

JAGUAR XK8, les précautions avant d'acheter....



L'histoire commence pour moi en 1990, à cette époque, je travaille comme « Chef de produit » à la direction du marketing de l'équipementier VALEO et je suis chargé principalement de la production « Eclairage et signalisation » du groupe.

Je suis alors missionné pour rencontrer les responsables « *Projects of new vehicles* » de l'usine JAGUAR de Coventry qui préparent un nouveau véhicule destiné à remplacer la gamme XJS.

Cette mission était importante pour VALEO car JAGUAR équipait traditionnellement ses véhicules de phares Anglais de marque LUCAS.

L'éventualité de l'équipement en monte d'origine de phares Français sur une JAGUAR était en soi une petite révolution !!!

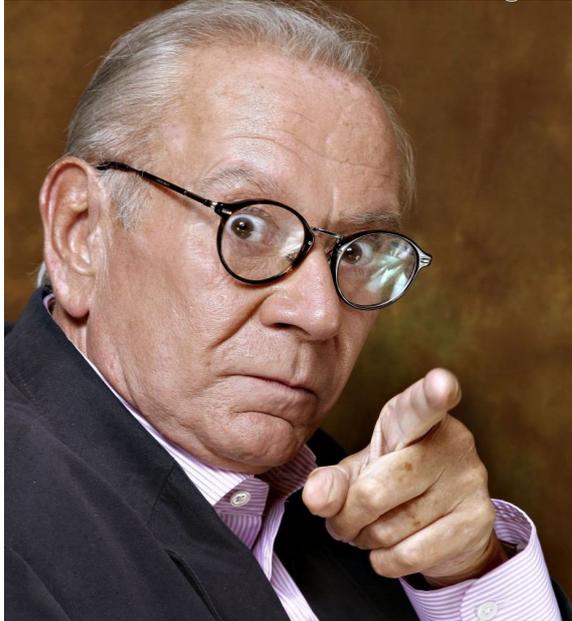
Il faut dire qu'à cette époque JAGUAR venait d'être vendu par BRITISH LEYLAND au groupe FORD et que les directives du nouveau propriétaire incitaient fortement JAGUAR à ouvrir son panel de fournisseurs.

Lors de cette rencontre, on me montre sous le sceau du secret des esquisses et des croquis de ce que sera la nouvelle voiture.

Lors de cette réunion, je tombe immédiatement sous le charme des lignes de ce nouveau véhicule dont l'appellation sera « **XK8** » car elle sera

dotée d'un nouveau moteur 8 cylindres sur lequel les bureaux d'étude de FORD aux USA ont largement coopéré.

Après de nombreuses tractations et beaucoup d'essais techniques, l'affaire s'est bien terminée puisque VALEO a remporté le contrat et cette nouvelle XK8 a été équipée dès sa sortie en 1996 de phares VALEO fabriqués dans l'usine Cibié d'Angers.



A cette époque, un peu comme le gars de la MAAF dans la publicité à la télé pour cette compagnie d'assurances qui répète sans cesse, **« Je l'aurais un jour, je l'aurais ! »**

Je me suis promis à moi-même, **« J'en aurais une un jour, j'en aurais une ! »**

Les années ont passé avec d'autres priorités familiales et comme l'heure de la retraite a sonné il y a quelques années, je me suis mis en recherche pour trouver la XK8 de mes rêves, objet de mes vieux fantasmes automobiles.

J'ai débuté mes recherches en janvier 2015 et je me suis décidé en février 2016.

Pendant cette longue période de gestation, je me suis intéressé à la technologie de ce véhicule et surtout à ses points faibles.

L'objet de cet article est donc de vous faire profiter de ma modeste expérience sur ce sujet.

Il n'est sans doute pas complet mais les principaux sujets à connaître sont abordés.

Dans cette expérience, je me suis fait aider par un certain nombre de spécialistes dont Francis qui est l'animateur du forum XK8 et que je remercie pour sa coopération.

