

COMPARATIF

ESSAI

1976

À PARTIR  
DE 12000 €



## Jaguar XJ6 4.0 - Mercedes Classe S 280 SE

Nées avant le premier choc pétrolier, ces deux berlines symbolisent jusqu'à la caricature la vision du luxe dans leur pays d'origine. Au menu, une carrosserie de 5 mètres de long, des chromes à foison et un gros 6-cylindres sous le capot. Mais vous allez voir que la recette britannique n'a rien à voir avec la production allemande...

*Par Pierre-Louis Champeaux et Jérôme Fombelle. Photos: Yann Lefebvre et Nicolas Soler*





1976

À PARTIR  
DE 14500 €

# Six cylindres opposés

L'année 1968 a marqué son époque, et pas uniquement pour la capacité des pavés à apprendre à voler au printemps. Car au début de l'automne est apparue une voiture qui fera date, la Jaguar XJ6. Souvent qualifiée de plus belle berline du monde – et on peut légitimement penser que c'est vrai –, l'anglaise séduit également par sa modernité et ses beaux 6 cylindres, rejoints quelques années plus tard par un V12. Seule ombre au tableau, en coulisse, le passage de Jaguar dans le groupe British Leyland n'annonce pas que des bonnes choses... Elle va toutefois avoir droit à son lot de modifications, les premières intervenant dès septembre 1973 (XJ6 série 2) avec le montage de pare-chocs avant

plus en hauteur, réduisant d'autant la taille de la calandre située au-dessus. La série 3 apparaît en 1979, avec une carrosserie intégralement modifiée malgré un aspect général conservé. De quoi patienter jusqu'à l'arrivée de la XJ40 en 1986...

Outre-Rhin, la riposte se prépare avec la naissance de la première Classe S, W116 pour les intimes, dévoilée en 1972. D'un style moins flamboyant, elle s'appuie sur les avancées réalisées par la marque au chapitre sécurité et sur une large gamme de moteurs, du 6-cylindres de 2.8 au gros V8 de 6.9. Son allure classique restera inchangée jusqu'en 1980, année durant laquelle sa remplaçante la W126 la pousse à la retraite.

## Folie anglaise ou rigueur allemande ?

Amateur d'anglaises et habitué à leurs caprices par son ancienne Rover SD1, Jérôme a craqué pour une XJ6 de 1976 dotée du 4.2 associé à une boîte automatique. Converti à l'Étoile, Pierre-Louis a, quant à lui, jeté son dévolu sur l'aïeule de sa monture personnelle, avec une 280 SE, elle aussi de 1976 et dotée d'une boîte automatique. Et si notre mangeur de pudding est rarement d'accord avec notre amateur de choucroute, chacun d'eux reconnaît bien volontiers les qualités de la monture de son adversaire. Sans pour autant renoncer à la victoire...

**MERCEDES CLASSE S TYPE W116**  
 1972-1980

 Production: 473 035 ex., dont  
 env. 150 600 versions 280 SE

**LA TECHNIQUE**

<b>Moteur</b>	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	2746 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	16 CV
Puissance maxi	177 ch DIN à 6000 tr/mn
Couple	23,8 mkg à 4500 tr/mn
Alimentation	Injection Bosch K-Jetronic
<b>Transmission</b>	Aux roues AR, boîte auto 4 vitesses
<b>Freins AV / AR</b>	Disques / Disques
<b>Pneus</b>	195/70 HR 14
<b>Dimensions</b> L x l x h	4,96 x 1,87 x 1,43 m
<b>Poids</b>	1615 kg
<b>Vitesse maxi</b>	195 km/h
<b>Accélération</b> 0 à 100 km/h	11,5 s
<b>Conso. moyenne</b>	12,1 l/100 km
<b>Réservoir</b>	96 l
<b>Coffre</b>	579 dm <sup>3</sup>



↑ Mauvaise habitude Mercedes, le compte-tours est en option. De série, une grande horloge prend place à droite du combiné d'instruments.



↑ À gauche du volant, on retrouve les commandes de phares dont le petit bouton orange actionne les antibrouillards, et le déverrouillage du frein à main... à pied. Une habitude de la maison!

