

PRESTIGE
ESSAI

JAGUAR TYPE E

4.2 SÉRIE 2 2+2

Rallonge familiale

Dans sa version 2+2, la Jaguar Type E n'a pas que son long capot pour elle. Elle étire aussi son empattement de 23 cm pour s'offrir une mini-banquette arrière. Histoire de se flatter les rétines en famille et de profiter d'un des plus beaux coupés du monde à quatre places, ou presque !

Par Jacques Warnery – Photos : Benjamin Asket - Virage Agency



- Puissance maxi : 265 ch
- Vitesse maxi : 225 km/h
- Cote : 100 000 €
- Production : 72 584 exemplaires pour toutes les Type E (1961-1975), Série 2 de 1968 à 1970

La Type E 2+2 allonge sa porte avant et son empattement de 23 cm et change de silhouette en devenant une sorte de break de chasse à l'allure particulièrement élancée.



Ceux qui ont vu *Le Petit Baigneur* avec l'inénarrable Louis de Funès se souviennent sûrement de cette fameuse Jaguar Type E dont le capot s'allonge à n'en plus finir ! Dans sa version 2+2, c'est bien au contraire l'habitacle et sa porte avant qui s'étirent de 23 cm, au risque de bousculer ses proportions initiales, qui la rendent aussi atypique qu'unique. En perdant ses faux airs de monture du loup de Tex Avery au profit d'un côté break de chasse plus classique, cette version affublée d'une mini-banquette arrière jouerait presque les vilains petits canards au sein de la gamme Type E. Vilain petit canard, et puis quoi encore ? Certes, son pare-brise copieusement rehaussé intrigue au premier coup d'œil. Et la Série 2, qui démocratise cette carrosserie, après l'avoir étrennée sur quelques ultimes Série 1, perd une once de pureté, avec ses pare-chocs imposants, ses phares sans bulles ou ses feux arrière et ses clignotants moins harmonieux. De là à parler de vilain petit canard, il y a un roc, un pic, un cap, que dis-je, une péninsule à franchir, avec un si joli nez ! 2+2 ou pas, la Type E continue d'exciter les rétines avec un incroyable talent et d'alimenter des poncifs qui durent depuis plus de 60 ans Sculpture roulante, coup de crayon génial de Malcom Sawyer supervisé par Williams Lyons et j'en passe : tout a été écrit, répété et rabâché sur le style de la plus iconique des Jaguar et je crains d'être d'une banalité affligeante en affirmant qu'elle fait partie des plus belles autos de l'histoire, pour ne pas dire la plus belle. J'ai beau lutter contre ce cliché qui a la vie dure, difficile, pour ne pas dire impossible, de ne



▲ Le majestueux capot s'ouvre d'un seul bloc et le coffre dispose d'un ouvrant latéral.

pas s'attarder sur ses formes ensorcelantes. À force de me voir tourner autour, certains membres de l'équipe du garage Cecil Cars qui connaissent autant les Type E qu'ils les choient, finissent par s'amuser de mon petit manège : « Tu verras, c'est aussi sympa à conduire qu'à regarder ! » me glissent malicieusement l'heureux propriétaire des lieux, Charles Collin, et un mécanicien bichonnant amoureux d'une magnifique Série 1 3.8. En voyant cette longue silhouette gracile reposant sur des voies aussi étroites, j'émetts pourtant quelques doutes sur sa faculté à tenir la route plutôt qu'à l'occuper ! À première vue du moins !

Du style à l'intérieur

En attendant d'en avoir le cœur net, la porte dont la partie inférieure avance sur le compartiment moteur facilite l'accès à bord, même si le grand volant en bois oblige à un minimum de souplesse pour y glisser élégamment sa jambe droite. L'installation à l'arrière demande en revanche davantage de gymnastique, malgré le dossier des sièges avant inclinables. Comme à bord d'une certaine Porsche 911, l'espace aux jambes purement symbolique se limite à l'installation de deux mini têtes blondes ou d'un adulte contorsionniste. Vu que notre type E est



▲ Les ouvertures sur le capot permettent d'évacuer les calories du majestueux six-en-ligne.



▲ Le coffre de la Type E s'ouvre de l'intérieur. Il gagne en longueur de chargement après avoir escamoté la mini-banquette arrière.