Le coupé XK8 qui existe aussi en cabriolet n'est pas un véhicule sportif au sens des Porsche.

Comme il y a aussi une PORSCHE (CARRERA S) dans le parc familial qui est de la même année que ma XK8, la comparaison a été aisée...



Avec la XK8, lancée en octobre 1996 (et proposée en cabriolet dès 1997) le meilleur de Jaguar est préservé, avec une ligne sensuelle évoquant la XKE.

L'habitacle reste fidèle aux fondamentaux de JAGUAR, chaque centimètre carré est fait de cuir et de boiseries semi-précieuses.



Sous le capot se dissimule un onctueux V8 4 litres de 293 CV (poussé à 304 CV dès octobre 2002 puis un 406 CV à l'aide d'un compresseur Roots sur la « R »).

Ce moteur dans sa version AJ27 été élu comme l'un des 10 meilleurs moteurs du monde en 2000.



Il convient de savoir à quoi s'attendre, car on n'achète pas une Jaguar XK8 comme une Allemande.

En dépit d'un agrément de conduite certain, cette Jaguar performante n'est pas pour autant une sportive accomplie, ni même très rationnelle à l'usage.

Bref, c'est une JAGUAR ... et nous, à l'A.V.A. on aime!

Ce véhicule est apparu sur le marché fin 1996 (millésime 1997) et la production s'est terminée en 2006.

LES EVOLUTIONS

Phase I: de 1996 à 2000

XK8 4.0L boîte 5HP24

XKR 4.0L boîte Mercedes (à partir de 1998 seulement)

Phase II: 2001 à 2002

XK8 4.0L boîte 5HP24

XKR 4.0L boîte Mercedes

Modification des sièges avec appui-tête séparé et nouveau bouclier avant avec anti-brouillards affleurants.

Phase III: 2003 à 2004

XK8 et XKR 4.2L avec boîte 6HP26

Même intérieur et même carrosserie que les phases II.

Facilement reconnaissable avec son seul bouton de mode sport, la commande de régulateur de vitesse est directement sur le volant.

Bien que d'habitude on l'appelle aussi phase III:

Certains l'appelle **Phase IV**: 2004/5 à 2005/2006

XK8 et XKR 4.2L avec boîte 6HP26

Apparition du deuxième bouton à côté du mode sport, qui permet de basculer de régulateur de vitesse à limiteur de vitesse.

Boucliers avant et arrière plus enrobant.

Jupes latérales, grille de bouclier avant d'un seul tenant.

Quadruple sortie d'échappement pour le "R".

A partir de 2006, NEW XK avec toujours le 4.2L et la boîte 6HP26 (avec palettes au volant).

LES MILLESIMES SUIVANT LE V.I.N.

Le numéro **V.I.N.** (Véhicule Identification Number) correspond au numéro de série du véhicule.

Il est mentionné à la ligne E sur le certificat d'immatriculation, et doit correspondre avec la frappe à froid et la plaque châssis du constructeur.

1997: VIN 001246 - 018107

1998: VIN 018108 - 024686

1998.5: VIN 024687 - 031302

(24804 = la première XKR)