# MERCEDES CLASSE S 280 SE

## Le coffre-fort

**A**utant l'admettre d'emblée, la Classe S «W116» n'a pas un physique aussi avantageux que celui de l'anglaise. Pour autant, je ne me vois pas défendre la Jaguar. Trop capricieuse, trop fragile, elle rend les prévisions de l'heure d'arrivée aussi hasardeuses que la météo à quinze jours... Fiabilité aléatoire, finition désinvolte: la XJ6 aurait été infiniment plus fréquentable si elle avait été fabriquée dans les usines Mercedes. Vers qui je me tourne naturellement quand je cherche une ancienne digne de confiance. Certes, ma 280 SE a le sex-appeal d'Angela Merkel. Son allure de grosse W123, qui s'en inspire franchement, ne manque toutefois pas d'élégance, avec quelques détails séduisants, comme cette bonne dose de chromes et de surprenants pare-chocs à double étage dont la raison d'être m'échappe encore. C'est classique et sans grande surprise, mais de bon goût et à l'abri des changements de mode.

### Pragmatisme et sérieux

L'ouverture de la porte me met d'emblée dans l'ambiance. Bruit sourd et rassurant de la lourde, qui n'a jamais aussi bien porté son nom, volant un brin trop grand, matériaux frais comme au premier jour et ajustement du mobilier au cordeau, cet exemplaire masque fort bien ses 47 ans et 167 000 km.

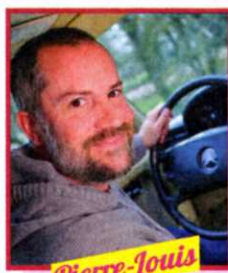
La sellerie en épais velours beige et les placages en bois réchauffent gentiment l'atmosphère, me faisant presque oublier que je m'attendais à trouver du cuir. Las, la présentation de la planche de bord rappelle que le designer de l'habitacle avait sensiblement le

même humour que celui qui a dessiné la carrosserie. Mais chaque chose est à sa place, et tous ceux qui ont conduit une Mercedes âgée de moins de 60 ans retrouveront leurs marques en un instant. Le large siège, bien que ferme, fait bonne impression, le volant un peu moins. Son allure de gouvernail de taxi passe encore, mais son revêtement en plastique fait tache dans cet environnement volontiers cosu. Falait-il mettre la main au portefeuille

pour disposer d'un gainage de cuir? L'absence de compte-tours surprend tout autant, une grande horloge faisant face aux yeux du conducteur. Je me voyais en richissime patron, me voici dans la peau du père de famille qui n'a pas eu un budget assez large pour s'offrir toutes les options... Je me console toutefois en constatant que chaque commande fonctionne parfaitement, et que l'habitacle fait bien mieux que masquer son âge. Dans la Jaguar, Jérôme ne sait quelle pièce recoller en premier...

### Roule toujours

Pendant que mon comparse se débat avec sa monture (donc on peut caler avec une boîte auto???) »



Pierre-Louis



Malgré ses phares et sa calandre plus larges, la W116 est souvent confondue avec sa petite sœur la W123, apparue deux ans plus tard. Il faut dire que l'air de famille est indéniable.

↓ L'habitacle naturellement austère profite grandement de la présence du velours beige, qui réchauffe l'ambiance. Avec le tissu sombre livré de série, c'est une autre histoire...



↑ Option fréquemment choisie par les acheteurs, la boîte de vitesses automatique convient parfaitement à l'auto. La position S n'autorise que les rapports 1 et 2 et la L seulement le premier.



