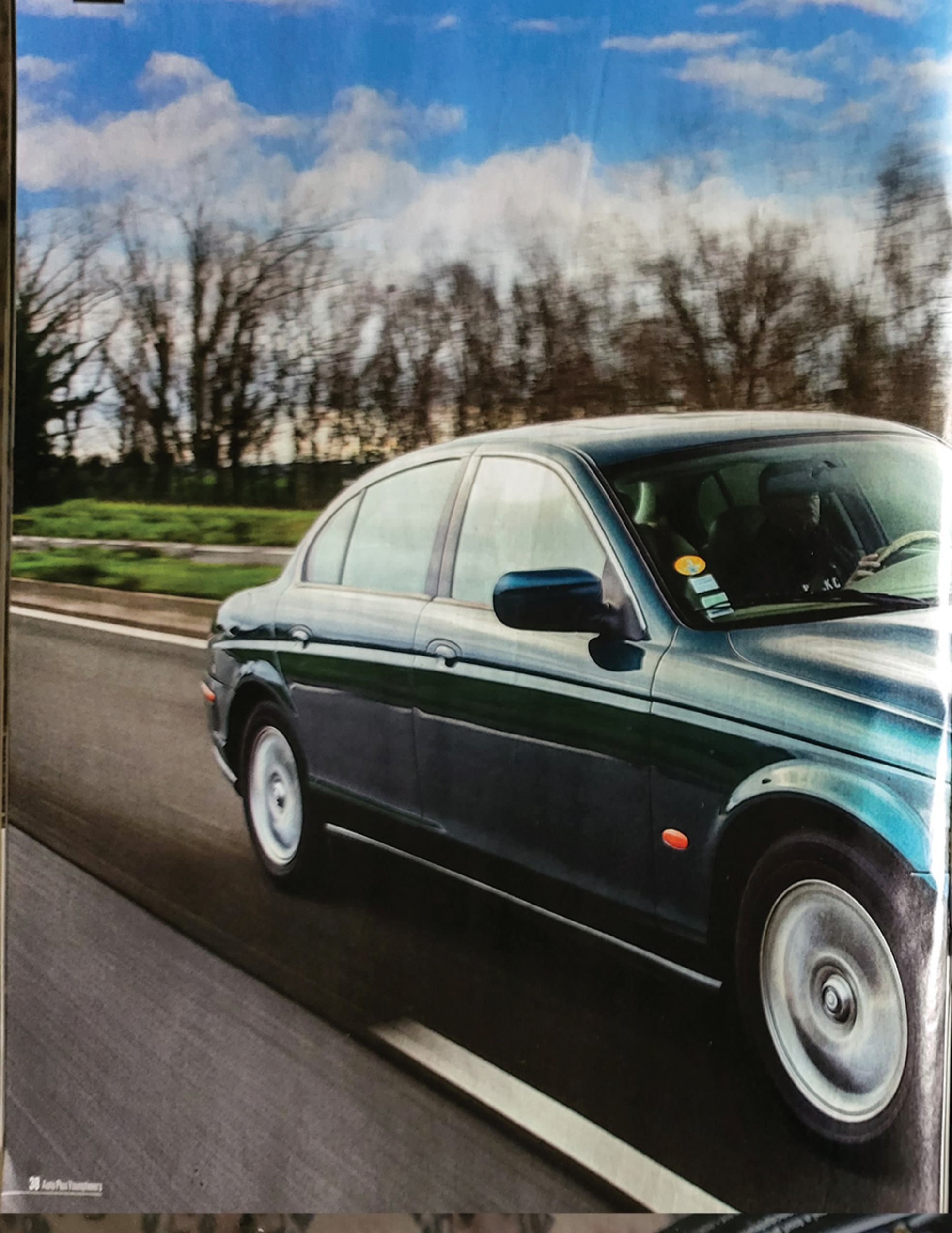


# Proposition indécente

UNE LIGNE DÉLICIEUSEMENT RÉTRO. UN CHARME TOUT BRITANNIQUE UNIQUE. UN MODERNISME RASSURANT ET UN V8 QUI NE DONNE PAS SA PART AU CHAT. LA PLUS PERFORMANTE DES JAGUAR S-TYPE. APRÈS LA VERSION R, FAIT DIABLEMENT ENVIE. D'AUTANT QU'ELLE EST ACCESSIBLE. LE CRIME PARFAIT ?

