



## LES DOSSIERS TECHNIQUES

### **LES PIÈGES DE LA RESTAURATION, OU “ON VOUS AURA PRÉVENU !”**

*“Je DETESTE ma voiture. Je ne veux pas dire que je suis insatisfait ou mécontent. Je méprise et abhorre ce tas de boue anglais. Vous devriez consacrer un show aux propriétaires de Jaguar dégoûtés. Je HAIS cette voiture plus que mon ex-femme (maintenant c’est de la haine). Elle est superbe, elle vous attire, elle prend tout votre argent et tout votre temps, et ne vous donne RIEN en retour. Enfer, c’est mon ex-femme !. Les Jaguar devraient être hors la loi aux états unis. En fait, elles devraient être reconnues coupables de crimes contre l’humanité par la Haute Cour Mondiale. On devrait tenir des procès où les millions de propriétaires/victimes pourraient témoigner de l’inhumanité et de la malfeasance des jaguar. Vous devez être avertis ! Braves gens, je vous le dit : les Jaguar sont le mal personnifié.  
Merci de m’avoir laissé dire ce que j’ai sur le cœur. Bonne journée a vous.”*

Voilà un texte que j’ai traduit de l’anglais, trouvé sur un forum Internet, le cri de haine d’un propriétaire de Jaguar XJ !

Pour vous éviter d’en d’arriver là, et afin que vos amis futurs propriétaires de Jaguar ne sombrent dans la dépression, voici ce petit article en forme d’avertissement, non pas pour décourager les restaurateurs avertis, mais pour effrayer les rêveurs !

#### **LA TARTE À LA CRÈME**

Pratiquement une fois par semaine j’ai un appel ou un E-mail que l’on peut résumer ainsi :

“Bonjour Monsieur, j’ai l’occasion de faire une bonne affaire en achetant une XJ vraiment pas chère, quel est le budget d’entretien que je dois prévoir ?”

- Heu, de quelle année est la voiture ?

“Elle est de 1976, elle n’a pas roulé depuis 8 ans, il y a un peu de rouille, mais ce ne sont que les planchers et les bas de caisse, le moteur fait un bruit, de toutes façons je n’y connais rien en mécanique, quel est le budget d’entretien d’une telle auto ?”

Il n’y a pas de budget d’entretien, c’est une auto à restaurer que vous me décrivez !

“Mon beau frère à un copain carrossier, mon cousin un CAP de plomberie, et ma sœur une machine à coudre, je peux tout faire moi même vous voyez !”

Vous avez de l’argent ?

“oui, je suis étudiant mais je peux facilement mettre de côté 1000 € par an, car je vends des champignons sur le marché le dimanche”

Manifestement ce monsieur d’ici quelques mois fera partie de ceux qui dénigrent les Jags, en achetant un modèle à restaurer il ne se rend pas compte de l’ampleur du chantier, et surtout de la note salée qui l’attend !

#### **LES MOTIVATIONS ET LA RÉALITÉ**

Tout d’abord Pourquoi veut-on une XJ ? : pour sa beauté, son intérieur somptueux, sa carrosserie rutilante, son moteur au son velouté, ses suspensions élaborées et confortables.

Seulement voilà, la plupart des modèles sur le marché sont fatigués, la peinture est ternie, l’intérieur passé, les cuirs sont “un peu” décousus, les moquettes usées, le ciel de toit pendouille.

Du travail en perspective : le remplacement du tissu de ciel de toit implique souvent le démontage de la lunette arrière et de nombreuses heures de collage. Le tissu en lui-même n’est pas donné.

Mais c’est un détail, parlons des sièges, le cuir ? Un cuir en état correct mais durci par le temps, décoloré, peut parfois être rattrapé.

Pour les coutures déchirées, suivant les endroits et avec de la science, les réparations sont possibles.



## LES DOSSIERS TECHNIQUES

En revanche un cuir déchiré, craquelé, est bon à jeter.

Les parties en vinyle vieillissent aussi, et pas de la même façon que le cuir, donnant un aspect bicolore à l'intérieur qui peut choquer. Si on tient à rester dans la qualité d'origine la moquette coûte très cher, on peut économiser quelques sous en découpant soi-même ses tapis et en les faisant border par un sellier, mais il va falloir penser au tableau de bord, dont le verni est évidemment fendu. C'est long à démonter, et si le placage est atteint c'est une mauvaise nouvelle pour le porte-monnaie!