1999: VIN 031303 - 042775

2000: VIN A00016 - A11050

2001: VIN A11051 - A24195

2002: VIN A24196 - A30644

2003: VIN A30645 - A35154

2003.5: VIN A35155 - A36873

2004: VIN A36874 - A40264

2004.5: VIN A40265 - A42347

2005: VIN A42348 - A44685

2006: VIN A44686 - A48684

LES POINTS ESSENTIELS à VERIFIER

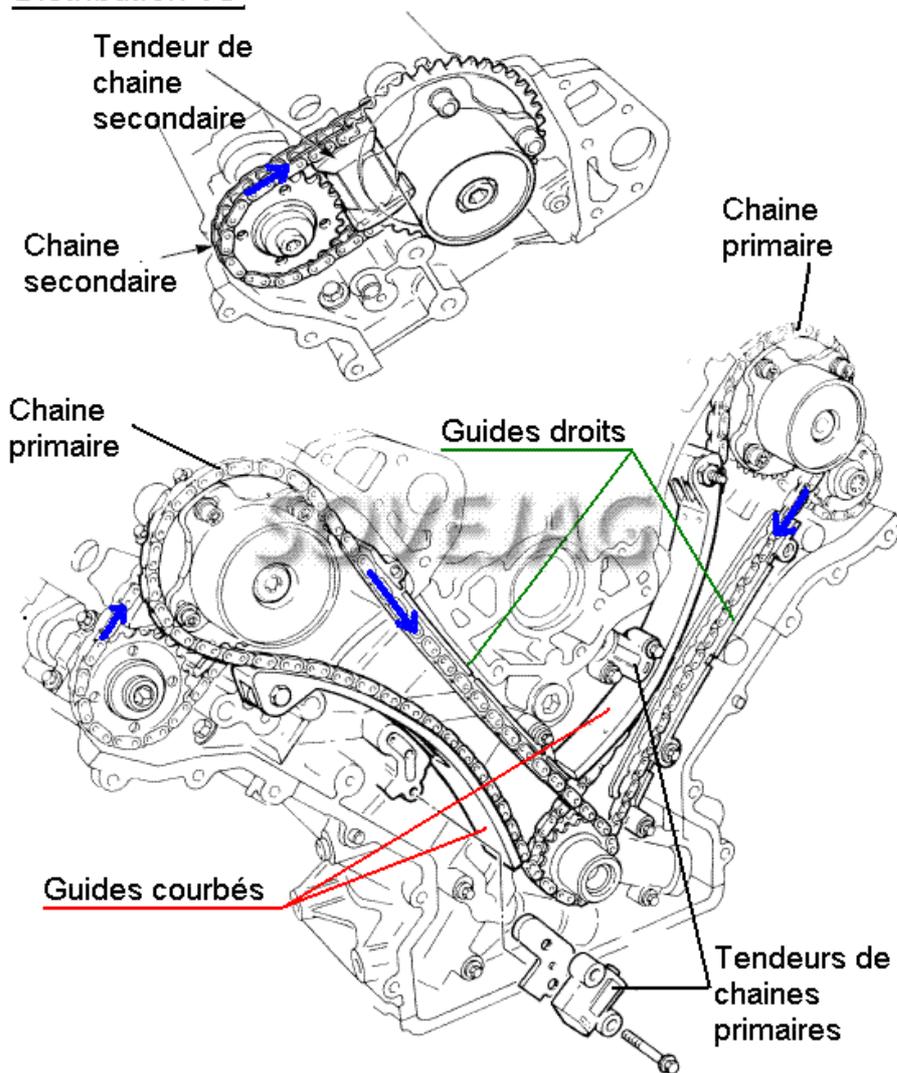
- Le problème principal de ces véhicules est la **faiblesse des tendeurs de chaînes secondaires**:

Il y a eu 3 générations de tendeurs, les deux premières ne sont pas fiables, il faut impérativement les remplacer si ça n'a pas été fait, quelque soit le kilométrage.

Le risque de casse moteur est très important.

Les VIN concernés sont de 001001 à A24195.

Distribution V8



300-016 / 017

- Pompe à eau de mauvaise conception:

La turbine finit par se désagréger, le liquide circule de moins en moins, la surchauffe est assurée.

La pompe à eau a été remplacée en production par un modèle plus résistant.

Voici les indications pour savoir quel modèle est monté sur votre XK:

- Une turbine en Nylon 66 noir est posée du VIN 001036 à 028000
- Une turbine en PPS (Polysulfure de Phénylène) noir est posée du VIN 028001 à 040100
- Une turbine en PPS (Polysulfure de Phénylène) blanc est posée à partir du VIN 040101

L'idéale étant la dernière, les 2 premières sont à remplacer.

