

Jaguar type E (1961)

Souplesse féroce

La Type E est à la fois ronde et effilée, ses courbes évoquent plus le luxe que le sport. Mais ne vous y trompez pas. Avec son six-cylindres de 265 ch SAE sous le capot, la Jaguar ne demande qu'à bondir.

Texte : Jérôme Fombelle -
Photos : Benjamin Asket - Virage Agency



- Puissance maxi : 265 ch SAE
- Vitesse maxi : 240 km/h
- Accélération de 0 à 100 km/h : 7,4 s
- Cote : à partir de 120 000 €



Les belles "roues fils" sont maintenues par un unique papillon, qui se serre et se desserre à l'aide d'un maillet.



Le magnifique dessin des sièges tranche avec leur confort. Ils offrent un bon maintien, mais difficile d'envisager un long voyage.

LA TECHNIQUE	
Moteur	6-cylindres en ligne, 12S
Cylindrée	3781 cm ³
Puissance fiscale	22 CV
Puissance maxi	265 ch SAE à 5500 tr/mn
Couple	378 Nm à 4000 tr/mn
Alimentation	3 carburateurs SU
Transmission	Aux roues arrière, boîte manuelle 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques/Disques
Pneus	6,40 x 15
Dimensions L x l x h	4,46 x 1,66 x 1,19 m
Poids	1250 kg
Vitesse maxi	240 km/h
Accélération 0 à 100 km/h	7,4 s
Conso. moyenne	15 l/100 km
Réservoir	63,6 l
Coffre	NC

Bien lancée, la Jaguar Type E se révèle capable de bloquer le compteur. Mais plus qu'une bonne descente, il faut surtout une bonne dose de courage.



Mon plus gros défaut, diront les mauvaises langues, est d'affectionner plus particulièrement les voitures anglaises. Non que je sois fan de l'une ou l'autre marque, mais à mes yeux, elles seules distillent autant de plaisir au volant, sans considération de puissance ni de prix. Et pourtant, elles sont loin d'être parfaites, en témoigne cette Type E. Elle est haute sur pattes, ses roues se cachent dans des ailes trop grandes, son capot est long comme un jour sans pain, sa poupe relevée nous montre ses dessous et la boîte de vitesses Moss ne vous rend pas la vie facile. Néanmoins, il n'y a pas plus belle qu'elle. Alors, quand on me propose l'essai d'une Type E Coupé dans sa configuration originale – j'entends par là "première série et moteur 6 cylindres 3,8 litres" –, qui plus est le jour de mon anniversaire, je ne traîne pas les pieds. Quel cadeau ! Depuis le temps que j'en rêvais...

Séduction féline

Je l'ai vue et revue en photo, admirée sur la piste au Tour Auto et au Mans Classic, mais je la trouve encore plus belle quand son propriétaire me tend les clés. Son style inimitable n'a d'égal que le mariage de l'aluminium et du cuir noir de l'habitacle. Pour le contempler davantage, je dois d'abord réussir à m'installer à son bord. Et ce n'est pas sans contorsions, tellement la porte est exiguë. La technique ? Poser les fesses sur le bas de porte, une jambe à l'intérieur, entrer la tête puis se glisser sur

le siège. L'accès sera facilité plus tard par un creux aménagé sous les pieds, alors que les tout premiers modèles, comme ici, ont un plancher parfaitement plat. De prime abord je ne suis pas très bien assis. Le petit siège offre un certain maintien, mais il n'y a pas d'appui-tête. Il est de travers et son assise a visiblement été rembourrée avec des noyaux de pêche. Un petit tour de clé – celle-ci est située au centre du tableau de bord –, et les trois carburateurs SU se font la voix. Sans besoin de starter, s'il vous plaît ! Comme quoi les anglaises savent être dociles. La batterie de compteurs Smith s'éveille en tressautant. Je rassemble tous mes muscles pour engager la première, et me voici parti profiter seul des joies de la Jag. Première épreuve, sortir de la ville. La taille imposante du capot et la vision périphérique réduite ne facilitent pas les manœuvres. Il est difficile de juger où s'arrête le long nez de la Type E et les protections sont quasi inexistantes. Je prends donc mes distances avec la voiture qui me précède au feu tricolore. Ce serait un sacrilège d'abîmer une telle œuvre d'art ! Heureusement, la direction, bien que relativement directe, est assez souple, à l'instar de l'embrayage et des freins. La voiture braque bien et le moteur reprend bas sans être trop rugueux, un régal pour les manœuvres, une fois le gabarit assimilé. Car on ne voit pas les roues dans les rétros extérieurs et la vision à travers la petite lunette du hayon est quasi nulle. Le levier de vitesses me donne aussi du fil à retordre. »



Les ouvrants de la Type E sont atypiques. Les portes sont minuscules, le hayon s'ouvre sur le côté et le capot immense intègre tout le bloc avant. La raison de sa longueur n'est qu'esthétique, puisqu'il n'y a rien devant les roues, hormis le radiateur.



Le rêve de Jérôme

« Il se dit que l'amour rend aveugle. Que ce soit vrai ou faux, je le dis et je l'affirme, la Type E est la plus belle voiture de tous les temps. Si je ne devais posséder qu'une seule voiture, ce serait elle, sans hésiter. Élégante, performante, charmante, ne cherchez pas, elle rafle tous les superlatifs. Dans son dessin il y a du génie, dans sa mécanique, de la magie. Pour elle, je ferais les pires folies. »



En conduite normale, la Type E se montre assez docile, une fois la boîte de vitesses Moss apprivoisée. Seul problème, elle ne se laisse pas dompter facilement.

» J'entends encore la voix des copains: "Super-auto. Mais la boîte..." "La Moss se mérite..." Effectivement, j'essaie toutes les astuces pour un rétrogradage sans anicroche entre la troisième et la deuxième, et éviter la salade de pignons: double débrayage, pause au point mort, passage à très basse vitesse, synchronisation avec la quatrième avant la deux... Je n'ai jamais vraiment trouvé de solution. Heureusement, le 6-cylindres s'accommode facilement d'une reprise à 1 500 tr/mn. Si le passage des rapports se révèle un peu lent, le moteur l'est beaucoup moins. Les accélérations sont linéaires mais toniques, avec un petit regain à haut régime, et les SU hurlent dès que le régime dépasse les 4000 tr/mn. En haussant le rythme, la Type E se montre plutôt agile, tout en restant suffisamment docile pour une utilisation sur route ouverte. Assis presque sur le train arrière, je ressens tous les mouvements de caisse, un bonheur. La surprise viendra des freins. Leur attaque était bonne en ville, mais il faut maintenant mettre une bonne dose de kilos supplémentaires sur la pédale pour obtenir un vrai ralentissement. Et la position des pédales ne facilite pas le talon-pointe. Mais quel plaisir de conduire une telle voiture! Son bruit rageur, son petit volant en bois, les sourires des passants, les pouces en l'air et gestes amicaux des automobilistes, et même du taciturne conducteur de scooter parisien, je suis sur un petit nuage. Cette journée est pour moi inoubliable, elle n'est hélas pas éternelle. Sitôt la séance photo terminée, je devrai rendre les clés. Dommage! Mais promis, je reviendrai au garage, voir si la belle veut toujours de moi.

Ses roues perdues dans les ailes et sa haute garde au sol sont des bizarreries qui font son charme.



Le coffre jouit d'une grande surface au sol. Cependant, l'inclinaison très prononcée du hayon y limite le volume de chargement.

Dépourvus de chambre de résonance, au profit de filtres en admission directe, les trois carburateurs SU hurlent dès 4000 tr/mn.