LA TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres en ligne, 12 S
Cylindrée	4235 cm ³
Puissance fiscale	22 CV
Puissance maxi	265 ch DIN à 5400 tr/mn
Couple	39,2 mkg à 4000 tr/mn
Alimentation	Trois carburateurs SU
Transmission	Aux roues arrière, boîte 4 vitesses
Freins AV/AR	Disques / disques
Pneus AV/AR	205/70 R15
Dimensions L x l x h	4,78 x 1,66 x 1,27 m
Poids	1245 kg
Vitesse maxi	225 km/h
Accélération (0 à 100 km/h)	7,5 s
Conso. moyenne	16,6 l/100 km
Réservoir	64 l
Coffre	NC

vendue comme une 2+2, et non pas comme une quatre-places, il n'y a pas tromperie sur la marchandise. *Cherry on the cake*, la banquette arrière s'escamote au besoin et allonge l'espace de chargement pour les week-ends prolongés ou pour jouer les utilitaires. Un utilitaire certes, mais un utilitaire de

luxe davantage porté sur les élégantes malles de pique-nique en osier que sur les parpaings ! D'autant qu'il serait criminel de souiller un aussi beau garnissage en cuir. À bord d'une Type E 2+2, le spectacle se passe aussi devant. La planche de bord de la Série 2 qui troque les précédents commodos de type aviation pour des interrupteurs basculants conserve tout de même un vrai charme. La montre nichée au centre de la console centrale fait partie de ces délicieux détails sur lesquels il fait bon s'attarder. Le petit quart de tour de clé qui va bien s'effectue non plus au centre, mais bien plus près de la colonne de direction, en dessous du grand compte-tours.

Surprise de taille

Contre toute attente, le réveil du six-en-ligne 4.2 gavé par trois carburateurs SU se fait dans une infinie douceur. Il s'affranchit du starter après une petite trentaine de secondes et tourne pratiquement sans la moindre vibration. Vous avez dit « soyeux » ? Exception faite d'une marche arrière un peu »

▶ Le rétroviseur obus flatte la rétine, mais sa faible taille rend leur rétroversion absolument symbolique.



▶ Sur la Série 2, les feux deviennent plus importants, adoptent une forme rectangulaire et migrent sous les pare-chocs qui deviennent un peu plus imposants.