Si votre voiture est dans les premiers millésimes, ne vous empressez pas de la remplacer, cela a peut-être déjà été fait dans le réseau Jaguar lors d'une prise sous garantie.

Pour être sûr, il faut vérifier le numéro gravé sur la pompe. Il se trouve sur la façade, sous la poulie, l'idéal étant de démonter la poulie pour le voir.

Si le numéro gravé sur votre pompe à eau est le **96JV-8501-CA, CB, CC** ou **CD**, il faut la remplacer.

- Défaillance du thermostat:

JAGUAR a demandé le changement en 2002, pour cause de mauvaise conception, de tous les thermostats des XK de 1997 à 2002 par un nouveau modèle plus résistant.

Les précédents modèles restaient bloqués en position fermée, entraînant une surchauffe moteur.

A noter que le réseau JAGUAR ne les changeait qu'en cas de problème de surchauffe moteur donc, la plupart des voitures n'ont pas eu la modification.

Les modèles incriminés, de 1997 à 2002: **VIN 001036 à A30161**

Les premiers millésimes sont apparus avec un intérieur bien fini mais un peu fragile, des sièges monoblocs, des phares halogène, une boîte 5 bonne mais sans plus.

Ensuite viennent les versions restylés, sièges à dossiers en deux parties (plus confortables et solides), phares Xénons, boîte ZF 6 sublime.

Finition en très nette hausse.

Même lors des « Restyling », la magnifique ligne n'a jamais été dénaturée.



Si vous trouvez un modèle avec une drôle de tête, c'est qu'elle est passée chez Arden ou autre! (c'est le cas de la mienne qui est passée par les mains du préparateur allemand ARDEN)

Echappement spécial avec sonorité plus rauque, coques de rétroviseur en carbone, calandre des dernières XKR, enjoliveur chromés sur compteurs, répétiteurs blanc au lieu de orange, chargeur CD + jantes 20 pouces + quelques autres babioles...dont les monogrammes ARDEN sur les ailes avant.



A noter : une série limitée à 100 exemplaires baptisée **Chapal**, sur base de XKR (reconnaisable à sa sellerie spécifique et ses coques de rétroviseurs extérieurs gainées de cuir), a été commercialisée courant 2004, tandis qu'une série spéciale « **Spirit of Le Mans** », toujours basée sur la XKR, a été introduite courant 2005.



Une série 4.2 final « **Edition/spirit of legend** » badgée "S" a existé dans les tous derniers mois de commercialisation de la belle.

Le moteur est 100% Jaguar même si les ingénieurs américains de FORD ont planché dessus. Doté d'une distribution par chaîne, il est réputé fiable, il s'entretient tous les 16.000 kilomètres et un changement des bougies à... 112 000 km selon les préconisations JAGUAR.

Je reviens sur ce point car lorsque j'ai acheté la mienne, elle avait 88 000 Kms et m'affichait régulièrement des messages d'erreur liés à l'allumage.

Une fois le véhicule connecté à une valise DELPHI, on s'est aperçu que les bougies étaient bien fatiguées et que le moteur ne tournait que sur 7 cylindres !!!



J'ai donc procédé au remplacement des 8 bougies, j'ai opté sur les conseils de mon fils qui est technicien automobile pour des bougies à haute performance de marque NGK du type IRIDIUM et depuis l'auto tourne comme une horloge avec une consommation qui a largement baissée.

La sagesse est donc de changer les bougies tous les 30/40 000 Kms. C'est d'ailleurs ce que préconise NGK.

Concernant la fiabilité du moteur, d'après mes informations, bon nombre de XK8 dépassant les 300 000 Kms circulent en Angleterre.

A l'heure du choix...

