Dernier chef-d'œuvre signé par le créateur de la marque, William Lyons, la Jaguar XJ6 avait tout pour briller, mais les tourments de l'industrie automobile britannique ont noirci son destin.

Par Camille Pinet

En 1968, le lancement de la XJ6 est une déflagration au moins aussi importante que celui de la Type E en 1961. Jaguar avait remis ça : proposer un sommet de technologie habillé d'une carrosserie sculpturale pour un prix plus compétitif que ses rares concurrentes. Du célèbre coupé, elle reprend d'ailleurs l'architecture complexe des trains roulants ainsi que le moteur six cylindres XK dans sa version 4.2. Elle accède même dès 1972 à la noblesse ultime avec le V12. Hélas, le rachat de la marque par le conglomérat BMC en 1966 ne tarde pas à produire ses effets, et la carrière rapidement en descente aux enfers, en raison des grèves à répétition et

d'une gestion calamiteuse. En avance sur son temps, à la fois sportive et souverainement confortable, la XJ6 souffre durant toute la décennie d'une qualité de fabrication déplorable, qui affecte, selon l'humeur des grévistes, tous les organes : électricité, moteur carrosserie... Le lancement de la Série 2 en 1973 ne changera rien à l'affaire. Celui de la Série 3 redessinée par Pininfarina en 1979 intervient dans un contexte de retour progressif à l'indépendance de Jaguar et d'une certaine recherche de la qualité. Cependant ces années difficiles expliquent encore aujourd'hui le prix étonnamment bas des XJ6, même pour des exemplaires fiabilisés. Une opportunité pour l'acheteur avisé.



2000€

Un défi valeureux

Avide lecteur du mythe des 12 travaux d'Hercule dans votre enfance, vous vous êtes promis d'en vivre une adaptation automobile. Aucun chantier ne vous fait peur : électricité, mécanique, trains roulants, boiserie, rouille, sellerie... Bravo pour votre courage, car les cas difficiles ne manquent pas en ce qui concerne les XJ6 des années 70 à restaurer intégralement. Si vraiment, vous aimez vivre dangereusement, préférez un V12!

Un grand merci à l'Enthusiast Club Jaguar d'Alsace et au Jaguar Enthusiast's Club Pays de Loire & Bretagne pour leur aide dans l'illustration de la rubrique.

les points à surveiller

LA ROUILLE

Elle est omniprésente sur les Série 1 et Série 2, souvent mal restaurées. Attention aux peintures flatteuses pouvant cacher d'épaisses couches de mastic!

LES MOTEURS

Le six-cylindres XK est fiable mais de conception ancienne : il nécessite un entretien exigeant auquel il n'a souvent pas eu droit. Quant au V12, la base est fiable, mais pas les accessoires, tandis que l'entretien apparaît dispendieux.

L'ÉLECTRICITÉ

La réputation de l'électricité des Jaguar des années 70 n'est plus à faire. Elle influe largement sur la fiabilité de la voiture.

Une sculpture mobile

Trêve de persiflage : une XJ6 Série 1 «châssis court» en bel état, c'est une fête pour les yeux et, pour ne rien gâcher, sans doute l'une des meilleures affaires du moment. Quel jalon de l'automobile mêlant à la fois ligne sculpturale, performances encore très actuelles et confort royal peut se négocier à un tel tarif? Reste que cette accessibilité a rarement encouragé les projets de restauration concourus. Si vous en trouvez une dont la réfection a été bien documentée, n'hésitez pas à mettre plus cher!

15 000€



notre coup de cœur

XJ6

1968-1992

Séries 1, 2 et 3

Deux pour le prix d'une!

Pour être sûr d'en avoir une qui roule, il vaut mieux les acheter par deux. Oui n'a pas déjà entendu cet adage à propos des Jaguar des années 70 et 80? De nombreux restaurateurs amateurs ont profité des tarifs bas pour l'appliquer à la lettre et acquérir une base à restaurer doublée d'un exemplaire pour les pièces. C'est pourquoi il n'est pas rare de trouver des annonces proposant les deux. Si la place n'est pas votre premier problème, pourquoi pas? La formule peut permettre de nombreuses économies de pièces.



5 000€

10 000€



Une splendeur ignorée

Proposée à partir de fin 1973, la Série 2, dotée de pare-chocs plus hauts et souvent affublée d'un toit en vinyle, apparaît nettement moins recherchée que la version de lancement. Très majoritairement produite en version longue, la S2 reste pourtant très proche de la S1 et se trouve dotée du même moteur XK décliné en 2.8, 3.4 et 4.2. Certains exemplaires ont été bien préservés et peuvent constituer un accès intéressant au modèle. Un examen très approfondi de son état reste cependant indispensable pour que le rêve ne vienne pas au cauchemar.

Le souffle du V12

Il reste l'un des moteurs les plus mythiques et aussi le V12 automobile le plus produit de l'histoire. Il a malheureusement souffert de débuts difficiles, notamment en raison de la complexe injection Bosch/Lucas proposée à partir de 1975. La situation s'est nettement améliorée avec l'introduction de la version HE en 1981 puis d'un nouvel allumage en 1982. Pour goûter au velouté de ce moteur, mieux vaut donc opter pour une Série 3, si possible l'une des plus récentes, réputées plus fiables. Elles sont courantes en version Daimler, encore plus luxueuse.

17 000€



25 000€



Une irrésistible diva

Produite entre 1974 et 1977, soit exclusivement en Série 2, la Jaguar XJ Coupé réalise la prouesse de se montrer encore plus élégante que la berline Série 1. Produite à seulement 10 426 exemplaires, elle n'a hélas subsisté que durant la pire période de British Leyland. Un modèle déjà intégralement restauré est donc largement préférable et, si le V12 est tentant, la sagesse commande de lui préférer un six-cylindres 4.2 beaucoup plus facile à fiabiliser. Attention, sa côte est en constante progression.

Bilan

Un chef-d'œuvre à prix d'ami

Malgré ses tarifs défilant toute concurrence, sauf pour le coupé, la XJ6 est un sommet du luxe automobile du xx^e siècle. Elle est susceptible de récompenser l'acheteur précautionneux, qui a cherché longtemps l'exemplaire idoine soigneusement restauré ou entretenu. Il devra par ailleurs être prêt à consentir un effort d'entretien sans rapport avec la mise de départ. Un modèle pour amateur confirmé!