

Dossier

Jaguar Type E

# Arme de séduction massive

TEXTE XAVIER CHAUVIN ET PHOTOS BERNARD CANONNE & © RM AUCTIONS – ARCHIVES-DR.

Genève, mercredi 15 mars 1961, un jour avant l'ouverture du salon : William Lyons tient une conférence de presse dans le parc des Eaux Vives, devant plus de 200 journalistes médusés. Aux côtés du tout-puissant patron de Jaguar, la nouvelle Type E s'offre à leurs regards dans une magnifique livrée "Gunmetal Grey". Le félin s'apprête à bousculer l'ordre établi, provoquant un véritable ouragan parmi la concurrence. Cinquante ans plus tard, on en parle encore...

*Merci à Pierre Collin, responsable de Cecil Cars (01 64 90 21 70) pour sa participation à ce dossier, ainsi qu'à Michel Perdiel, spécialiste de la XJS (01 64 10 04 27). Egalement, une pensée amicale pour Arnaud Couturon.*

## Sommaire



1 Genèse  
**Révolution culturelle à Coventry**  
P. 42



2 Au volant  
**"La course améliore l'espèce"**  
P. 46



3 Évolution  
**Le félin ne meurt jamais**  
P. 52



4 XJS  
**L'incomprise**  
P. 56



5 Rouler en Type E  
**Le prix de la sophistication**  
P. 58



① Genèse

# Révolution culturelle à Coventry

**A l'aube des années 1960, la XK 150, modèle phare de Browns Lane commence à prendre quelques rides. Née en 1948, la mythique XK 120 s'est quelque peu embourgeoisée au fil des ans, afin de satisfaire en priorité le marché américain, alors son principal débouché. Mais une Jaguar peut toujours en cacher une autre...**



Un habitacle luxueux et confortable, loin de la spartiate XK 120. Les puristes crieront au sacrilège, mais les clients américains s'y sentiront plus à leur aise...

**A**u grand dam des puristes, le roadster spartiate des débuts s'est progressivement civilisé en se muant en XK 140 à l'automne 1954, puis en XK 150 au printemps 1957. Une évolution qui ne va pas forcément dans le mauvais sens, n'en déplaise aux gardiens du temple. Le poids a certes augmenté : moins de 1 300 kg pour les premières XK 120, deux cents de plus pour les opulents cabriolets XK 150 qui en ont été dérivés, mais le châssis a bénéficié dans la foulée d'améliorations fort bienvenues. La XK 140 a ainsi adopté une direction à crémaillère, et profité en parallèle d'un réaménagement de l'habitacle au bénéfice du conducteur, tandis que la XK 150

a hérité de freins à disque Dunlop sur les quatre roues, durablement testés en compétition sur les Type D.

### Une retraite méritée

Le valeureux six cylindres double arbre de 3 442 cm<sup>3</sup> s'est également perfectionné. Développant initialement 160 chevaux à 5 500 tr/min en configuration de base, il fournit 20 chevaux de plus dès 1952 avec le *pack Special Equipment*, et 210 chevaux l'année suivante grâce à la culasse optionnelle type "C" mise au point par Harry Weslake, cet équipement étant accompagné le plus souvent d'une boîte de vitesses close-ratio à rapports rapprochés. La puissance standard de la XK 140 est pour sa part portée à 190 chevaux. Une course à

Le roadster XK 150 S compense son embonpoint par une mécanique nettement plus puissante que celle de sa glorieuse aînée.

Gavé par trois carburateurs SU HD8, le gros six cylindres en ligne délivre jusqu'à 265 chevaux en version 3,8 l "S", soit 45 de plus que le bloc de base à 2 carburateurs.

l'armement qui reprend de plus belle avec la XK 150 (laquelle propose désormais 190 ou 210 chevaux avec une nouvelle culasse type "B"), et surtout sa variante "S", disponible à partir de mars 1958. Cette dernière se prévaut d'une culasse encore plus performante, la *straightport*, qui autorise désormais 250 chevaux, le six cylindres 3,4 l recevant pour la circonstance le renfort de trois carburateurs SU HD8 (au lieu de deux HD6). Tradition oblige, si la Jaguar XK 150 peut toujours se targuer d'un excellent rapport qualité/prix, elle se heurte néanmoins à une nouvelle génération de sportives autrement plus modernes : les récentes Maserati 3 500 GT, Aston Martin DB4 et autres Ferrari 250 GT la surclassent aisément. La douairière de Coventry souffre en effet de son lourd châssis séparé, issu en droite ligne de l'ancienne berline Mark V, dont l'empattement a été simplement raccourci. Cette disparité apparaît d'autant plus criante que la marque a le vent en poupe en compétition, auréolée de cinq victoires aux 24 Heures du Mans entre 1951 et 1957.

L'extraordinaire Type D a entre-temps suscité autant

de louanges que de regards d'admiration. Les fervents adeptes de la firme britannique en viennent à espérer la commercialisation d'une version routière dérivée, qui tomberait à point nommé pour remplacer la vieillissante XK. Quelques exemplaires sont hâtivement convertis en ce sens (ils sont rebaptisés pour l'occasion "XK SS") en partant d'un stock de châssis de Type D non utilisés, le tout préfigurant déjà la future Type E dans l'esprit.

Mais le terrible incendie de l'usine de *Browns Lane*, survenu en février 1957, va retarder d'autant l'étude du nouveau modèle, la firme s'en trouvant sérieusement désorganisée. En désespoir de cause, Jaguar doit donc jouer les prolongations en équipant sa "nouvelle" XK 150 d'un bloc réalésé à 3 781 cm<sup>3</sup>, délivrant maintenant 220 chevaux en monte standard et jusqu'à 265 chevaux en version "S".

Lancée en 1959, cette ultime mouture cohabite curieusement avec la 3,4 l, toujours inscrite au catalogue, malgré une différence de puissance des plus symbolique. La XK 150 va ainsi perdurer jusqu'en 1961 →

XP11 (bas gauche) : le premier prototype qui donnera naissance à la Type E après bien des évolutions.

Réalisé en mai 1957, le prototype "E1A" (en bas à droite) arbore une ligne proche du modèle de série. Pour l'heure, il s'accommode encore du XK 2,4 l, mais bien vite, les concepteurs du projet décideront de passer à l'étage supérieur.



Le "S" qui fait toute la différence : la culasse "straightport" donne des ailes au vénérable bloc XK.





Ce roadster 3,8 l série 1 nous fait admirer l'extrême fluidité de ses lignes. Mais c'est aussi le second exemplaire fabriqué, en l'espèce "77 RW". Il est aujourd'hui le plus ancien cabriolet Type E répertorié et figure à ce titre dans la collection du Jaguar Daimler Heritage Trust.

sans pour autant décevoir son constructeur, ses ventes (en particulier aux Etats-Unis) se révélant même supérieures à celles de la précédente XK140 (9 395 exemplaires au lieu de 9 031).

