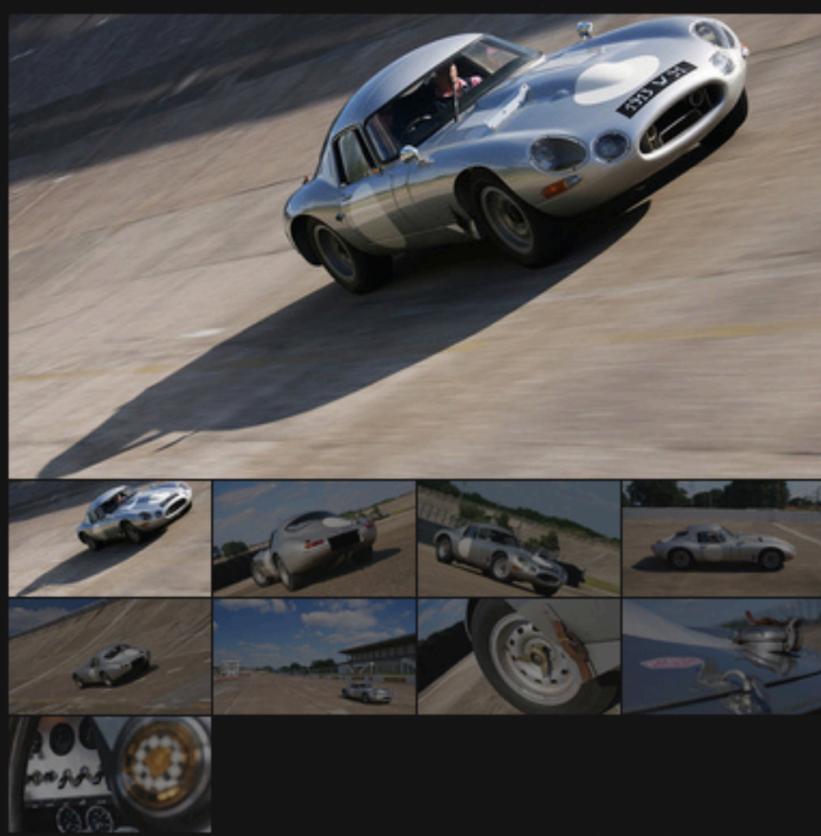


Jaguar Type E Lightweight Low Drag Malcom Sawyer contre Giotto Bizzarrini

Evolution extrême de la Jaguar Type E, le coupé aérodynamique et allégé "Low Drag" est né de la volonté farouche des britanniques de contrer la Ferrari GTO sur les circuits. Nous en avons essayé un très bel exemplaire reconstruit en 1979, sur le circuit mythique de Montlhéry.



9 images sur 9 - Cliquez sur une image pour afficher le zoom.

années avant que l'usine ne se décide à revenir à la compétition à travers une série de voitures développée par l'usine. Beaucoup plus légères, grâce à l'emploi d'ouvrants en aluminium et ensuite grâce à une monocoque et une carrosserie complète, leur injection mécanique Lucas et leur bloc moteur allégé les rendaient très rapides. Hélas, le courage et l'enthousiasme de nos voisins ne suffirent pas toujours à leur assurer la victoire...



C.R. Ghislain Balemboy

magnésium et la ligne de toit complètement redessinée. La mécanique a été aussi affutée autant que possible : le moteur XK à double arbre a vu la fonte de son bloc remplacé par de l'aluminium, le refroidissement des freins a été renforcé et les suspensions revues. L'objectif, non avoué, car le programme des Lightweight n'a jamais été officialisé, était de remplacer la Type D, afin de contrer la Ferrari GTO qui trustait les premières places sur circuit et chatouillait l'orgueil britannique des dirigeants de Jaguar.