Jaguar S-Type de 1999 à 2008  
Production: 291 386 exemplaires



ESSAI Jaguar S-Type V8



La planche de bord se démarque de l'ambiance technologique allemande de ses rivales par son atmosphère délicieusement cosy. Le cuir et le bois en rajoutent à l'enl...

monopolisent le marché. En plus d'être belle, la britannique brade aussi ses charmes. Ainsi, notre vénal M. Saroyan n'aurait eu à dépenser que 328000 francs de l'époque, pour repartir au volant d'une S-Type V8, lors de son lancement en 1999. Rouler à bord des modèles germaniques comparables lui aurait, en comparaison, imposé davantage de larcins: 427000 F pour une Audi A6 V8 4.2, 398000 F pour une BMW 540i et 409000 F pour une Mercedes E450. En conséquence, cette proposition indécente difficile à refuser devient vite un succès, puisqu'un peu plus de 291 000 S-Type sont produites entre 1999 et fin 2007.



Le store pare-soleil fait partie de ces attentions qu'aurait appréciées M. Saroyan. Surtout au moment de traverser l'Italie sous la canicule!

La banquette arrière accueille calmement les gorges de notre aigrefin, mais notre ami Saroyan est obligé de refiler son chapeau au moment de s'y installer à cause de la découpe des portes.

Entre nous, elle ne vous évoque rien cette Jaguar S-Type? Évidemment, ses quatre phares ronds se positionnent différemment, ses surfaces vitrées se sont considérablement abaissées et ses feux arrière n'ont plus rien à voir, mais avouez tout de même qu'elle rappelle furieusement la glorieuse Mk 2 sortie en 1959, non? Une icône de l'âge d'or de Jaguar qui fit référence et marqua le cinéma tricolore en 1965 dans *Le Corniaud*. Accompagné de ses sbires, l'attachant aigrefin Léopold Saroyan (alias Louis de Funès) en fit sa monture favorite pour poursuivre à travers toute l'Italie sa Cadillac convoitée par ce brave Antoine Maréchal (alias Bourvil), finalement pas si «*youkounkou*» qu'il en a l'air! Cette bonne vieille tripouille pouvait alors compter sur ses qualités routières de haute volée et son titre officieux de berline la plus rapide du monde... Pour peu qu'aucun indécant n'ait la mauvaise idée de loger quelques morceaux de sucre dans le réservoir! Présentée en 1998, puis commercialisée début 1999, sa réinterprétation moderne baptisée S-Type aimerait bien connaître pareille destinée. Son appellation strictement identique à une évolution luxueuse, rallongée et techniquement plus raffinée de la Mark 2, sortie en 1963 démontre l'envie de Jaguar de s'inspirer de son prestigieux passé. Sauf que 35 ans plus tard, ce fameux patronyme souhaite démocratiser la marque, au lieu de la rendre plus élitiste. Au milieu des années 90, la firme anglaise qui sentait la naphtaline que ses aînières berlines XJ dont la conception remonte à 1968 doit absolument rajeunir. D'abord avec un superbe coupé XK chargé de modifier son image. Ensuite avec une S-Type chargée de partir à la conquête du marché et de faire du volume de ventes, en proposant une alternative à ces fameuses routières allemandes.



Le bloc d'instrumentation est parfaitement fiable et les performances du V8 affolent au besoin l'aiguille du tachymètre.