» je réveille le 6-cylindres double arbre de ma 280 SE. Pénalisé par sa cylindrée (2.8 contre 4.2 pour la Jaguar), il affiche pourtant une puissance supérieure. Plus moderne, il profite d'une injection: un plus pour la consommation, moins effrayante que celle de l'anglaise (quand elle marche!). Bonne nouvelle, cet exemplaire, comme beaucoup, a droit à la boîte automatique maison. Tant mieux, les boîtes mécaniques étoilées n'étant pas des plus agréables. Levier sur D, je m'élance. Le couple haut perché (maxi à 4500 tours) et l'inertie liée à la transmission n'en font certes pas une sportive, mais le moteur affiche un caractère plaisant dès lors qu'on quitte les bas régimes. Le temps est au sec, le comportement rassurant incite à hausser le rythme. Les suspensions assurent un excellent confort sans que les mouvements ne soient trop marqués, même si une W126 fait encore mieux sur ce point. À l'inverse, la pourtant peu réputée direction à recirculation de billes me fait ici meilleure impression que d'habitude, offrant une certaine précision. Le rayon de braquage très court est lui plus attendu, mais toujours aussi utile lorsqu'on manœuvre un paquebot de cinq mètres de long! Le 6-cylindres donne de la voix, sans que cela ne soit jamais désagréable. L'impression de sérénité me pousse à faire durer le plaisir. Cette Classe S est taillée pour les grands voyages, qu'elle semble pouvoir enchaîner sans fatigue. Alors que Jérôme traque les moindres bruits annonceurs de panne (pas facile au milieu des rossignols émis par l'habitacle!), je m'imagine partir en vacances avec femme et enfants. Avec de sérieux arguments pour convaincre ma chère et tendre. Un, cette voiture est fiable, pour ne pas dire increvable. Aucun risque de rester en carafe sur le bord de la route donc. Deux, elle est sûre. Car il s'agit de la première voiture à pouvoir bénéficier de l'airbag et de l'ABS en fin de carrière. Trois, elle est spacieuse, avec une large banquette et un coffre tout aussi vaste. Avec, en prime, la certitude de pouvoir trouver toutes les pièces de rechange dont elle pourrait avoir un jour besoin. Je trouve la XJ6 toujours aussi belle, mais cette journée passée au volant de la 280 SE m'a définitivement convaincu que c'est avec elle que je ferais volontiers un bout de chemin.

*De série, la 280 SE était livrée avec de simples enjoliveurs. Cet exemplaire profite des jantes alu de 14 pouces qui seront reprises sur les premières W126.*

Larges feux anti-salissures, couvercle de malle haut perché et rectiligne: la fonction prime sur la forme chez Mercedes.

## pour en savoir plus



### LIVRE

► Mercedes-Benz, Everything You Want to Know About the W116: From the 280S to the 450SEL 6.9 and Tuners, Bernd S. Koehling (en anglais)

### SITES INTERNET CLUBS & FORUMS

► Mb-france.mercedes-benzclubs.com

### PIÈCES DÉTACHÉES

- Ateliers1.fr
- Etoilecollections.fr
- Latelier600.fr
- Mannes.fr
- Mbspecialist.fr
- Mercedes-benz-classic.fr
- Niemoeller.de
- Réseau Mercedes et sites Internet généralistes



## Jean-Manuel, le propriétaire

Fan des Mercedes des années 80 et 90, et notamment la W126, j'ai également une certaine tendresse pour les modèles plus anciens de la marque. J'ai acheté cette W116 en septembre 2019. Outre la boîte de vitesses automatique, très répandue, cet exemplaire a eu droit à plusieurs options à la commande: lave-phares, toit ouvrant, jantes alu ou encore sellerie velours Pullman, le catalogue Mercedes était inépuisable pour qui en avait les moyens.



**On aime**  
 Sa fiabilité rassurante,  
 son confort, l'agrément  
 de conduite

**On aime moins**  
 Sa dotaton pingre,  
 sa ligne  
 passe-partout



Alimenté par une injection, le 6-cylindres double arbre de la 280 SE offre un bel allant tout en consommant moins que le glouton 4.2 de l'anglaise.



La banquette est aussi accueillante qu'elle en a l'air, avec une place centrale tout à fait utilisable. Admirez au passage la largeur surprenante des poignées de maintien.



Le coffre profite d'un volume important, mais son seuil de chargement est haut perché. Et le tapis affiche autant de noblesse que le sol d'une rame de métro...

