

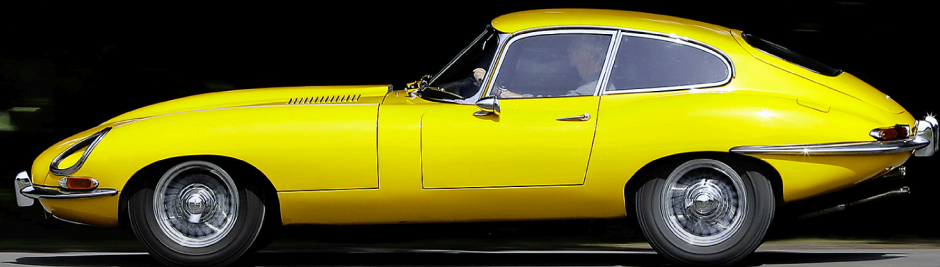
COUPÉ JAGUAR TYPE E SÉRIE I 3.8 1961

LA GRÂCE À L'ÉTAT PUR

TEXTE MICHEL GUÉGAN PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

Ce jour de mars 1961, à Genève, l'apparition de la Vierge n'aurait pas provoqué plus grand émoi... Les journalistes n'en croient pas leurs yeux : 240 km/h, moins de 2 000 £, directement échappé de la ligne droite des Hunaudières. Avec le coupé Type E, Jaguar vient de créer une légende.





LONG CAPOT AVANT
ET PORTE-À-FAUX
ARRIÈRE DESSINENT
CE MAGNIFIQUE
PROFIL EN FLÈCHE.

LES JANTES À RAYONS
DE 15 POUCES SONT
LES MÊMES À L'AVANT
ET À L'ARRIÈRE.
ELLES PARTICIPENT
AU CACHET
DE TOUT COUPÉ
SPORTIF ANGLAIS
QUI SE RESPECTE.



VOITURE INNOVANTE, la Jaguar Type E se dote d'un châssis mixte et de roues arrière indépendantes

A quoi tiennent les mythes ! Les plus mûrs d'entre nous (quel euphémisme !) se souviennent que, à la fin des années 1970, une Jaguar E ne valait pas tripette (de 5 000 à 10 000 F !) et que son image n'était pas particulièrement reluisante. Belle consolation pour toutes les mal-aimées d'hier et d'aujourd'hui, qui retrouveront un jour les joies de la reconnaissance (on a la liste !). Alors même qu'Enzo Ferrari et tous les designers de la planète admettent que cette voiture est l'un des plus beaux dessins de l'histoire automobile, on oublie souvent que, dans les années 1950-1960, Jaguar jouissait surtout d'une image sportive liée à ses cinq victoires aux 24 Heures du Mans. Notion importante sur laquelle nous reviendrons plus tard, au moment de nous

mettre au volant, alors que les XK de la 120 à la 150 avaient promu l'héritage sportif de la marque sur les marchés export, notamment aux États-Unis. En 1954, apparut celle par qui une page allait être tournée : la Type D, une voiture de course dont la structure monocoque en alu lui conférait une silhouette particulièrement aérodynamique. Simultanément, en usine, sous la houlette de Williams Lyons, le patron et fondateur de Jaguar, et de Malcolm Sayer, le responsable du design, les ingénieurs élaboraient les prototypes qui allaient donner naissance à la Type E : les E1A et E2A, qui, certes davantage tournés vers la compétition, annonçaient des nouveautés techniques de premier ordre, comme une suspension arrière indépendante et des freins in-board. Les premières images de ce qui allait devenir la Type E

datent de fin 1958, avec des modèles de présérie dès 1959, tous des cabriolets, le coupé étant un projet plus tardif dans l'évolution de la voiture. Rajoutons pour finir que l'XKSS n'a joué aucun rôle dans l'avènement de la Type E, car il s'agissait d'utiliser habilement les dernières monocoques alu de Type D en les dotant d'un habillage routier. Seules 16 unités furent produites avant qu'un incendie ravage une partie de l'usine en 1957.