Pour éviter tout soucis, évitez tout de même le premier millésime (1996), qui a connu quelques problèmes. De plus, personnellement, je trouve leurs jantes 18 pouces bien laides...

Les prix de marché sont raisonnables, on peut trouver aujourd'hui une XK8 entre 15 000 € et 20 000€ en parfait état.

Les XKR sont un peu plus chères, il faut compter entre 20 000€ et 25 000€ pour en trouver une qui ne nécessitera pas de frais importants.

La côte de ces voitures qui a été longtemps à la baisse remonte aujourd'hui pour les véhicules en parfait état qui affichent des kilométrages inférieurs à 100 000 Kms.

Combien va vous coûter votre XK 8 à l'utilisation ?

La carte grise tout d'abord vous coûtera selon les départements environ 500.00 €

L'assurance....comme ces véhicules ont moins de 25 ans, on ne peut pas les assurer en "collection"

En ce qui me concerne, mon assurance (tous risques avec 50% de bonus) me coûte 720.00 € par an.

Pour les pneumatiques, selon que vos jantes sont en 18 pouces ou 20 pouces les prix sont très différents.

Les versions de base sont en général équipées en 255/45/18 dont les prix moyen varient entre 120.00 € et 160.00 € selon les marques.



En 20 pouces, les prix varient entre 180.00 € et 250.00 €

Pour les freins, un disque vous coûtera environ 320.00 € et on trouve facilement des plaquettes de marque à environ 120.00 € le jeu.

Attention au tarif horaire dans les concessions JAGUAR qui tourne souvent aux alentours de 85/90.00 €

Selon le type d'intervention, il faut donc choisir judicieusement le professionnel qui interviendra sur votre véhicule.

Pour votre vidange moteur ou le changement des plaquettes de frein, le garagiste ou le centre auto du coin s'il est sérieux fera parfaitement l'affaire.

Par contre si vous avez un problème de calculateur, vous serez condamné à passer chez JAGUAR ou chez un spécialiste qui possède la valise adéquate...

Question consommation, la surprise est plutôt bonne en ce qui me concerne.

Depuis un peu plus d'un an que j'ai le véhicule, j'ai parcouru 6000 Kms avec une consommation moyenne de 9.2 l.

Il est vrai que les sorties avec l'Amicale A.V.A. se font à allure "pépère tranquille" mais je me sers aussi du véhicule sur de grands trajets sur autoroute.

Au moment d'acheter...

La première chose est de demander le carnet d'entretien du véhicule et de vous renseigner sur l'historique.

Méfiez-vous des voitures qui viennent de Belgique, d'Italie ou d'Allemagne, ce sont des pays qui ont la mauvaise habitude de "rajeunir" les compteurs kilométriques.

Demander les factures d'intervention et d'entretien.

Attention aux problèmes de changement des tendeurs de chaîne secondaires, si l'intervention n'a pas été faite sur les millésimes concernés, c'est un billet d'au moins 2000 € qui vous attend pour faire réaliser cette intervention indispensable pour la longévité du moteur.

Méfiez vous des autos ayant des traces d'"optimisation", comme des jantes démesurées, des préparations douteuses... le poids de l'auto est tel que toute utilisation prolongée de manière sportive réduit considérablement la durée de vie de certains organes, comme les freins et les amortisseurs et même la boîte/pont.

Faites le tour de la voiture attentivement, regarder les fermetures capot, coffres portières et vérifier leur ajustement, c'est souvent comme ça que l'on s'aperçoit qu'une voiture a "tapée".

Regardez également l'état des joints caoutchouc.

Coté carrosserie, en principe, ces voitures sont assez peu sensibles à la corrosion, donc s'il y a des traces de rouille, c'est signe que l'auto a été redressée et que le traitement cataphorèse a disparu.

Récemment, on a été voir une XK8 avec Alain notre président qui présentait des boursouflures suspectes sur l'aile arrière gauche symptomatiques d'une réparation de carrosserie mal effectuée.