### Le félin craint le feu...

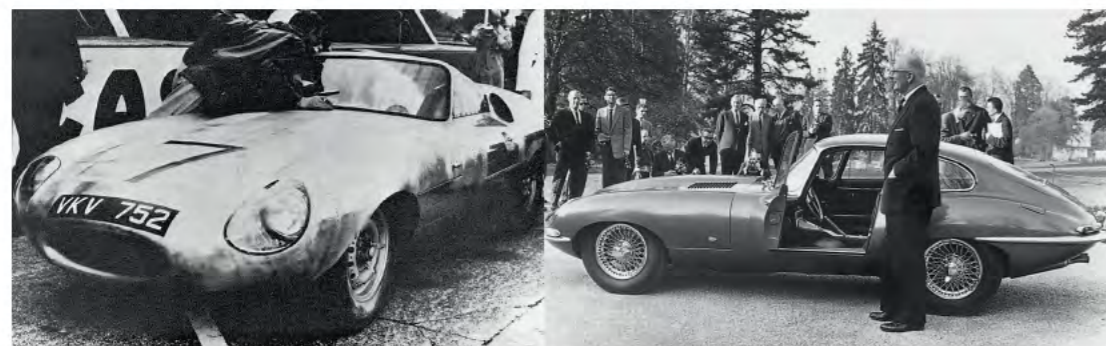
L'incendie de 1957 désorganise temporairement le bureau d'études, qui devra donc redoubler d'efforts pour rattraper son retard. Le prototype "E1A" roule dès le printemps 1957. Ce roadster très compact repose sur une coque autoporteuse inspirée par la Type D, et renforcée par une structure tubulaire boulonnée à l'avant. Il s'habille d'une fine peau en aluminium dessinée par Malcolm Sayer, l'aérodynamicien attiré de la marque. Aussi belle qu'efficace, cette voiture annonce déjà la ligne du modèle de série, bien qu'elle soit encore dépourvue de phares. L'engin reprend la mécanique de la berline Mark II 2,4 l, forte de 120 chevaux, et dépasse 160 km/h, pilotée de main de maître par Bill Heynes, l'ingénieur en chef de la firme. "E1A" inaugure une intelligente suspension arrière indépendante,

munie de freins à disque *in board*, conçue par l'ingénieur Bob Knight. Le pilote d'essais "maison", Norman Dewis, teste inlassablement les prototypes successifs sur la piste du Mira (l'équivalent de l'UTAC en Grande-Bretagne). Peu fiable, la voiture se révèle difficile à mettre au point, et les problèmes techniques s'accumulent. Tel quel, le projet n'enchante guère William Lyons, qui donne alors priorité au lancement de la Mark II, selon lui bien plus rentable en termes de volumes de vente. Mais qu'importe : la modeste équipe de Bill Heynes met bientôt en chantier "E2A", destinée à courir les 24 Heures du Mans en 1960. Finalisée à la fin de 1959, cette dernière disputera la célèbre épreuve mancelle sous les couleurs (blanches et bleues) de l'écurie de Briggs Cunningham. Prudent, William Lyons a souhaité que Jaguar n'engage pas officiellement ce prototype, mais espère néanmoins attiser la curiosité de la presse. Laquelle, avide de scoops, ne manquera pas de dissenter sur la future version de série...

"E2A" abandonne au bout de la dixième heure,

"E2A" (photo de droite) aux essais préliminaires du Mans, en avril 1960. La voiture n'a pas encore reçu sa livrée blanche et bleue propre à l'écurie de Briggs Cunningham qui l'a engagé pour le compte de Jaguar.

15 mars 1961 : devant un parterre de 200 journalistes européens, Sir William Lyons présente officiellement la Type E au cœur du parc des Eaux Vives à Genève, en avant-première du grand salon helvétique.



LA TYPE E SERA PRÉSENTÉE OFFICIELLEMENT À GENÈVE EN MARS 1961.



Le "fixed head coupé" série 1 : un profil nettement plus homogène que celui du roadster, surtout lorsque ce dernier est capoté. Pour autant, c'est affaire de goût.

victime de son joint de culasse. Mais ce galop d'essai se révèle riche en enseignements pour les ingénieurs de Browns Lane qui continuent inlassablement à parfaire la mise au point du roadster. Le bloc 2,4 l est bien vite remplacé par le nouveau 3,8 l S en configuration 265 chevaux. Son encombrement nécessite l'adaptation du fameux bossage de capot, l'un des traits de style caractéristiques de la Type E. Dans le même temps, Bob Blake, responsable du département compétition, récupère la coque d'un prototype qu'il fait transformer en coupé. William Lyons tombe sous le charme de cette carrosserie et décide de la produire également en série, aux côtés du roadster.

Durant les derniers mois de 1960, l'usine est en pleine effervescence, mais ne parvient pas à terminer à temps la voiture pour le Salon d'Earl's Court, prévu en novembre. La Type E sera donc présentée officiellement à Genève en mars 1961. Le premier *fixed head coupé* (la cinquième Type E assemblée) y est acheminé en toute hâte. William Lyons, qui tient une conférence de presse au parc des Eaux Vives, dispose quant à lui de la mythique "9600 HP", le second coupé construit. Cet exemplaire est en fait la célèbre *press car* qui dépassa 150 miles à l'heure (242 km/h) aux mains des essayeurs d'Autocar, en février 1961. Mais les journalistes anglais se sont vus confier un véhicule sérieusement affûté par l'usine, en réalité très éloigné de la version de série. Il dispose notamment d'un moteur un peu préparé (20 à 30 chevaux supplémentaires) d'ouvrants en aluminium, de vitres latérales en plexiglas et de pneus de compétition (ceux utilisés en monte standard auraient vite déjanté au-dessus de 200 km/h). Les pare-chocs et la plaque d'immatriculation sont démontés pour gagner du poids et l'essence utilisée possède un



indice d'octane 100 : "9 600 HP" dépasse à plusieurs reprises le cap fatidique des 240 km/h sur une portion d'autoroute belge en construction, reliant Anvers à Herentals, ce avec l'aide implicite des techniciens de Coventry.

Dans le même temps, et dans les mêmes conditions "favorables", le roadster "77 RW" (la deuxième Type E produite) réitère la performance sur une autoroute italienne, cette fois-ci aux mains de journalistes du magazine *The Motor*. Un coup de génie publicitaire, un peu forcé par le destin (et encouragé par une presse britannique très cocardière), qui propulse habilement la nouvelle Jaguar sur le devant de la scène : tout le monde ne parle plus que des records de vitesse du splendide félin... ●

Le bloc XK 3,8 l, en configuration "S" de 265 chevaux, s'exprime à merveille dans cette caisse légère et soigneusement profilée. A puissance égale, la Type E 3,8 l vaut 20 km/h de plus que la XK 150 S.