SIMPLE ET SUBLIME

Une Jaguar E c'est quoi ? Un petit cul et un grand capot... Et, entre les deux, vous et un six en ligne. Comme quoi, une automobile de sport, ce n'est pas très compliqué ! Mais là où les gens de chez Jaguar ont été costauds, c'est d'avoir réalisé un tel chef-d'œuvre technique à la fin des années 1950. Jugez plutôt : une semi-monocoque qui couvre les deux tiers arrière de l'auto, reliée à un treillis tubulaire avant fixé au tablier de la coque ; une suspension arrière indépendante faite d'un berceau fixé à la caisse et comprenant la

transmission, les freins, la suspension, le tout rejoignant les roues par deux demi-arbres oscillants avec quatre combinés ressort-amortisseur ; une suspension avant à double triangulation ; une direction à crémaillère ; un double circuit de freinage (quatre disques) et un habitacle inspiré de l'aviation, Malcolm Sayer ayant fait ses armes dans l'aéronautique... Point d'aluminium, mais de l'acier et des formes d'une sensualité étonnante, grâce à un capot (fait de trois pièces soudées) qui pivote vers l'avant et dévoile le six en ligne. En fait, le moteur de l'XK 150 S de 3 781 cm³ à deux ACT et trois carburateurs SU double corps, le tout développant 265 bhp, soit environ 220 chevaux DIN à 5 500 tr/mn. Le couple est sympa, délivrant 353 Nm à 4 000 tr/mn. La boîte est également celle de l'XK, à savoir une Moss (rien à voir avec Stirling !) à quatre rapports, dont une première non synchronisée. Contrairement à ce qui se passe souvent chez les constructeurs automobiles, le coupé fut dessiné

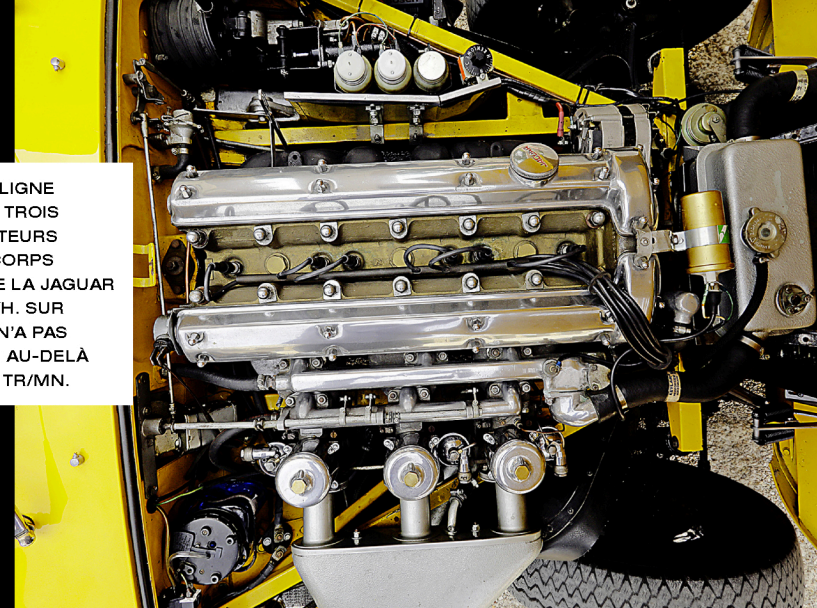
après le cabriolet, toujours par Malcolm Sayer, et, là encore, le coup de crayon est magique, le hayon s'ouvrant latéralement, dégageant un large espace pour les bagages. Alors qu'aujourd'hui les présentations de voitures neuves se succèdent à un rythme effréné, avec des lancements marketing sophistiqués, Jaguar en mars 1961 créa l'événement en profitant du Salon de Genève. Pour ce faire, un coupé de présérie (9 600 HP) partit de Coventry pour se rendre en Suisse, où, après un coup d'éponge chez l'importateur, il fut présenté à la presse dans le parc des Eaux-Vives de la ville. On a du mal aujourd'hui à réaliser le choc ressenti par la presse, puis par le public. Deux chiffres parlent d'eux-mêmes : 149 miles/heure en pointe et

2 160 livres sterling (le coupé, avec taxes), soit le même prix qu'un coupé Porsche Super 90, quand une Chevrolet Corvette revenait à 4 000 livres sterling et une Ferrari 250 GT à 6 600 £ ! Au Salon de Genève, c'est quasiment l'émeute. Les commentaires sont dithyrambiques, et le stand Jaguar débordait de bons de commande. Même chose au New York Motor Show en avril et à Londres en octobre... Pour les livraisons, les délais seront douloureux...