# JAGUAR XJ6

## Classe ultime

**C**ela fait un moment que l'on parle de ce match avec l'ami Pierre-Louis. Et cette fois, pas besoin de se battre pour savoir qui de nous deux défendra la Jaguar ou la Mercedes! Et pourtant, j'avoue trouver un certain charme à l'allemande. Charme qui disparaît comme par magie dès que je monte à bord. Qu'est-ce que c'est triste! Aussi triste qu'une soirée passée en compagnie de Pierre-Louis me contant l'histoire des enjoliveurs de la Citroën Visa un dimanche de novembre. Et parcourir quelques kilomètres à son volant n'arrange rien. Je n'ai qu'une envie: sortir de là et contempler la jolie XJ6. Certains lui attribuent le titre de plus belle berline du monde. Et je suis entièrement d'accord avec ça. Quel que soit l'angle de vue, je la trouve magnifique. Surtout cette Série 2, sortie en 1973, avec sa calandre modifiée, son pare-chocs remonté et ses ailes élargies, mais conservant de petits feux à l'arrière. Ils seront finalement agrandis sur la Série 3 de 1979. Hélas, il s'agit sûrement des modèles qui incarnent le plus la mauvaise réputation de fiabilité des anglaises. Mais n'est-ce pas là tout ce qui fait leur charme? Car sur ce point également, la Mercedes est d'un ennui mortel. Certains, plus intéressés de rallier le point A au point B sans encombre, y voient là une qualité.



Jérôme

Moi, en véritable passionné, j'y vois une auto sans âme. Et sur ce point, la XJ n'en manque pas.

### Force tranquille

C'est avec une certaine satisfaction que je passe derrière le volant. Le siège est moelleux et l'habitacle offre un subtil mélange de luxe et de bon goût. Il y a du bois, du cuir, un soupçon de chrome, une pincée d'aluminium et, bien sûr, un peu de plastique.

Certes, les ajustements et les matériaux n'ont pas forcément bien vieilli et les commandes ne sont pas idéalement placées. Mais les boutons tournants pour commander les feux et la ventilation, et les gros rectangles pour les autres fonctions sont des plus originaux. Mais si vous pensiez que le meilleur était dans le style global de la XJ, vous faites erreur. Car le moteur vaut à lui seul le

détour. Il a presque convaincu Jean-Manuel, le propriétaire de la Mercedes 280, pourtant totalement acquis à la cause de la marque à l'étoile. C'est vous dire! Et ce qu'en pense Pierre-Louis? Sans intérêt, vu qu'il cumule avec talent incompétence et mauvais goût. Mais sans l'avouer, je suis sûr qu'il est d'accord avec moi. Car au moindre enfoncement de pédale, le gros 4.2 vous emmène avec douceur et onctuosité dans un grondement sourd et feutré. »

Comment ne pas succomber au charme anglais? Le mélange de matières nobles vous flatte la rétine autant que les originales commandes à la disposition imparfaite vous sauvent de l'ennui. Il n'y a qu'à s'installer à bord pour voir immédiatement un sourire s'accrocher à vos lèvres.

Cette grande berline est loin d'être du genre pataude. Elle ne refuse pas qu'on lui imprime un certain rythme sur route sinueuse et offre un toucher de route plutôt convaincant.



Ce bouton tournant commande notamment les antibrouillards et les feux de stationnement latéraux. Pas vraiment pratique, mais original. C'est déjà ça!



**On aime**  
 Sa ligne exceptionnelle,  
 l'onctuosité de  
 sa mécanique,  
 l'ambiance à bord

**On aime moins**  
 Son manque de fiabilité,  
 la qualité de certains  
 matériaux

**JAGUAR XJ6 SÉRIE 2**  
 1973-1979



PRODUCTION:  
 69 842 exemplaires



↑ Les places arrière manquent d'un peu de place en hauteur et l'assise basse fait exagérément remonter les genoux. Mais le confort reste exceptionnel... si vous n'êtes pas trop grand!



↑ Derrière le levier de vitesses se trouve un tas de commandes, sans aucune indication. Il s'agit principalement des quatre vitres électriques. Mais il faudra apprendre la notice par cœur.



↑ Pression d'huile, température d'eau, charge batterie et voyants en tout genre, les informations ne manquent pas pour surveiller la mécanique. Certains y voient un signe. Et pas forcément un bon.