Cinquante ans et (presque) pas une ride : la Type E impressionne toujours autant par sa pureté esthétique, et ses performances en font encore une sportive redoutable sur les routes de 2011.



② Au volant

# “La course améliore l'espèce”

Citation attribuée à William Lyons.

**Les rares Type E qui circulent au printemps 1961 créent l'événement : simples curieux ou ardents passionnés, tous se bousculent autour de la nouvelle Jaguar lorsque celle-ci apparaît au coin d'une rue. Les premiers propriétaires en garderont quelques souvenirs cocasses...**

Initialement, la production peine à s'organiser, le site de Browns Lane restant tributaire de méthodes de travail artisanales, et de sous-traitants pas toujours très rigoureux. Ainsi, la Pressed Steel Ltd, qui s'occupe de l'emboutissage des panneaux de carrosserie – la société fournit

également Volvo pour son coupé P1 800 – livre des capots de longueur approximative, qui nécessiteront un fastidieux ajustage à la main, avec tous les problèmes de qualité qui en découlent. L'assemblage des premiers exemplaires est encore retardé par une pénurie d'accessoires, provoquée par des grèves à répétition

chez Smith (pour l'instrumentation de bord) ou SU (pour les carburateurs). En conséquence, les premiers coupés ne sortent qu'en septembre, alors que les carnets de commande ne désempilent pas. Seules 2 160 unités seront ainsi tombées des chaînes à la fin du millésime 1961. De fait, les premières Type E font l'objet d'un marché parallèle où la surenchère est de mise. Certains clients peu scrupuleux vont ainsi spéculer en revendant leur voiture plus cher que le tarif officiel ! Et quelques concessionnaires seront tentés de céder leurs véhicules de démonstration. L'usine n'atteindra une cadence de 150 véhicules par semaine qu'en mars 1962, la production commençant à ce stade à satisfaire enfin la demande.

## L'égérie des Swinging Sixties

Pendant plusieurs années, la Jaguar Type E va déchaîner les passions. Les célébrités se l'arrachent et Charley Delecroix, l'importateur français, a du mal à pouvoir satisfaire la demande. Le modèle n'est homologué en France qu'en avril 1961. Double vainqueur du Tour de France Automobile sur sa fidèle Mark II, Bernard Consten achète le second roadster importé en France. Mais il ne prendra livraison de sa voiture que le 18 août 1961. Jacques Charrier (l'époux de BB) acquiert, quant à lui, le premier coupé “d'occasion”,



recupérant le châssis “885 006” ayant servi à l'homologation aux Mines et aux essais de presse. Johnny Halliday, Mylène Demongeot ou Paul Meurisse lui emboîtent le pas, les livraisons ne débutant timidement qu'à l'automne. Plus étonnant encore, Charles Pozzi lui-même cède aux charmes de la superbe Jaguar. L'emblématique concessionnaire Ferrari sait-il que le *Commandatore*, pris de panique, a →



Un coupé Mercedes 220 SE (45 000 F) ou un coupé Lancia Flaminia 3 C (41 500 F) sont loin de pouvoir égaler ses performances. Légère et rigide, elle abandonne avantageusement le lourd châssis séparé de la XK 150 : à puissance égale, la nouvelle venue ne pèse que 1 155 kg à sec, soit 300 kg de moins que sa devancière. L'antédiluvien pont rigide à lames semi-elliptiques disparaît au profit d'un berceau transversal, articulé sur quatre silentblochs, supportant le différentiel et les éléments de suspension constitués par quatre ressorts hélicoïdaux, dotés d'amortisseurs concentriques et de leviers inférieurs. Un progrès indéniable, allié à une excellente direction à crémaillère. Deux atouts de taille dont ne peuvent se targuer ses concurrentes directes, qui offrent peu ou prou les mêmes prestations, telles la Ferrari 250 GTE (72 200 F) et la Maserati 3 500 GT (64 000 F). Quant à l'Aston Martin DB4 (68 000 F), elle est encore la seule à disposer d'une crémaillère...

### Défauts de jeunesse

Les données avancées par le constructeur sont évidemment optimistes, même si elles ont été "confirmées" par la presse britannique de l'époque : la Jaguar promet 240 km/h en vitesse de pointe, un seuil magique à une époque où une bonne routière se contente de 140 km/h, à l'instar de la Peugeot 404. Toujours est-il que, dans des conditions optimales, le félin couvre le 0 à 100 km/h en 6,9 secondes, et le 400 mètres départ arrêté en 14,7 secondes (sa devancière lui concède près d'une seconde et demie dans les deux cas), selon la "propagande" officielle. Des prestations sensiblement supérieures ou, au minimum, comparables à ses "chères" rivales de Modène, de Newport Pagnell ou de Maranello, ce qui contribue encore à magnifier son aura...

La presse française découvre avec un petit temps de

L'habitacle du coupé Série 1 3,8 l, et sa platine en aluminium caractéristique : une finition soignée en dépit d'un tarif très serré. Une tradition chez Jaguar où le client a toujours l'impression d'en avoir pour son argent.

N'en déplaise à ses nombreux détracteurs, le maniement de la boîte Moss s'avère très agréable moyennant une certaine accoutumance. Question de doigté.



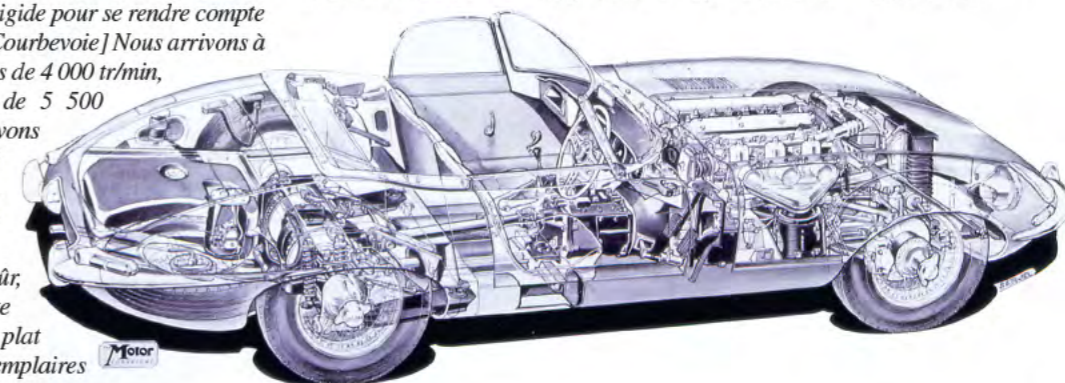
retard la nouvelle Jaguar. José Rosinski essaye le roadster de Bernard Consten en janvier 1962 pour le premier numéro de *Sport Auto*. Il est tellement impressionné par l'auto qu'il s'en offrira lui-même un exemplaire : "Dès les premiers tours de roue, nous pouvons apprécier l'amortissement exceptionnel de la suspension – qualité assez rare pour être mise en évidence sur une voiture de sport – Bernard Consten nous encourage à passer un mauvais passage à niveau à près de 100 km/h : la voiture l'avale effectivement sans sourciller, un peu à la manière d'une DS. Un vent latéral assez violent balaie aujourd'hui la campagne. Nous pensions que les formes plates et arrondies à la fois de la Type E y offriraient peu de prise. Pourtant nous en sommes gênés et devons constamment corriger la trajectoire de la voiture. [...] Exagérant un peu l'accélération à la sortie de plusieurs virages courts et mal pavés, nous pouvons constater que la voiture se met franchement en dérapage de ses quatre roues. Et revient docilement en ligne droite sous l'action combinée du contre-braquage et d'une pression un peu plus forte sur la pédale d'accélérateur. Aucune réaction brutale ou malsaine, donc : merci à la direction très précise et directe, et surtout aux roues arrière indépendantes. Il faut avoir conduit une voiture d'une puissance équivalente à pont arrière rigide pour se rendre compte de la différence. [Partis de Courbevoie] Nous arrivons à Reims sans avoir utilisé plus de 4 000 tr/min, la limite autorisée étant de 5 500 tr/min. Et pourtant nous avons presque constamment roulé entre 150 et 160 km/h. C'est dire l'immense réserve de puissance dont dispose le moteur". Bien sûr, la Jaguar n'est pas exempte de défauts. Le plancher plat des tout premiers exemplaires