MYTHIQUE ET MODERNE

Notre coupé est de novembre 1961. Il a donc perdu les fermetures latérales extérieures (avec une clé à quatre

LE SIX EN LIGNE
GAVÉ PAR TROIS
CARBURATEURS
DOUBLE CORPS
PROPULSE LA JAGUAR
À 238 KM/H. SUR
ROUTE IL N'A PAS
À FORCER AU-DELÀ
DES 4 000 TR/MN.



TOUTE LA
CARROSSERIE
AVANT BASCULE
POUR ACCÉDER
AU MOTEUR.



SI LA TYPE E EST
SENSIBLE AU VENT
LATÉRAL, SA TENUE
DE ROUTE EST
EXEMPLAIRE SUR
ROUTE SINUEUSE.
LE COUPLE GÉNÉREUX
LUI ASSURE DES
REPRISES AISÉES.



L'ALLURE FÉLINE SE CONFIRME AUSSI DANS LE COMPORTEMENT DU COUPÉ TYPE E



LA FAIBLE HAUTEUR DU TOIT (1,22 M) INVITE À SE GLISSER EN POSITION TRÈS ALLONGÉE SUR CES SIÈGES, SANS APPUI-TÊTE MAIS D'UN BON MAINTIEN.

► pans) des premiers modèles, mais conserve encore le fameux plancher plat. C'est d'ailleurs curieux, cet engouement métaphysique qu'éprouvent certains intégristes à l'égard du plancher plat, quand on sait que les ingénieurs corrigèrent dès juin 1962 ce qu'ils considéraient (et les propriétaires également) comme un défaut, car inadapté aux conducteurs de grande taille ! À moins de 1,80 m, ce n'est pas très gênant. À l'attention de ceux qui n'ont jamais conduit une

Type E, et pour dissiper toute fausse idée, cette Jaguar est incroyablement moderne : elle est puissante mais souple, efficace mais confortable, facile à mener. Cet agrément, on le doit notamment à Norman Dewis, le chef essayeur, qui, à partir de la « D », a mis au point la Type E. N'oubliez pas toutefois qu'elle est basse (1,22 m de hauteur) et qu'il faut se glisser à bord. Le six en ligne est d'une souplesse étonnante, reprenant sans broncher dès 1 000 tr/mn, et se révèle diabolique dès 3 000 tr/mn (jusqu'à 5 500). Effectivement, il y a la boîte

CE QU'EN DISAIT
SPORT AUTO

JANVIER 1962

« JUSQU'À 235 KM/H ! » PAR JOSÉ ROSINSKI

« Dès les premiers tours de roue, nous avons apprécié l'amortissement exceptionnel de la suspension - qualité assez rare pour être mise en évidence sur une voiture de sport. Bernard Consten (propriétaire de la voiture et pilote, NDLR) nous encourage à essayer un mauvais passage à niveau à près de 100 km/h : la voiture l'avale 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 à la fois plates et arrondies de la Type E y offriraient peu de prise. Pourtant, nous en sommes gênés

et devons constamment corriger la trajectoire de la voiture. Pratiquement, il n'est jamais nécessaire de prendre une vitesse inférieure à la 3^e, même dans les traversées de ville. Le couple du moteur est vraiment étonnant, et il est tout à fait possible de reprendre en prise à 1 000 tr/mn en conservant une accélération appréciable. Un arrêt ravitaillement nous fait découvrir la contenance beaucoup trop modeste du réservoir d'essence (environ 62 l), ce qui ne représente qu'une autonomie maximale d'environ 350 km. Nous reprenons notre route et commençons à tâter plus sérieusement le

comportement du véhicule. 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 plus forte sur la pédale d'accélérateur. Aucune réaction brutale ou malsaine, 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. Nous arrivons à Reims sans

jamais avoir utilisé plus de 4 000 tr/mn et, pourtant, nous avons constamment roulé entre 150 et 160 km/h. Nous procédons d'abord à nos mesures d'accélération. Bernard Consten prend place au volant. Voici les temps réalisés : 400 m départ arrêté à 15,2 s, 1 000 m départ arrêté à 28,2 s. Le vent latéral a considérablement troublé nos essais de vitesse maximale et nous avons obtenu 228 km/h*. Nous estimons néanmoins la Type E capable d'atteindre environ 235 km/h en conditions normales.