Le moteur? Le V12 est compliqué, mais simple à diagnostiquer : soit-il fonctionne bien, à vous de le faire durer, soit-il est mal en point, et c'est au propriétaire actuel de régler le problème, sinon il la garde ou la vend "pour pièces".

Il est bon de rappeler que ces moteurs sont des "usines à gaz" dont la fiabilité dépend du bon état d'une multitude de raccords, tuyaux, durites, câbles et connecteurs en tout genre. Tout ceci est à surveiller fréquemment, et si vous ne le faites pas vous-même, il est à craindre que personne ne le fera à votre place, et en tous cas pas à prix d'ami !

Un moteur V12, en cas de surchauffe, est souvent bon à jeter, mais peut atteindre des kilométrages très élevés (pour l'époque)

Le six cylindres est un moteur moins durable, mais tellement plus simple !

La durée de vie de l'engin est souvent limitée à 150.000 kms. Si vous achetez une XJ6 (S1, 2, 3) avec 130.000 kms au compteur et moteur d'origine, soyez prudents, il est plus prêt de la fin que du début !

Un moteur XK peut paraître simple, mais réclame en vérité une grande expérience et beaucoup de patience pour être reconditionné dans le règles, et ainsi être fiable à long terme.

La réfection complète d'un XK est onéreuse, on peut compter sur 6000 € en France,

Il existe néanmoins une entreprise spécialisée, VSE, qui restaure des moteurs XK, et les vend en "échange standard" à un prix imbattable (moins cher que le prix des pièces en France), et qui a bonne réputation.

La peinture? Un voile suffira dites vous!

Bien, d'abord, un voile ça ne veut rien dire, le voile de peinture est un mythe, comme le passage "en collection" d'une auto, parce qu'elle a 20 ans, et le "traitement" d'une voiture corrodée.

Il faut savoir que si l'on peint une voiture, c'est souvent parce qu'elle est rouillée, et une voiture rouillée implique une restauration de la carrosserie.

C'est un travail qui demande beaucoup de temps, de compétences, de matériel, de patience, d'espace. C'est un travail qui vous reviendra cher, plus cher que prévu, quoi qu'il arrive.

Il est vital de choisir un modèle exempt de rouille, ou peu atteint, si vous ne voulez pas le regretter amèrement par la suite. J'avais fait un article dans le dernier bulletin à ce propos.

La boîte de vitesse automatique qui équipe souvent la XJ est raisonnablement fiable, mais elle ne dépasse guère les 140.000 kms, son huile doit être rose clair et ne pas sentir le brûlé. La boîte doit fonctionner parfaitement, sans glissement, avec un "kick-down" vif.

Si ce n'est pas le cas, prévoyez un échange standard, beaucoup moins cher d'ailleurs que sur le plupart des voitures européennes, même de bas de gamme (enfin une bonne nouvelle?)

Le reste de la mécanique demande aussi à être examiné : le train avant, les ressorts de suspensions, le train arrière, l'arbre de transmission, les silent-blocs, autant d'éléments qui se dégradent avec le temps, et dont la réfection n'est pas donnée (pour être sobre).

La réfection complète du train arrière (bulletin 2) est un gros morceau, une remise en état exhaustive peut vous mettre sur la paille, il faut souvent changer tous les roulements, refaire les freins, les joints spi, c'est un travail spécialisé qui ne doit pas être confié au premier mécanicien venu, la précharge des roulements coniques est une étape délicate, et il y en a dans les moyeux, les arbres de sortie de pont, partout !

Le train avant souffre beaucoup et mérite périodiquement une remise en état des caoutchoucs et autres rotules, les ressorts s'affaiblissent aussi à l'avant, donnant une curieuse posture à l'auto, il faut alors les remplacer.

La restauration est un acte nécessaire à la survie de l'espèce XJ, mais il est absolument illusoire de penser économiser en achetant un "project car" comme disent nos amis anglais. Considérons la restauration comme un passe temps intéressant et instructif

**Frédéric MILICEVIC**