impose une position de conduite peu confortable, le dessin des sièges étant lui-même très souvent critiqué. Et les clients ne tardent pas à essayer les plâtres : surconsommation d'huile, manque d'étanchéité, freinage déficient en conditions extrêmes, autant de problèmes liés à une qualité de fabrication très perfectible, qui seront peu à peu résolus. Un client particulièrement mécontent, déplorant la médiocre finition de la peinture de son coupé, s'en ouvre ainsi à Lofty England, le tout-puissant directeur du département course. Ce dernier lui rétorque sèchement : « De quoi vous plaignez-vous ? Pour ce prix-là, on vous a vendu le moteur. Et en plus, on vous a donné la voiture en prime, pour vous permettre de l'emporter ! »

L'incontournable journaliste prend le volant d'un coupé quelques années plus tard. Nous sommes en août 1965 et Browns Lane vient de lancer la variante 4,2 l à l'automne précédent, corrigeant nombre de ses défauts de jeunesse, intégrant notamment des sièges redessinés. Plus généreux en couple (39,4 m.kg à 4 000 tr/min au lieu de 36,2 m.kg au même régime), ce bloc de 4 235 cm<sup>3</sup> conserve une puissance de 265 ch SAE, mais se montre plus silencieux grâce à une nouvelle ligne d'échappement et un pont long. →

Une magnifique illustration extraite du catalogue de la nouvelle Type E 4,2 l. La série phare de Jaguar évolue en douceur pour plaire davantage au public américain.

La Jaguar a joué la carte de la sophistication technique, une réelle prouesse en regard de son prix très concurrentiel. La plupart de ses rivales, moins évoluées, s'affichent à des tarifs bien plus élevés.





A l'exception de la calandre, un peu plus large, la Type E 4,2 l (série 1) conserve la même apparence que la 3,8 l précédente.

## FICHE TECHNIQUE (3,8 L SÉRIE 1)

### Coque et suspension

Caisse autoporteuse, avec faux châssis tubulaire à l'avant. Carrosserie en acier. Suspension avant à roues indépendantes par triangles superposés et barres de torsion longitudinales, amortisseurs télescopiques et barre anti-roulis. Suspension arrière à roues indépendantes par triangles inférieurs, demi-arbres de transmission formant bras

supérieurs, combinés à quatre ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques, barre anti-roulis. Freins à disque Dunlop assistés sur les quatre roues. Direction à crémaillère. Pneumatiques : 6,40 x 15. Réservoir d'essence : 62 l.

### Moteur

Six cylindres en ligne en position longitudinale avant, 3 781 cm<sup>3</sup>, 87 x 106 mm. Taux de comp. : 9,5 à 1.

Bloc en fonte et culasse en alliage léger, double arbre à cames en tête, chemises sèches rapportées. Vilebrequin à sept paliers. Alimentation par trois carburateurs SU HD8. Alimentation électrique : 12 V 57 Ah. Refroidissement par eau. Puissance maximale : 265 ch SAE à 5 500 tr/min, 36,2 m.kg à 4 400 tr/min.

### Transmission

Propulsion. Boîte de vitesses Moss

à première non synchronisée, embrayage monodisque à sec à commande hydraulique. Différentiel autobloquant.

### Dimensions, poids et performances

Longueur : 4,45 m. Largeur : 1,66 m. Voies AV/AR : 1,27 m. Haut. : 1,22 m. Emp. : 2,44 m. Poids à vide : 1 200 kg. Vitesse maximale : 240 km/h annoncés (230 km/h "réels").



De par son architecture "longue course", le bloc XK n'aime guère les hauts régimes prolongés, préférant jouer de son couple et de sa souplesse. Un trait de caractère encore amplifié sur le XK 4,2 litres qui se contente de la même puissance que naguère avec un couple supérieur.

## "Réserve ton week-end, je t'emmène à Genève, nous allons voir la nouvelle Jaguar..."

BERNARD CONSTEN

DEMANDEZ À CELUI QUI A EU LA TROISIÈME...

Bernard Consten, alors champion de France 1960 sur sa berline Mark II, sympathise rapidement avec Charley Delecroix, l'importateur français : "Un jour de mars 1961, Charley me téléphone en me disant : « Réserve ton week-end, je t'emmène à Genève pour le salon, nous allons voir la nouvelle Jaguar... » Nous découvrons alors un magnifique coupé sur le stand : c'est la Type E. Coup de foudre immédiat. Je lui lance : « La première, elle est pour moi ! ». Il me rétorque : « Non, la première n'est pas pour toi, j'en aurai besoin comme voiture de

démonstration » [celle-là même qui sera acquise par Jacques Charrier] mais il ajoute en souriant : « La deuxième, si tu veux... ». Et la deuxième qui fut livrée était aussi le premier cabriolet. Elle était grise et je la voulais blanche avec l'intérieur rouge. J'avais l'habitude de prendre mes Mark II dans cette combinaison. J'ai donc patienté jusqu'à la troisième qui possédait les attributs que j'attendais. La voiture est arrivée à la concession au mois d'août. J'étais alors en vacances à Cannes. J'ai pris le premier avion pour Paris afin de la ramener par la route... Quelques

semaines plus tard, je suis parti avec mon épouse dans les Pyrénées. Il s'agissait de reconnaître certains parcours du Tour de France Automobile qui se disputait le mois suivant. Il faisait une chaleur torride. Je me suis arrêté quelques instants pour consulter la carte. Je suis reparti aussi vite, et en abordant une courbe serrée, je me suis soudain aperçu que je n'avais plus de freins ! Le vapor-lock avait fait son œuvre, le liquide de frein avait bouilli dans les canalisations et la pédale allait jusqu'au plancher..."