Avec seulement 370 litres, la contenance du coffre n'est pas un modèle du genre et s'avère assez limitée.

Photo Plus Transparents

### POUR EN SAVOIR PLUS

- LIVRE**
  - Jaguar S-Type. The Essential Buyer's Guide. Nigel Thorley, Veloce Publishing Ltd.
  - Jaguar S-Type, restoration and maintenance book
  - MTA Jaguar S-Type (de 01/2002 à 12/2007)
- SITES INTERNET**
  - Fdc.fr
  - Groupe Facebook Jaguar S-Type France
- Pièces détachées**
  - Jagpieces.com
  - Jaguarpieces.com
  - Limora.com

ESSAI Jaguar S-Type V8

<b>MOTEUR</b>	V8, 32 S
Cylindrée	3996 cm <sup>3</sup>
Puissance fiscale	20 CV
Puissance max	285 ch à 6100 tr/min
Couple	378 Nm à 4300 tr/min
Alimentation	Injection multipoint
Transmission	Aux roues arrière, boîte auto 5 vitesses
Direction	À crémaillère, assistée
Freins AV/AR	Disques ventilés / Disques ventilés, ABS
Suspensions AV/AR	Double triangulation, amortisseurs télescopiques, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis / Double triangulation, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs télescopiques, barre antiroulis
Phare AV & AR	275/55 R16
Dimensions LxIxlP	4,85 x 1,82 x 1,44 m
Poids	1725 kg
Vitesse max	240 km/h
Accélération 0-100 (s)	26 s
Cons. moyenne	12,5 l/100 km
Réservoir	68,5 l
Coffre	370 dm <sup>3</sup>



Malgré un confort un peu soutenu à basse vitesse, la S-Type donne envie de descendre en Italie pour surveiller les pétalegonaux d'une improbable Cadillac!

... problèmes, vu sa taille modeste. La place centrale pratiquement inutilisable pour voyager à trois non plus, étant donné qu'il n'est pas du genre à partager son espace vital arrière. À moins bien sûr que la situation n'impose la présence d'un de ses porte-fingue à ses côtés, et encore! Le coffre de 370 dm<sup>3</sup> seulement impose également de voyager léger. D'autant que ses formes biscornues ne facilitent pas le chargement, au grand dam de ses valets de pied!

### LONG COURRIER

La place du chauffeur est tout aussi enviable. Certes, l'assise des sièges n'est pas courbe et le plancher plat un peu haut ne la rendent peut-être pas aussi ergonomique que les dernières routières actuelles, mais les sièges et le volant réglables électriquement permettent tout de même de s'y sentir bien. Le léger grondement du fauve au réveil est tout juste suffisant pour



Le profil général et la découpe de la vitre arrière évoquent la fameuse Jaguar Mk 2, sans pour autant verser dans un style néorétro qui manque d'inspiration.

**BIEN**  
Son luxe abordable, une ligne délicieusement rétro, son ambiance unique, son agrément de conduite

**PAS BIEN**  
Son habitabilité et son coffre, une BVA5 dépassée, son coût d'utilisation en V8

Un grand merci au propriétaire de cette belle S-Type V8 pour sa disponibilité lors de cet essai.

### L'AVIS DE CHRISTIAN, LE PROPRIÉTAIRE

«*Mon style néorétro qui rappelle le glorieux passé de la marque et son ambiance intérieure cosy dégagent un charme absolument impossible à trouver sur les autres routières concurrentes. La voiture est tout aussi agréable à conduire, avec son gros V8 qui dispose toujours d'une réserve de puissance suffisante. La boîte automatique apporte également de la douceur, même si je la ménage en évitant les rétrogradages intempestifs. Ce modèle est en outre accepté dans Paris jusqu'en 2024 avec sa vignette Crit'Air 3. Et puis rouler en Jaguar pour le prix d'une Twingo, cela ne vaut pas le coup de se priver, non?*»