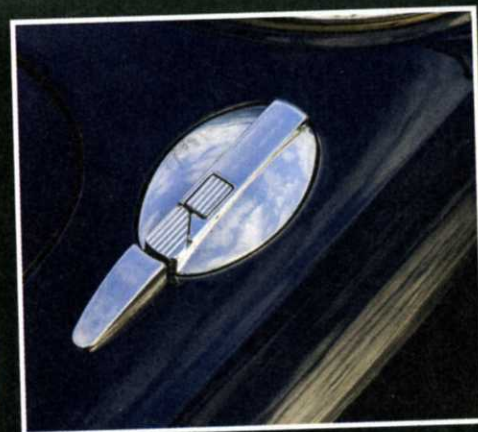




LA TECHNIQUE	
<b>Moteur</b>	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	4235 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	24 CV
Puissance maxi	170 ch DIN à 4500 tr/mn
Couple	31,9 mkg à 3000 tr/mn
Alimentation	2 carburateurs SU
<b>Transmission</b>	Aux roues AR, boîte auto 3 rapports
<b>Freins AV / AR</b>	Disques / Disques
<b>Pneus AV &amp; AR</b>	205/70 R15
<b>Dimensions</b> L x l x h	4,95 x 1,77 x 1,38 m
<b>Poids</b>	1790 kg
<b>Vitesse maxi</b>	195 km/h
<b>Accélération</b> 1000 DA	33,2 s
<b>Conso. moyenne</b>	19,3 l/100 km
<b>Réservoir</b>	91 l
<b>Coffre</b>	481 dm <sup>3</sup>



↑ Le gros 6-cylindres est onctueux et très plaisant sur la route. Malheureusement, il traîne une mauvaise réputation de fiabilité. La faute à ses périphériques à la qualité douteuse.



↑ Pour alimenter la bête, il ne faut pas un mais deux réservoirs, munis chacun de sa propre trappe. Mais peu importe le côté du remplissage, car ils communiquent. Malins, ces Anglais!

## pour en savoir plus



### LIVRES

- ▶ *Jaguar XJ, une berline de rêve*, Thibaut Amant, ETAI
- ▶ *Jaguar/Daimler XJ6, XJ12 and Sovereign, The Essential Buyer's Guide*, Veloce (en anglais)

### REVUE TECHNIQUE

- ▶ *Jaguar Daimler XJ12, XJS & Sovereign*, Haynes

### SITES INTERNET CLUBS, GÉNÉRALISTES ET FORUMS

- ▶ [Fjdc.asso.fr](http://Fjdc.asso.fr)
- ▶ [Passion-jaguar.forumactif.com](http://Passion-jaguar.forumactif.com)
- ▶ [Wp.amicalexj.com](http://Wp.amicalexj.com)



### PIÈCES DÉTACHÉES

- ▶ [Angloparts.com](http://Angloparts.com)
- ▶ [Jagpieces.com](http://Jagpieces.com)
- ▶ [Parts.jaguarlandroverclassic.com](http://Parts.jaguarlandroverclassic.com)
- ▶ [Limora.com](http://Limora.com)
- ▶ [Moss-europe.fr](http://Moss-europe.fr)
- ▶ [Sngbarratt.com](http://Sngbarratt.com)



**Sylvain,**  
le propriétaire

J'ai toujours adoré la ligne de la Jaguar XJ6. Mais après en avoir acheté une, il m'a fallu passer l'épreuve principale: la fiabiliser. Car sa réputation la précède, à raison. D'autant qu'il n'est pas toujours facile de trouver les pièces de qualité qui pérennisent la réparation. Cela m'a pris un peu de temps, mais c'est aujourd'hui chose faite. Et je peux en profiter pleinement, sans arrière-pensée. Comme quoi, c'est possible! Avec un peu d'attention, une Jaguar des années 70 peut être aussi solide que d'autres marques dont la réputation n'est plus à faire.

» Un vrai délice. Il donne l'impression de ne pas forcer et permet d'évoluer à bas régime, sans hurlement de la boîte automatique. Un régal en ville comme pour cruiser en douceur sur une départementale, voire une autoroute. Parfaitement adapté à ce que l'on attend d'une grande berline de luxe. Une sorte de force tranquille, qui sait aussi montrer les crocs quand un énergique *kick-down* est opéré, comprenez un pied à fond qui s'ensuit d'un rétrogradage. Sans être fulgurantes, les reprises sont tout à fait honorables vu le poids de l'auto.