la synchronisation est absolument parfaite et impossible à prendre en défaut sur les quatre rapports, la rapidité de la manœuvre ne dépend que de celle du pilote lui-même, et ce, dans un silence de bon aloi. Tous les défauts de l'ancien organe ont donc disparu, sauf le dégagement de chaleur qui est toujours aussi perturbant lorsque la température extérieure est élevée. Le nouvel embrayage à diaphragme est lui aussi plus silencieux que l'ancien, dont les ressorts s'affolaient au-dessus de 4 000 tr/min. [...] L'autre modification importante sur la 4,2 litres concerne le renforcement de la suspension arrière – qui se révèle d'ailleurs efficace, puisqu'il n'est plus question, même en forçant la dose, de « laisser » ses échappements sur la route, sans pour autant que la suspension paraisse plus raide – nous ne nous attendions pas à trouver une différence. Cependant, notre voiture d'essai était équipée de pneus Dunlop RS 5, qui ne valent pas les SP Sport auxquels nous étions habitués. Ces derniers, s'ils enlèvent un peu de souplesse à l'amortissement, permettent une conduite plus précise tout en reculant le seuil de dérapage du train arrière. C'est pourquoi nous avons trouvé cette voiture plus survivreuse que nous nous y attendions, sans pour autant d'ailleurs que ce comportement prenne jamais un caractère critique".

Le tableau de bord de la série 1 4,2 l perd ses inserts en aluminium mais le modèle reçoit des sièges redessinés, mieux rembourrés et plus confortables.

Une boîte de vitesses Jaguar entièrement synchronisée (elle a été montée en avant-première sur les toutes dernières E 3,8 litres), fait définitivement oublier la vénérable Moss, dont la première assez rétive a fait couler tant d'encre. Certains irréductibles regretteront longtemps cette transmission, au maniement incomparablement "viril" et à la fiabilité proverbiale. José Rosinski précise à ce sujet : "Par rapport au précédent modèle, le plus grand changement concerne le maniement de la boîte de vitesses qui constituait un problème et a été magistralement résolu. A présent,

le journaliste enregistre des temps plus "réalistes" : 15,2 secondes aux 400 mètres départ arrêté, 230 km/h en vitesse de pointe atteints à 5 300 tr/min. Il faut le constater, l'opulent coupé a un peu régressé en performances pures en regard de la précédente version. De par son architecture "longue course" (92,07 x 106 mm), le 4,2 litres use et abuse de son couple copieux, mais fait preuve d'une certaine inertie, rechignant quelque peu à monter dans les tours. La Ferrari prend aisément sa revanche sur ce plan, le brillant V12 de la 275 GTB, fort de 280 chevaux, s'exprimant allègrement à plus de 7 500 tr/min sur les intermédiaires... ●



## ③ Evolution

# Le félin ne meurt jamais

**La Type E va quelque peu s'embourgeoiser au fil des ans, au grand désespoir des puristes. Succès commercial incontestable, la Jaguar va par ailleurs connaître une carrière en compétition contrastée. Paradoxe...**

**L**es premières Type E à affronter l'asphalte des circuits entrent en scène dès le mois d'avril 1961, lors du Tourist Trophy, disputé à Oulton Park. Graham Hill, engagé par l'écurie Endeavour, dispose d'un modèle de série qui bénéficie de freins renforcés. Il remporte l'épreuve, devançant les Ferrari 250 SWB et autres Aston Martin DB4 GT lancées à sa poursuite. Une autre Type E, pilotée par Roy Salvadori, s'empare de la troisième place malgré des problèmes de frein.

Elle appartient à John Coombs, l'un des plus importants concessionnaires insulaires. Profondément modifiée, cette voiture "officieuse" va faire l'objet de transformations de plus en plus radicales, réalisées à l'usine même. La carrosserie en aluminium, la structure en tôle d'acier moins épaisse ou les vitres en plexiglas permettent de réduire le poids d'une bonne centaine de kilos. Le moteur est coiffé d'une culasse provenant d'une Type D tandis que l'alimentation est confiée à trois carburateurs Weber (certaines recevront une

Commercialisée à partir de 1971, la Type E série III étrenne le tout nouveau V12 de Coventry. Comme le coupé, le roadster V12 est désormais établi sur l'empattement de la version 2+2.

injection expérimentale). Ce traitement de choc permet d'obtenir plus de 300 chevaux. La redoutable Jaguar est menée de main de maître tout au long de la saison par Graham Hill. Ce dernier résiste avec brio à la déferlante provoquée par l'avènement de la 250 GTO. En 1962, Roy Salvadori prend le départ des 24 Heures du Mans, recruté pour l'occasion par Briggs Cunningham, avec qui il va partager le volant. Réputée n'avoir subi aucune préparation particulière, cette voiture se hisse à une brillante quatrième place, juste derrière les Ferrari victorieuses.

## L'épopée des Lightweight

Dans le même temps, Malcolm Sayer étudie le coupé *Low Drag* (littéralement à "faible traînée") très travaillé sur le plan aérodynamique. Ce modèle annonce déjà les lightweight en aluminium élaborées quelques mois plus tard. Il se contente pour l'heure de tôles d'acier plus légères, autorisant un gain de poids d'environ 180 kg par rapport au roadster de série. La *Low Drag* est cédée à Dick Protheroe, un ancien pilote de la RAF proche de William Lyons. Dès lors, l'usine lance la fabrication de la lightweight proprement dite. Une douzaine de roadsters munis de hard-top sont assemblés durant l'hiver 1962-1963 au lieu des dix-huit prévus initialement. Il faut rajouter à cette liste la seule *lightweight* conçue pour la route, dotée d'une direction à gauche, commande spéciale de Pierre Bardinon. La

marque ne souhaite pas s'investir officiellement dans l'aventure. Aussi laisse-t-elle le soin aux écuries privées de défendre ses couleurs, tels John Coombs, Briggs Cunningham ou Peter Lindner (l'importateur allemand) qui toucheront les premiers exemplaires. Leur puissance de feu dépasse allègrement les 300 chevaux (cinq d'entre elles recevront une injection Lucas), l'emploi massif d'aluminium – le bloc lui-même est en alliage – abaissant le poids aux alentours de la tonne. La *lightweight* remportera quelques beaux succès dans les championnats anglais, mais ne parviendra jamais à →

L'une des trois *lightweight* engagées au Mans 1963 par l'écurie de Briggs Cunningham. La n°15 est la seule à terminer l'épreuve, se hissant à la 9<sup>e</sup> place au classement général (équipage Cunningham/Grossman).





faire vaciller l'écrasante domination de la 250 GTO dans les grandes épreuves internationales...