Faites la démarrer par le propriétaire, elle doit démarrer à la première sollicitation du démarreur, ne doit pas cliqueter et ne doit pas fumer noire.

Si le propriétaire la fait monter dans les tours au démarrage à froid, c'est un sauvage qui n'y connaît rien en mécanique et c'est très mauvais signe...

Faites tourner les roues avant en butée à droite ou à gauche pour vérifier l'état des pneus avant, un examen attentif vous révélera une usure anormale et un défaut probable de carrossage.



Vérifiez également que le 4 pneus n'affichent pas de boursouflures, de plats ou de coupures anormales y compris à l'intérieur.

Vu le prix des pneus...

Etudiez aussi les jantes et les disques : Si une jante est fêlée ou cassée, l'addition risque d'être largement salée car on ne trouve pas ce type de jante dans les casses.

Les disques ne doivent pas être usés.

Regardez ensuite l'intérieur et surtout l'état des cuirs, intéressez-vous en priorité au siège conducteur, pas de coupures, de craquelures, de déchirures...

L'état du siège conducteur est souvent symptomatique de l'historique du véhicule.

Vérifiez aussi l'état des boiseries du tableau de bord qui doivent être impeccables.



Pour les cabriolets, vérifiez l'état de la capote ouverte et fermée, vérifiez l'état des compas et faites la ouvrir et fermer par le propriétaire 2 ou 3 fois de suite pour vérifier son bon fonctionnement.

Un changement de capote sur ces véhicules est hors de prix...

Vérifiez ensuite le bon fonctionnement de toute l'instrumentation, des commutateurs et des sièges électriques.

Les manomètres. : Ils ne bougent pas mais ne sont pas en panne pour autant : une voiture en bonne santé donne l'impression que ses manomètres sont factices. Un manomètre qui bouge une fois le moteur chaud: l'auto n'est pas en bonne santé.



Pour l'anecdote, sur la mienne, je me suis aperçu quelques mois après l'achat que la prise allume-cigare ne fonctionnait pas, embêtant pour brancher un GPS amovible...ou son téléphone.

Vérifiez également les moquettes, n'hésitez pas à soulever les tapis s'il y en a.

Voyez l'état des caoutchoucs de pédales.

Les places arrière étant peu utilisées, toute trace suspecte est à considérer, comme on l'utilise fréquemment pour palier le manque de place dans le coffre, certains ont eu la mauvaise habitude de balancer tout et n'importe quoi sur ces strapontins.

Faites ensuite un tour avec le propriétaire comme chauffeur.

S'il essaie de vous épater en accélérant comme un damné à froid, sautez en marche et prenez la fuite...

Le confort doit être royal au roulage : pas de flottement, pas de bruit, pas d'hésitation au placement, au passage de vitesse (un peu lent en mode normal), pas de louvoisement au freinage.

Côté freinage, Les freins ne grognent jamais.

Ensuite prenez le volant et commencez par un petit test pour "sentir" le pont : démarrez, en "D", pied sur le frein, accélérez pour faire cabrer l'auto puis levez le pied de l'accélérateur : Il ne doit pas y avoir de "**clonk**" ou de patinage de la boîte? : Sinon, méfiance...

Dans l'ensemble ce type de voiture n'émet aucun bruit d'aucune sorte, mis à part le compresseur sur les XKR qui ressemble à un gros ventilateur.

Si vous détectez un défaut et que la voiture vous intéresse quand même, prenez la précaution de faire chiffrer la réparation par JAGUAR ou un spécialiste car sur ces autos, tout est cher...

Si vous achetez sachez que cette voiture fait parti des modèles qui vont prendre de la valeur dans les années à venir.

Si vous la maintenez en parfait état, il s'agit donc d'un bon placement à coup sûr.

Et....

Rien ne s'abîme plus qu'une Jaguar ne roulant pas.

Christian Fouché