* La Type E essayée était un cabriolet.

SPORT AUTO N°1



LA PLANCHE DE BORD EN ALUMINIUM, INCRUSTÉE DE CADRANS ET PARÉE DE MANETTES À BASCULE, CONFÈRE À CE COUPÉ TYPE E DE 1961 UNE AMBIANCE DE COCKPIT D'AVION.

Moss. En fait, le vrai problème n'est pas cette première non synchronisée (il faut la passer à l'arrêt, en douceur), mais la lenteur du synchro de deuxième et la course du levier. Astuce : dès le décollage de la voiture en première, passer en seconde sans monter dans les tours... Elle n'aura pas le temps de protester ! Pour savourer

vraiment la Type E, dénichiez une route tortueuse avec des virages assez rapides, afin de n'utiliser que les troisième et quatrième rapports ! C'est précis, fluide, le couple du moteur vous permet d'enrouler et la suspension indépendante est réellement efficace. Même s'il faut détruire une légende, seule la première voiture de presse (9 600 HP, ►



LE HAYON À OUVERTURE LATÉRALE DÉVOILE UN GRAND COFFRE.



PERFORMANCES

Vitesse maxi: 228 km/h*
De 0 à 100 km/h: 15,2 s
1000 m D. A.: 28,2 s
Consommation
moyenne:
12-15 l/100 km

* Mesure
Sport Auto
1962.

TECHNIQUE

Moteur	6-cylindres en ligne
Cylindrée	3781 cm³
Distribution	2 ACT
Puissance maxi	220 ch (DIN) à 5500 tr/mn
Couple maxi	353 Nm à 4000 tr/mn
Alimentation	3 carbus double corps SU
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 4 vitesses
Suspensions AV/AR	Triangles superposés, barre de torsion, amortisseurs télesc. / Indépendante, doubles combinés ressort-amortisseur
Freins AV/AR	Disques / Disques
Pneus AV/AR	185/70 x 15
Dimensions L x l x h	4,44 x 1,65 x 1,22 m
Poids	1300 kg
Réservoir	62 l
Prix 1962	42 000 F
Équivalent 2018 (Insee)	70 000 €
Cote Sport Auto Classiques	170 000 € (plancher plat)



LES ROUES
SONT PLACÉES
LOIN DANS
L'ÉPAISSEUR
DES AILES.



L'AVIS DE...
**MICHEL
GUÉGAN**

👉 donc) a atteint 240 km/h, les 230 km/h étant plus proches de la réalité des voitures commercialisées. La position de conduite est excellente, légèrement décalée, avec un levier de vitesses parfaitement placé. Bon, les freins sont un peu légers (changez le servo!) et le plancher plat n'est pas pratique pour effectuer un bon talon-pointe, car les pieds se retrouvent en éventail. Et puis il y a le bruit, plus prononcé dans le

coupé que dans le cabriolet, et ce tableau de bord recouvert d'une feuille d'aluminium (elle fera place au vinyle en août 1963) qui vous donne la sensation d'être un pilote de la RAF alors que votre regard se perd sur le galbe du capot. Sublime, on vous dit! Bien entendu, dès que le soleil donne, il fait chaud comme dans tous les coupés (vous pouvez monter une clim ou prendre un cabriolet) et la boîte va vite vous

agacer. Mais n'oubliez jamais que vous êtes l'hôte d'un monument de l'histoire automobile. Depuis le début de l'article, une question vous brûle les lèvres, j'en suis certain: pourquoi jaune? Ce n'est pas, bien évidemment, une teinte Jaguar. La voiture était grise d'origine, mais le propriétaire, belge, a souhaité la repeindre aux couleurs des voitures de course de son pays. D'où ce jaune Francorchamps... 1

Voiture mythique, d'accord. L'une des plus belles voitures du monde, d'accord. Mais on ne dit pas assez souvent que le coupé Type E est puissant, confortable, efficace, fiable et qu'il n'a pas grand-chose à envier à une voiture moderne, la légende en plus.

Merci à Cecil Cars pour le prêt de cette magnifique Type E actuellement en vente.