### La coqueluche du Nouveau Monde

La Type E est présentée au *Salon de New York* au mois d'avril 1961, baptisée "XK E" afin de rappeler sa filiation avec la précédente génération. Tarifé 5 595 \$ en roadster – le coupé vaut 300 \$ de plus, soit le prix d'une belle Cadillac – le félin se taille la part du lion, la moindre Italienne concurrente dépassant allègrement la barre des 10 000 \$. La production locale de l'époque peine à proposer des voitures de sport aussi véloces. La Corvette vieillissante proposée à 3 934 \$ en configuration de base, beaucoup moins raffinée au plan technique, ne peut en aucun cas rivaliser avec la nouvelle venue. De fait, le marché américain va absorber près des deux tiers des Type E 3,8 l produites, Browns Lane s'empresse de satisfaire les desiderata d'une clientèle plus avide de glamour que de performances pures. La 4,2 l, plus consensuelle, introduite pour le millésime 1965, répond à cette demande. Il est bientôt possible d'équiper sa monture d'un système d'air conditionné (disponible pour 595 \$), voire d'une transmission automatique Borg Warner (150 \$). Toujours sous la pression du sacro-saint marché américain, la Type E se déclinera en variante "2+2" à l'orée du millésime 1966, suivant à sa manière la vogue des *personal cars*, ces gros coupés cossus à tendance sportive qui vont marquer la décennie, à l'instar de la Buick Riviera ou de la Ford Thunderbird. Le résultat abâtardit quelque peu la ligne originelle du modèle, dont l'empattement a été allongé de vingt-trois centimètres pour la circonstance. Le poids augmente d'une bonne soixantaine de kilos et la vitesse de pointe baisse d'environ 10 km/h. Vendue 500 \$ de plus que le coupé standard, la "2+2" trouvera pourtant son public (le plus souvent nanti de la boîte automatique), ciblant principalement les jeunes pères de famille fortunés...

### Esprit, es-tu là ?

Produite entre décembre 1967 et octobre 1968, la série "1 1/2" (appellation officielle) apparaît comme un modèle de transition. La législation américaine se

durcit et les normes de sécurité se font de plus en plus sévères. La "1 1/2" perd donc ses bulles de phares, désormais interdites, et ses interrupteurs "aviation", remplacés par des touches "piano" moins avenantes. Présentée à l'automne 1968, la série 2 intègre des optiques avancées de six centimètres surmontées d'un épais jonc chromé. Les Anglais les affublent bien vite du sobriquet de *coffee spoon* (cuillères à café). Le pare-chocs avant, maintenant assemblé d'un seul tenant, perd en finesse, tandis que d'énormes feux rectangulaires viennent se ficher sous le pare-chocs arrière. Jugés trop dangereux, les papillons de roue disparaissent des versions américaines. Il est même possible d'obtenir des jantes de XJ en option afin de rajeunir le modèle à moindres frais... Seule la variante "2+2" profite de ce *restyling* hasardeux : le pare-brise plus incliné affine son profil. Ces "améliorations" se traduisent par un poids en hausse et nuisent à l'aérodynamique. Le moteur souffre de sa conversion aux normes antipollution. Les versions américaines adoptent deux carburateurs Zenith Stromberg (en lieu et place des trois SU) qui limitent les émissions de gaz au détriment de la puissance, qui baisse à 200 ch SAE environ (à peine 170 ch DIN). Toujours est-il qu'une Type E américaine, équipée d'une boîte automatique et d'une climatisation, peine désormais à atteindre 200 km/h en vitesse de pointe. Les crocs du jaguar ont été limés sans ménagement. Et pourtant, les ventes ne

Cette Type 3,8 l (1962) peut être considérée comme une *pré-lightweight*. Elle en possède d'ailleurs bien des ingrédients d'époque, du hard-top soudé à la caisse aux ouvrants en aluminium, sans parler de ses spécificités mécaniques.

Produite entre décembre 1967 et octobre 1968, la série "1 1/2" perd ses bulles de phares pour des raisons d'homologation aux USA.



Le long capot de la Type E constitue un bien bel écrin pour l'impressionnant V12, mais la ligne a beaucoup perdu en finesse, abâtardie par les exigences de la législation américaine. Le Nouveau Monde absorbe alors à lui tout seul près des trois quarts de la production, ceci expliquant cela...

cessent de croître. Le millésime 1969 battra d'ailleurs un record de production : près de 10 000 unités fabriquées durant l'année, dont plus de 80% exportées... La Type E approche maintenant de ses dix ans. C'est assez pour inciter Williams Lyons à lancer l'étude d'un nouveau modèle plus luxueux, équipé d'un ambitieux V12 en gestation. Ebauché dès 1969, ce projet, baptisé "X 27" n'aboutira qu'en 1975 avec la XJS. Coventry traverse pour l'heure une période de bouleversements due à son intégration à la *British Leyland*. Pour son plus grand malheur ! La vénérable E va habilement redorer son blason en étrennant ce bloc inédit, qui va bientôt prendre place sous le capot de la berline XJ. Mis au point par l'ingénieur Wally Hassan, le V12 en aluminium se contente d'un seul arbre à cames en tête par rangée de cylindres. Alimenté par quatre carburateurs Stromberg, cette noble mécanique de 5 343 cm<sup>3</sup> développe 272 ch DIN à 5 850 tr/min

(ou 314 ch SAE pour les nostalgiques) et délivre son couple maximal de 42 m.kg à 3 600 tr/min. La Type E relève la tête, malgré ses 1 500 kg en ordre de marche. Elle frise les 240 km/h, à l'instar de sa glorieuse aînée, et peut abattre le 0-100 km/h en moins de 7 secondes, le 400 mètres départ arrêté étant parcouru en 14,5 secondes environ, ce qui correspond à peu près aux prestations de la première série 3,8 litres. L'honneur est sauf, donc, même si le gros V12 pèse lourdement sur le train avant. C'est un fait, la *digne lady* a perdu sa sveltesse d'antan. Elle tirera discrètement sa révérence en septembre 1974 en offrant à ses inconditionnels une ultime série de cinquante exemplaires à robe noire et intérieur assorti. On dénombre une production totale de 72 507 exemplaires, comprenant 15 496 versions relevant de la série 1 3,8 litres, 22 916 de série 1 4,2 litres, 18 808 de la série 2 et 15 287 de série 3. ●





La XJS va connaître une carrière exceptionnellement longue, qui s'étale sur près de 20 ans. Ici l'une des ultimes V12, reconnaissable à ses boucliers assortis à la teinte de la caisse et à sa poupe redessinée.



