NOS ANNÉES 60

La sportive de la décennie

Jaguar Type E 4.2 L (1966)

Des performances à la hauteur du mythe

La sportive – routière – qui m'a le plus fasciné dans les années 1960, c'est la Jaguar Type E. Et pas n'importe laquelle, une 4.2 l de 1966. Bienvenue à bord de l'égérie des Swinging Sixties !

Prendre place à bord de la Type E ne réclame que quelques menues contorsions, mais le spectacle offert vaut assurément ce petit sacrifice. Car l'ambiance qui y règne est vraiment magique. Une fois installé au volant, l'apprenti pilote émerveillé s'imaginerait volontiers l'égal d'un Stirling Moss ou d'un Mike Hawthorn. Il aperçoit à travers le fin pare-brise – balayé par trois essuie-glaces, excusez du peu – l'immense capot qui s'étale au loin, dont la longueur démesurée impressionne autant qu'elle déconcerte. Les premiers kilomètres parcourus nécessitent d'ailleurs un certain temps d'adaptation, afin de se familiariser avec les dimensions hors-norme de l'animal. Les grondements rauques du bloc XK mêlés au chant lancinant de la transmission plantent immédiatement le décor. À n'en pas douter, les performances sont toujours à la hauteur du mythe. Il a depuis quelques temps passé le cap des 50 ans, lui qui a été dévoilé le 15 mars 1961 tout près du lac Léman…

Contempler la Jaguar Type E en 2016, c'est un peu admirer un dessin sensuel d'une rare subtilité. Furieusement moderne en son époque, le chef-d'œuvre de Malcolm Sayer se distingue par ses courbes douces, presque féminines. Haut perché sur ses voies étroites, le félin de Browns Lane paraîtrait presque mièvre en comparaison de ses lointains descendants. C'est d'ailleurs l'un des rares détails qui révèle vraiment l'âge respectable de cette Jaguar, dont

L'espace de chargement est suffisamment vaste pour contenir les clubs de golf de Monsieur et les sacs Vuitton de Madame. Le tachymètre est presque réaliste et promet 160 mph en vitesse de pointe, soit près de 260 km/h. Bien lancée, la Jaguar atteint les 240 km/h chrono selon l'usine.

la conception avant-gardiste force encore le respect. À l'instar de sa structure monocoque, de sa suspension à quatre roues indépendantes, de ses freins à disque ou de sa direction à crémaillère. Des caractéristiques techniques qui constituent aujourd'hui le lot commun de n'importe quelle berline lambda, mais qui relevaient presque de la science-fiction en 1961.

L'univers de la compétition

Évocation à peine civilisée de la légendaire Type D, le spartiate roadster ramène immanquablement à l'univers de la compétition. Il est épaulé dès son lancement par un coupé à la vocation Grand Tourisme plus affirmée, selon le souhait de William Lyons. Le patron de Jaguar est tombé sous le charme d'un prototype modifié en coupé par Bob Blake, le responsable du département compétition. Stratège commercial avisé, Sir William insiste pour que l'on en décline immédiatement une version de série, non prévue à l'origine. Une initiative couronnée de succès, puisque sur les 72 507 Type E produites, 38 673 le seront en coupé.

Sorti d'usine en 1966, l'exemplaire mis à notre disposition bénéficie du mythique bloc XK en configuration 4,2 l, introduit à l'automne précédent. Ce très beau six-cylindres double arbre développe la puissance honorable de 265 chevaux SAE à 5 400 tr/min – ce qui équivaut peu ou prou à 220 chevaux DIN – équivalente à celle de l'ancien 3,8 l. Il fournit toutefois davantage de couple et de souplesse que son prédécesseur, délivrant 39,4 mkg à 4 000 tr/min. Si cette évolution mesurée conserve la pureté esthétique de la mouture originelle, elle n'en présente pas moins quelques améliorations bienvenues. La vieille boîte Moss a enfin cédé sa place à une transmission Jaguar entièrement synchronisée, d'un maniement bien plus agréable. La nouvelle ligne d'échappement et le pont plus long abaissent le niveau sonore dans des proportions notables. L'environnement intérieur profite, ➔