Quant aux places arrière, on est loin du velours kitch tendu sur des ressorts de trampoline que l'on retrouve sur la banquette de la Mercedes. Non, il y a du cuir, encore, et de la place pour s'affaler et entamer une petite sieste. Les mauvaises langues à barbe et aux cheveux rares diront que c'est la seule façon pour les plus d'1,80 m de ne pas toucher le plafond. Et que l'assise trop basse leur fait remonter les genoux dans le menton. Tant pis pour eux. Moi, je préfère cent fois voyager à l'arrière de la Jaguar, dans le confort velouté du fleuron britannique, seulement bercé par le ronron rassurant d'un 6-cylindres évoluant au plus bas du compte-tours.

Même si je dois pour cela rogner un tout petit peu sur mes bagages, car le volume de coffre est un peu en deçà de celui de la Classe S. Quant à la tenue de route, elle est plutôt bonne. Pas de mouvements de caisse exagérés, ni en roulis, ni en tangage. Juste ce qu'il faut de souplesse pour ne pas se faire secouer comme un prunier. Au volant, les sensations sont même plutôt agréables, et le comportement un peu sportif. En tout cas, on est très loin du médiocre toucher de route Mercedes, dans laquelle on a la désagréable impression que les ingénieurs ont utilisé un tuyau d'arrosage en guise de colonne de direction. Bref, ne cherchez pas. Vous voulez voyager confortablement et avec classe, sans pour autant que l'aventure devienne ennuyeuse? La XJ6 est faite pour vous.

▶ **Comment résister à la ligne de la série XJ? Son titre officiel de plus belle berline du monde n'est pas usurpé. Surtout en ce qui concerne la Série 2 (1973-1979), avec sa calandre affinée et son pare-chocs remonté juste sous les feux.**



↑ **Profond et bien carré, le coffre est plutôt facile à ranger. D'autant que son ouverture est grande et son seuil de chargement assez bas.**





## Du luxe sous toutes ses formes

La voiture de collection, c'est aussi le plaisir de pouvoir s'acheter aujourd'hui une auto qu'il nous était impossible d'acquérir financièrement à l'époque. Ces deux grandes berlines de luxe illustrent à la perfection ce propos, mais dans un style totalement différent. D'un côté, il y a la Classe S. Fleuron de la marque à l'étoile, elle réunit ce que Mercedes sait faire de mieux en termes de moteur, équipement et sécurité. Il fallait toutefois utiliser sans retenue la longue liste des options disponibles pour se vautrer dans le grand luxe. C'est une valeur sûre, sans fioriture, mais un poil triste. De l'autre, il y a la plus grande des Jaguar de l'époque. La marque est connue pour ses coupés et berlines aussi sportifs que luxueux. Peu de versions disponibles, mais de beaux moteurs et un équipement digne de ce nom. Bien qu'elle distille un charme certain, elle manque de rigueur en ce qui concerne la conception et l'assemblage. La comparaison la plus sérieuse mettra en avant les avantages de l'une et les inconvénients de l'autre. Mais mis à part le style ou la fiabilité, tout se joue dans un mouchoir. Et au final, elles vous transporteront vous et votre famille avec style et confort, à un rythme tout à fait contemporain.

### CAPACITÉ D'EMPORT **EX AEQUO**

Pouvoir emmener 4 ou 5 personnes dans un confort royal est une chose. Emporter leurs effets personnels en est une autre. Avec un volume de coffre de 579 dm<sup>3</sup> pour l'allemande, contre 481 du côté de l'anglaise, vous étiez certains de voir la Mercedes gagner? Eh bien, non. Déjà parce

que, ne pas toujours faire preuve d'objectivité, ça fait du bien.

Et puis le seuil de chargement de la Jaguar est beaucoup plus bas, et son ouverture plus grande. C'est l'égalité.

T'as réussi à ranger ton photographe?

Pierre-Louis

Attends, y en a encore un bout qui dépasse. Il est plus grand celui-là.