④ XJS

# L'incomprise

**Difficile de succéder à une légende, lorsque l'on naît de surcroît dans une terrible période de crise. La XJS devra pourtant assumer le lourd héritage laissé par sa glorieuse aînée...**

L'étude du prototype "XJ 27" débute en 1969. Malcolm Sayer a déjà fixé les grandes lignes du futur modèle de série lorsqu'il décède prématurément en 1970. Doug Thorpe va mener à terme le projet, la nouvelle direction de Jaguar (dont Geoffrey Robinson, responsable de la production) nourrissant de grandes ambitions à son égard. Etabli sur une plateforme de berline XJ raccourcie, le coupé XJS se veut délibérément élitiste, ne retenant que la grosse

motorisation V12. Présentée à la presse en septembre 1975, l'étrange Jaguar surprend par son style certes très efficace – les talents d'aérodynamicien de son défunt créateur n'y sont pas étrangers – mais son allure massive déplaît et ses épais montants de custode sont vivement critiqués. La présentation intérieure très *cheap*, à grands renforts de plastiques noirs de médiocre qualité (*Rubbish Leyland*, clamaient alors avec mépris les détracteurs du groupe britannique) est jugée indigne d'une Jaguar. A juste titre d'ailleurs, car l'imposant



Le puissant V12 a vu sa fiabilité s'améliorer au fil des millésimes.

Un habitacle suffisamment spacieux pour accueillir deux passagers à l'arrière dans un confort très satisfaisant.



## "La Type E ? Un félin toujours prêt à bondir..."

**JEAN-PIERRE THIBAUD**  
DIRECTEUR DES RELATIONS EXTÉRIEURES DE JAGUAR FRANCE

Dans le cadre du Salon de Genève en mars dernier, Jaguar a convié plus de 150 journalistes dans le Parc des Eaux Vives, à l'endroit même où la voiture avait été dévoilée à la presse par le regretté William Lyons. Le cinquantenaire de la Type E a également été dignement fêté à *Rétromobile*. Des manifestations commémoratives sont prévues également à Goodwood, au Mans, à Pebble Beach et au

Nürburgring. Un engouement qui est loin de s'atténuer, comme le rappelle Jean-Pierre Thibaud : "La Type E est une icône et « respire » l'ADN Jaguar. Sculptée par les nécessités de l'aérodynamisme, sa ligne séduit toujours par sa pureté fonctionnelle. Une identité très forte que Ian Callum, le designer attiré de la firme, a su transposer dans la gamme actuelle. On reconnaît du

premier coup d'œil une Jaguar, ses lignes racées et félines se démarquent dans la circulation actuelle. La XK R respecte les canons esthétiques définis par son aînée, mais dans une interprétation moderne, prodiguant des performances de tout premier ordre". Chez Jaguar, tradition n'est pas forcément synonyme de passivisme...

coupé s'affiche avec arrogance à 115 500 F sur le marché français alors qu'une Type V12 ne valait que 67 500 F quelques mois plus tôt ! La Mercedes-Benz 450 SLC, autrement ou la BMW 633 CSI – respectivement tarifées à 137 800 F et 118 200 F – sont bien plus chères encore, mais autrement mieux finies (rappelons que le coupé 504 V6, haut de gamme français par excellence, est proposé à 48 750 F).

### La Camaro de Coventry

Destinée en priorité au marché américain, la XJS dispose néanmoins d'une climatisation automatique (peu fiable) et d'une transmission automatique montées en série. La boîte manuelle, disponible en option, n'intéresse guère les acheteurs du lourd vaisseau de Coventry (352 exemplaires seulement en seront dotés). Pesant 1 750 kg à vide, la grosse Jaguar, forte de 289 ch DIN, est créditée de 240 km/h en vitesse de pointe. Plus confortable que son aïeule, elle s'avère très reposante sur longs trajets, souvent comparée à un agréable tapis volant. D'appréciables qualités qui amenuisent quelque peu les sensations sportives "pures et dures" propres à la Type E. Elles sont hélas sanctionnées par une consommation gargantuesque, avoisinant les 20 l/100 km en usage "calme" et près de 30 litres avec le pied lourd !

Un handicap de taille en ces temps de crise pétrolière. La clientèle se raréfie. En 1980, seules 1 057 unités ont trouvé preneur. La XJS semble inéluctablement vouée à une fin prochaine. Il devient urgent de réagir.

### Résurrection

Jaguar est alors au plus mal. Son nouveau directeur, John Egan se démène pour ramener la firme au premier plan. Il instaure des contrôles de qualité plus rigoureux et dote la gamme de finitions plus soignées. Motoriste réputé, Michael May est dépêché au chevet du V12 afin d'en parfaire la fiabilité. Il étudie des chambres de combustion dites "à haute turbulence" qui réduisent la consommation dans des proportions non négligeables. La variante HE

(pour *High Efficiency*) est introduite à l'été 1981. A la fois plus puissant (295 ch DIN) et plus fiable, son bloc sait se contenter d'une moyenne de 15 à 17 litres aux cent.

Cette mouture plus séduisante regagne peu à peu les faveurs des jaguaristes. Les ventes remontent de manière significative. La V12 est tardivement épaulée par une variante six cylindres (le nouveau 3,6 l de 221 ch DIN étudié pour la future berline XJ 40), plus légère et beaucoup moins gourmande, commercialisée à partir de 1984. Une découvrable arrive au catalogue dès 1986. Affublée d'un arceau de sécurité peu esthétique, cette dernière est avantageusement remplacée deux ans plus tard par un vrai cabriolet inspiré de la version développée par l'Atelier Lynx. Les motorisations se musclent au fil des millésimes. Le V12 est réalésé à 6 litres en 1989 (318 puis 333 ch DIN, la vitesse de pointe culminant à plus de 250 km/h), tandis que le six cylindres passe à 4 litres en 1991 (223 puis 244 ch DIN), la poupe étant profondément remaniée la même année. Au terme d'une carrière bien remplie, la valeureuse XJS prendra une retraite bien méritée en 1996 : 112 000 exemplaires seront tombés des chaînes depuis 1975, mais personne n'aura oublié sa valeureuse devancière, la Type E... ●

Digne héritière de la Type E, l'actuelle XK R perpétue la tradition Jaguar avec noblesse et panache.





⑤ Rouler en Type E

# Le prix de la sophistication

La Type E demeure une voiture très complexe. Sa conception très évoluée fait d'elle une voiture coûteuse à restaurer, et dont l'entretien ne doit souffrir d'aucune négligence...



Comme bien d'autres de ses consœurs, la Jaguar apparaît très sensible à la corrosion. Quelques points particulièrement névralgiques sont à signaler : bas de caisse, ancrages de suspension, encadrements de portières, et plancher de coffre au niveau des échappements. Les portières doivent s'ouvrir sans forcer. Si tel est le cas, c'est que la caisse est probablement tordue. Très onéreuse à remettre en état, les complexes structures avant façon "Tour Eiffel" sont très vulnérables aux chocs. Elles ont pu être complètement faussées à la suite d'un accident ou même d'un impact lors de manœuvres de stationnement (les Type E ont souvent eu des vies agitées par le passé, ce qui nuira évidemment au comportement routier du véhicule. L'alignement du capot par

rapport à la caisse constitue à cet égard un excellent indice. Lequel, morceau de bravoure du véhicule, est constitué à l'origine de dix-sept éléments de tôlerie. Sa remise en état ne sera peut-être pas du goût de votre banquier...