Le tableau de bord peint en noir mat antireflet ramène à l'univers de la compétition. Notez l'élégante console centrale, généreusement garnie de cuir.

quant à lui, de sièges redessinés plus confortables, tandis que la planche de bord uniformément noire a perdu ses jolis inserts en aluminium montés sur les premiers exemplaires. Placés à proximité d'une transmission prodigue en calories, ces éléments métalliques conductibles à la chaleur avaient, en effet, tendance à faire surchauffer la console centrale sur de longs trajets, pour le plus grand désagrément des passagers. Parvenu à maturité, le modèle s'est donc débarrassé de la plupart de ses maladies de jeunesse. Sensiblement domestiqué, le fauve n'en a pas limé ses griffes pour autant...

Une impression confirmée par des temps d'accélération très flatteurs. Pesant à peine plus de 1 200 kg en ordre de marche, la Type E est avantagée par son rapport poids/puissance extrêmement favorable. L'alerte quinquagénaire promet près de 240 km/h en vitesse de pointe. Selon l'usine, elle abat le 0-100 km/h en 6,9 secondes et le 400 mètres départ arrêté en 14,7 secondes. Ces chiffres éloquents placent d'emblée la Jaguar parmi les meilleures références de la catégorie. Et ses concurrentes directes, telles la Ferrari 250 GT ou l'Aston Martin DB4, sont vendues presque deux fois plus cher que cette dernière, ne l'oublions pas !

Le revers de la médaille

La Type E se distingue par une tenue de route très supérieure à celle de ses rivales d'alors. Ses trains roulants évolués lui procurent des qualités dynamiques que nombre de ses contemporaines, encore assez rustiques de ce point de vue, pourraient légitimement lui envier. Sa suspension très ferme absorbe les inégalités du bitume sans nuire outre mesure à sa tenue de cap, tandis que la direction à crémaillère autorise un placement précis du train avant. Il faut ajouter à cela un excellent freinage, les quatre disques n'éprouvant aucune difficulté à ralentir la progression de l'impétueux félin.

Revers de la médaille, la Jaguar révèle une nette sensibilité au vent latéral lorsqu'elle roule à très grande vitesse. Il faut redoubler de prudence et rester concentré sur sa trajectoire, la voiture étant dépourvue de tout appui aérodynamique. La Type E s'avère alors très bruyante, à mille lieues du confort ouaté d'une Bentley Continental, archétype en la matière. Il est vrai que la boîte de vitesses à quatre rapports pâtit d'une démultiplication finale assez courte, les voies rapides n'étant guère répandues au début des années 1960. Le six-cylindres 4,2 l pallie ce relatif handicap, usant et abusant de son couple élevé. Architecture « longue course » oblige, il fait preuve d'une certaine inertie, rechignant quelque peu à monter dans les tours. Souverains à haut régime, les blocs multicylindres transalpins prennent ici leur revanche. Un problème qui ne se pose plus aujourd'hui. Restaurées dans les règles de l'art, nombre de Type E ont été équipées de transmissions mieux adaptées aux conditions de circulation actuelles, préservant davantage leur précieuse mécanique. Une petite entorse à l'origine, certes, mais ô combien plaisante pour profiter pleinement de ce monument d'histoire sans craindre le surrégime fatal. ●

Toujours aussi alerte, le félin s'insère avec aisance dans la circulation de 2016.

Un profil sculptural allié à un moteur racé et performant. Browns Lane a mis tous les atouts de son côté pour concevoir l'une des plus belles GT des golden sixties...

La Type E se distingue par une tenue de route très supérieure à celle de ses rivales d'alors.

Texte : Xavier Chauvin
Photos : Bernard Canonne

Nous adressons nos remerciements à Charles Collin, de la société Cecil Cars, pour le prêt de cet exemplaire restauré, disponible à la vente (www.cecil-cars.com, 01 64 90 21 70).