Jérôme

LA COTE	MERCEDES 280 SE	JAGUAR XJ6
À restaurer	3 500 €	2 500 €
À reviser	9 300 €	6 000 €
Prête à rouler	14 500 €	12 000 €

L'ASSURANCE	MERCEDES 280 SE	JAGUAR XJ6
Normale au tiers	281 €	343 €
Normale tous risques*	600 €	429 €
Collection au tiers	44 €	44 €
Collection tous risques*	190 €	165 €

Profil : homme de 45 ans résidant à Orléans, 50 % de bonus. \* Avec vol et incendie

Rien à dire sur la disponibilité des pièces. L'une comme l'autre sont plutôt bien représentées chez les marchands spécialisés et les tarifs se valent. En revanche, la XJ6, qui traîne à raison une réputation de voiture à problèmes s'échange moins chère qu'une W116, même avec de plus gros moteurs.

LE PRIX DES PIÈCES	MERCEDES 280 SE	JAGUAR XJ6
Filtres (air, carburant, huile) et bougies	84 €	58 €
Courroie(s) d'accessoire(s)	9 €	15 €
Plaquettes + disques AV	169 €	160 €
Garnitures + cyl. de roues AR	112 €	140 €
Amortisseurs AV/AR	280 €	260 €
Silencieux d'échappement	153 €	200 €
Kit de distribution	Chaîne	Chaîne
Kit d'embrayage	BVA	BVA
Phare avant	611 €	50 €
Feux arrière	303 €	500 €
Pneumatiques (x 2)	157 €	200 €

Moyenne des prix relevés sur [Oscaro.com](http://Oscaro.com), [Limora.com](http://Limora.com), [Niemoeller.de](http://Niemoeller.de) et [Pneu.rezulteo.fr](http://Pneu.rezulteo.fr)

LES NOTES	MERCEDES 280 SE W116	JAGUAR XJ6 SERIE 2
Au quotidien	16/20	15/20
Placement d'avenir	16/20	15/20
Disponibilité des pièces	15/20	16/20

## Bilan

### Esprits contraires

Allemands et Anglais sont des peuples aux caractères très différents. Alors leur vision du luxe comme de l'automobile diverge naturellement. De l'autre côté du Rhin, on juge et on calcule pour toucher du doigt la perfection. Outre-Manche, on se fait avant tout plaisir et on ajuste ensuite, quitte à ce que ce ne soit pas parfait. À l'image de l'homme, cela offre plus de charme, mais il subsiste de nombreux défauts. Tout cela résume parfaitement l'esprit qui se dégage de ces deux autos. Si votre priorité est que tout fonctionne, sans un couac, optez pour une Classe S. En revanche, si pour vous le plaisir prime, peu importent les galères, une XJ vous comblera certainement.

Merci au club Vincennes en Anciennes pour nous avoir permis de réunir ces deux magnifiques autos.

C'est déjà un miracle que je me souviene comment on ouvre le capot.

Pierre-Louis

Tu ne vérifies pas tes niveaux ?

Jérôme

## FIABILITÉ AVANTAGE MERCEDES

Au risque d'aller à l'encontre de ce que tout le monde pense, on vous annonce que l'allemande est plus fiable que l'anglaise. Si, si... La Jaguar peut le devenir, bien sûr, avec un peu (beaucoup !) d'efforts. Mais pour la Mercedes, c'est une seconde nature. Et quand on veut voyager loin, c'est fichtrement important. À moins d'aimer les rencontres (dépanneurs, garagistes, hôteliers, chauffeurs de taxi ou de bus...).

## AMBIANCE À BORD AVANTAGE JAGUAR

Au-delà de sa ligne et de son statut, le premier atout d'une berline de luxe est bel et bien sa beauté intérieure. La Classe S est confortable et son habitacle pensé dans les moindres détails, avec des commandes idéalement placées. Toutefois, le pratique l'emporte sur le beau. Dans la Jaguar, c'est autre chose. C'est un peu plus le fouillis et un peu moins réfléchi. Mais il se dégage une ambiance cosy incomparable qui donne immédiatement le sourire à tous ceux qui prennent place à bord, même les plus mal assis. C'est donc vers elle que va naturellement notre préférence.

Comment peut-on concevoir aussi mal une auto ?

Pierre-Louis

Il faut avoir du goût. C'est pas ton cas.

Jérôme

Snif... Je ne sais pas si c'est ta compagnie ou l'intérieur de la Classe S, mais je n'arrête pas de chialer...

Jérôme

Pourtant, moins et moins, ça fait plus. Non ?

Pierre-Louis