### Calories en surnombre

Le gros bloc XK est solide, mais il ne faut pas oublier que sa conception remonte aux années 1940. En conséquence, il n'apprécie guère les hauts régimes prolongés (particulièrement le 4,2 litres). Un moteur convenablement entretenu, peut tenir environ 120 000 kilomètres avant de devoir subir une réfection approfondie. En l'espèce, tout dépend de la qualité des lubrifiants employés. Néanmoins, il faut veiller à effectuer des réglages fréquents de la carburation, de l'allumage et/ou de la chaîne de

Charles et Pierre Collin, de la société Cecil Cars, ont grandement contribué à la réalisation de ce dossier. De fait, la Type E est l'une des séries anglaises qu'ils connaissent et pratiquent le mieux.

distribution, nécessaires à son bon fonctionnement. Le circuit de refroidissement doit être en parfait état pour prévenir toute surchauffe intempestive. Le petit ventilateur des premières 3,8 l se révélant insuffisant, il est vivement conseillé de le remplacer par un ventilateur électrique de plus grande dimension, afin de résoudre définitivement le problème. De son côté, le V12 en alliage, plus moderne, peut soutenir des kilométrages plus élevés – de l'ordre de 200 000 kilomètres – s'il a été scrupuleusement entretenu et mené avec respect. La boîte Moss est réputée pour sa robus-



1. Un habitacle rénové dans les règles de l'art. 2. Le refroidissement est l'un des talons d'Achille du modèle. Il ne doit souffrir d'aucune négligence. 3. Les roues fil doivent être en parfait état. Sécurité et précision de conduite en dépendent.

tesse. Elle réclame une certaine accoutumance et demeure assez bruyante, distillant un bourdonnement lancinant dans l'habitacle, très apprécié de certains jaguaristes dévoués à la cause.

### Gare aux fuites...

La boîte Jaguar, plus douce à manier, s'avère aussi plus silencieuse. Ce qui signifie qu'une transmission bruyante (au contraire de la Moss) sous-entend une usure certaine de ses composants. Le pont est solide, mais les joints n'apprécient guère la proximité des disques accolés, généreux en calories. De fait, les fuites d'huile sont fréquentes.

De manière générale, les trains roulants apparaissent bien conçus. Leur bon état est d'ailleurs essentiel pour assurer un comportement routier digne de la réputation du modèle. Le train arrière doit être déposé avant toute intervention, ce qui génère souvent des frais importants, notamment lorsqu'il faut régler le frein de stationnement. Les roues à rayons, très sollicitées, doivent être rigoureusement contrôlées et entretenues (s'ils sont trop détendus, les rayons cassent facilement). Enfin, l'électricité anglaise de la grande époque pâtit d'une fiabilité très relative, ce qui ne surprendra personne...

### Objet de désir

Le puriste dans l'âme portera son dévolu sur les toutes premières séries 1 à moteur 3,8 l, munies du fameux plancher plat, et des attaches de capot extérieures. Plus facile à vivre, la E 4,2 l et sa boîte synchronisée représente un excellent compromis tourisme/performances. La série 1 est évidemment la plus recherchée. Un coupé en parfait état nécessite un budget

d'environ 70 000 €, et un roadster 90 000 € (et davantage pour une version "flat floor" de 1961). La "2+2", moins prisée, mais aussi chère à restaurer, aura du mal à dépasser les 40 000 €. Logiquement, les séries 1,5 et 2, jugées moins "pures" justifient une décote d'environ 20% par rapport à leur illustre aînée. Quant aux séries 3 à moteur V12, versions très américanisées, elles restent assez marginales en France. Le rare coupé (plutôt dénaturé) réclame une mise de fonds d'environ 45/50 000 €, tandis qu'un beau cabriolet (de fabrication "européenne") atteindra facilement 90 000 €, une version "américaine" étant toujours moins cotée (75/80 000 € environ).

La disponibilité des pièces reste le gros point fort du modèle. Tout ou presque existe chez les revendeurs. Les spécialistes abondent, tant en France qu'en Grande-Bretagne. Bien entendu, les prix peuvent varier d'un fournisseur à l'autre, et il est évidemment recommandé de privilégier des pièces de qualité d'origine connue, même si votre portefeuille peut en souffrir... ●

### QUELQUES PRIX DE PIÈCES DÉTACHÉES

TARIFS (HT) FOURNIS PAR SNG BARRAT

Pompe à eau (S1) : 82,68 €

Filtre à air : 7,14 €

Ensemble boîte à air : 93,05 €

Joint de culasse (S1 3,8 l) : 41,11 €

Amortisseur avant (S1/S2) : 33,88 €

(origine Koni)

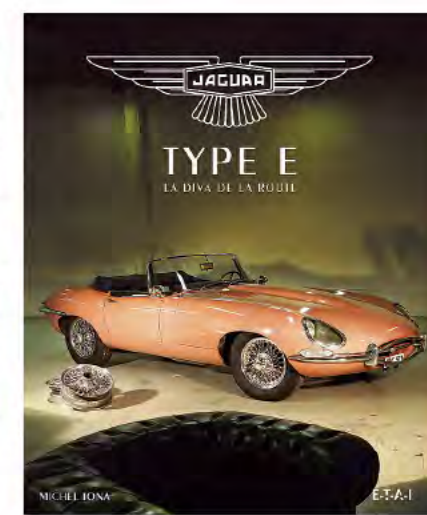
Capot complet : 3 900 €

Pare-brise : 312 €

Roue à rayon (pièce) : 318 €

www.sngbarrat.com

ou +33(0)3 85 20 14 20



### POUR PROLONGER LE PLAISIR

#### UN LIVRE POUR LE CINQUANTAIRE

Notre confrère Michel Tona vient de publier *La Jaguar Type E*, le fauve de Coventry aux éditions ETAI, afin de célébrer dignement l'anniversaire de la mythique Anglaise. Un excellent ouvrage étayé de nombreuses photographies inédites, qui complète à merveille le guide technique publié il y a quelques années par le même éditeur. Selon Michel Tona, "La Jaguar Type E est un véritable phénomène qui a complètement « réveillé » les Anglais en matière d'automobile au début des sixties, leur redonnant fierté et moral à l'issue de quinze ans de pénible relève économique. Comme l'ont fait les Beatles au niveau de la musique ou la minijupe pour la mode, la « E Type », ce « sex on wheels » comme l'a surnommée l'ancien responsable des essais de Jaguar, Norman Dewis, a littéralement fait succomber toute une génération..."

Cet ouvrage est disponible à la Librairie du Collectionneur.