rappeler aux oreilles éduquées que notre S-Type abrite un V8. Comme bien souvent à bord des berlines de notaires, les commandes légères participent à la douceur de conduite qu'on ne rend pas à direction muette. Seul l'accélérateur un peu trop sensible à basse vitesse impose un minimum de dosage. Une excellente occasion pour Léopold Saroyan de glisser un de ses fameux: «*Mais faites attention, bon sang!*» à un chauffeur un tant soit peu brutal! La fermeté plutôt actuelle de l'amortissement et le confort un peu trépidant en roulant au pas l'auraient sûrement rendu plus agité encore qu'à la normale. En préservant davantage les vertèbres avec la vitesse, la S-Type profite de son V8 pour devenir une inépuisable routière assouffie de grands espaces. Aussi doux que la boîte automatique à cinq rapports montée d'office, ce bloc de 4 litres fait patte de velours avant de se réveiller d'un simple appel sur l'accélérateur. Il ne sort peut-être pas autant les griffes qu'à bord d'une sportive, mais sa facilité à effacer les graduations du tachymètre montre qu'il ne donne pas sa part au chat. C'est largement suffisant pour se débarrasser des importuns. Seule la boîte automatique longue à la détente rappelle le temps qui passe. Son mode Sport ne la rend pas plus réactive et l'absence de tout rétrogradage au lever de pied impose de jouer avec la grille en J pour disposer d'un minimum de frein moteur en descente. Cela n'empêche pas la S-Type de répondre présent quand des virages se profilent. Son châssis équilibré et agile peut compter sur un antiplatinage rassurant sous la pluie. Elle ne rechigne pas à hausser le ton et à donner du plaisir à son

Souple et onctueux, le V8 dispose de suffisamment de coffre pour se débarrasser des importuns, même si la boîte auto à cinq rapports manque de réactivité.

### BUDGET

<b>La cote</b>	<b>JAGUAR S-TYPE V8 (1999-2008)</b>	
En bon état	7 000 €	
<small>S'applique à une auto capable de circuler sans souci, mais qui n'est pas exempte de défauts (carrosserie ou sellerie).</small>		
<b>L'assurance</b>		
	Normale	En collection
Au tiers	385 €	96 €
Tous risques*	832 €	245 €
<small>* Profil: titulaire de 6 ans résident à l'étranger (45) avec un 4<sup>e</sup> véhicule.</small>		
<b>L'entretien</b>		
Type de pièce	Prix	
Filtres (air, carburant et huile) et bougies	145 €	
Courroie accessoire	25 €	
Disques + plaquettes AV	40 €	
Disques + plaquettes AR	140 €	
Amortisseurs AV/AR	450 €	
Silencieux d'échappement	100 €	
Kit de distribution	Chaîne	
Kit d'embrayage	Boîte auto	
Feu avant	150 € (occasion)	
Feu arrière	70 € (occasion)	
Pneumatiques (x2)	260 €	
<small>Meziane des prix relevés sur: Oscart.com, Mister auto.com et Pneuinfo.fr</small>		

### LE BON CHOIX

**LA S-TYPE 4.2 V8**

Sortie en avril 1999, la S-Type propose un V6 3.0 de 243 ch et un V8 4.0 de 285 ch (BVA5). Dès 2002, la gamme évolue ensuite avec un petit V6 2.5 de 204 ch, une version R forte d'un V8 4.2 compressé de 406 ch et un V8 qui passe à 4.2 (pour 304 ch), avec une nouvelle boîte auto à six rapports. Elle hérite d'un V6 diesel Ford PSA, lors du restylage de 2004. Dans le contexte actuel, les blocs essence sont plus conseillés. Étant donné les tarifs raisonnables, autant opter pour le V8 4.2 doté d'une boîte auto plus moderne. Pour ceux que les coûts d'utilisation effraient, l'agréable V6 3.0 devient une bonne solution de repli.