Notre exemplaire a été reconstruit en 1979 par Dunford. Sa monocoque est entièrement en aluminium riveté et collé, à l'instar de certaines productions actuelles ! Il est équipé d'un bloc XK en alu, de culasses "wide angle" à grosses soupapes et de carburateurs Weber double corps, de radiateurs huile et eau en aluminium. L'accès à bord n'est pas facilité par l'étroitesse des portes, mais une fois glissé dans les baquets d'époque, l'espace ne manque pas. Le tableau de bord reprend la rangée de compteurs Smith et de basculeurs de la Type E, avec quelques cadrans supplémentaires, le tout donnant plus le sentiment de s'installer aux commandes d'un avion de chasse de la seconde Guerre Mondiale que d'une automobile ! Contact, le bruit du moteur, "libéré" par deux lignes d'échappement plutôt légères, confirme cette impression aéronautique. En route pour Montlhéry !



C.R. Ghislain Balemboy

disposons de l'anneau de vitesse dans sa totalité. Je repasse le volant, la Lightweight entame son premier tour. Nous enchaînons les rapports et stabilisons la vitesse. Nous nous trouvons à mi-hauteur de l'anneau, la force centrifuge plaque la voiture contre les dalles de béton, le moteur gronde comme un (très) gros chat en colère, le bruit des échappements s'amplifie...

Nous accélérons encore et montons un peu plus sur l'anneau. L'auto s'incline de plus en plus vers l'intérieur de la piste, donnant la sensation qu'elle peut basculer à tout instant. Les pneus tapent de plus en plus fort sur les dalles en béton, les suspensions arrière viennent quasiment en butée. Je jette un coup d'oeil rapide sur les compteurs du tableau de bord, tout va bien. La direction est remarquable de précision, les baquets sont confortables. Seule la montée en température de l'habitacle, due à l'absence totale d'insonorisants afin d'optimiser le poids, nous oblige à entrouvrir les plexis latéraux afin de laisser entrer un peu plus d'air (et de bruit !) dans l'habitacle surchauffé.

Encore une bonne douzaine de tours, nous décidons d'épargner les suspensions et de rentrer. Une dernière pointe sur la ligne droite, puis ralentissement énergétique. La consistance de la pédale est un peu molle, mais le freinage est efficace. Demi-tour pour une dernière séance de photo devant le stand Jaguar et au pied de la tour de contrôle. Nous coupons le moteur avec regrets...

Charles Le Menestrel

V12 GT

L'émotion automobile

Photographe : Ghislain Balemboy

Merci à Charles Collin de Cecil Cars à Ollainville pour sa disponibilité et la confiance qu'il nous a témoignés en nous confiant cette magnifique Type E Lightweight Low Drag.

La présentation de la Type E à Genève en 1961 a fait bien plus de vagues que nous ne pouvions l'imaginer, tant la rupture était grande avec la série XK (et ses concurrentes). Pourtant, la Type E était parfaitement dans la continuité de la marque, étant finalement bien plus la fille de la Type D à travers la XKSS, dont elle reprenait la structure monocoque ainsi que la silhouette profilée, que de la XK, avec laquelle elle ne partageait que le moteur.

Un grand nombre de Type E ont été immédiatement engagées par des fidèles de la marque avec succès dans des compétitions diverses. Il a pourtant fallu deux bonnes

Les premiers coupés Lightweight étaient de simples roadster affublés d'un hard top. Ne les jugeant pas suffisamment aérodynamiques, l'ingénieur maison Malcom Sawyer élaborait un nouveau coupé adapté aux longues lignes droites, avec un nez et une poupe remaniés. Les ailes furent aussi élargies, afin de pouvoir loger les magnifiques jantes à papillon Dunlop en

Les premiers kilomètres constituent une heureuse surprise : la direction est plutôt légère, les suspensions plus confortables que nombre de 4x4 et la souplesse du moteur ainsi que la docilité de la boîte ZF me mettent en confiance. J'accélère un peu plus, l'auto décolle. Une tonne pour 300 chevaux, c'est mieux que la plupart des GT ! Nous arrivons rapidement à Montlhéry, ou nous