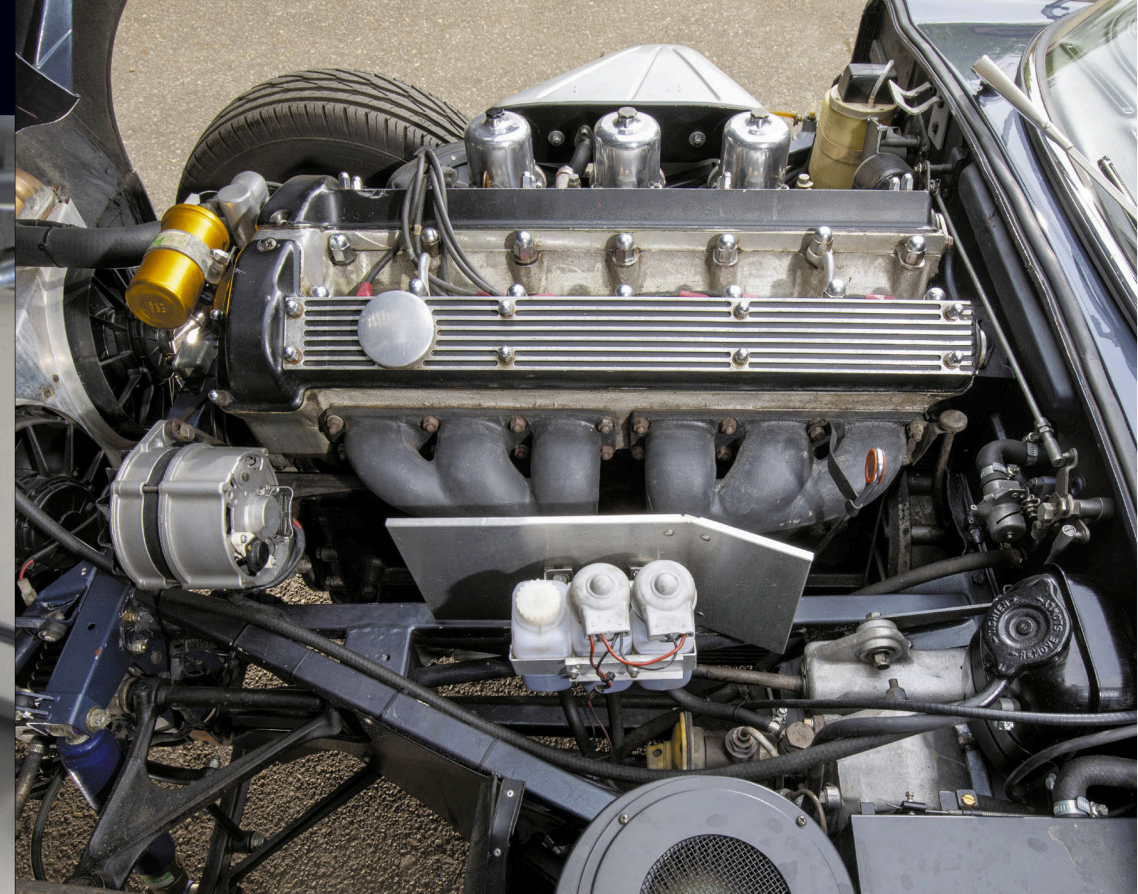


▶ La petite banquette arrière manque cruellement d'espace aux jambes et la hauteur sous pavillon est limitée, mais l'ambiance cuir-moquette est absolument inimitable.



▶ Les magnifiques jantes de quinze pouces accueillent des pneumatiques à flancs hauts (70 mm) qui adoptent ici une largeur de 205 mm.





« Le volant bois à trois branches et l'instrumentation complète transportent tout droit dans les années 60, même si l'absence de boiseries rappelle le positionnement sportif de la Type E.

« Le six-en-ligne de 4.2 fait patte de velours au quotidien, mais montre bien volontiers les crocs si son compteur décide de marcher sur la queue du fauve !

» difficile à passer, la Type E fait tout son possible pour vous faciliter la vie. À condition bien sûr de limiter les manœuvres. Sa direction non assistée aussi lourde à l'arrêt que directe avec ses 2,5 tours de butée à butée exige des petits bras musclés et le rayon de braquage de supertanker n'arrange pas les choses. J'en viendrai presque à soupçonner mon gentil photographe de prendre un plaisir sadique, à me regarder transpirer et tirer la langue lors des multiples demi-tours imposés par les prises de vues d'action. Mais quelle importance ? Installé assez haut dans des sièges cuir dont le dossier est réglable en inclinaison (depuis l'apparition des 4.2), le privilège d'admirer ce long capot plongeant à l'élégant bosselage central vaut tous les sacrifices du monde. bercé par le ronronnement du six-en-ligne souple comme un élastique et le chant discret de la pignonnerie de transmission, le plaisir de flâner en Type E 2+2 passe aussi par celui des oreilles. Sa boîte à quatre rapports entièrement synchronisée est d'une incroyable douceur, sa largeur réduite permet de se faufiler dans d'étroites ruelles et le gabarit de son nez s'approprie en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire.

sa faculté à générer d'importants mouvements pendulaires ou de sentir son nez s'alléger à 200 km/h. Il n'empêche que la plus iconique des Jaguar 2+2 reste une sportive qui se déguste surtout derrière son imposant volant en bois et donne envie de traverser la France en long et en large, à défaut de le faire en travers. Le staff de Cecil Cars n'a décidé pas tort : la Type E 2+2 est aussi agréable à conduire qu'à contempler et c'est bien le plus beau compliment que l'on puisse lui faire !

L'AVIS DU SPÉCIALISTE Charles, de Cecil Cars

Spécialisé dans la vente et la restauration des prestigieuses anglaises depuis 40 ans, Cecil Cars profite d'une incroyable expertise sur la Type E. La plus mythique des anglaises n'a pas que ses formes pour elle puisqu'elle est également fiable, avant d'être sportive et confortable. La carrosserie 2+2 est peut-être moins recherchée, mais elle répond à un usage plus familial et permet de partir en vacances avec armes et bagages. (Cecil-cars.com)



« L'instrumentation est toujours aussi lisible qu'agréable à regarder. La clé migre sur la planche de bord à partir des Série 2.

« Sur la Série 2, la partie centrale de la planche de bord troque les interrupteurs de type aviation pour des commodos basculants et s'offre une magnifique montre centrale.