

RALLONGE FA MILIALE

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





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 bulle 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 Malcolm Sawyer supervisé par William 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 pas s'attarder sur ses formes ensorcelantes. À force de me voir tourner autour, ➔



SCULPTURE ROULANTE, COUP DE CRAYON GÉNIAL

de Malcolm Sawyer supervisé par William Lyons et j'en passe : tout a été écrit, répété et rabâché sur le style de la plus iconique des Jaguar



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.





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 RÉTROVISEUR OBUS FLATTE LA RÉTINE, MAIS SA FAIBLE TAILLE REND LEUR RÉTROVERSION ABSOLUMENT SYMBOLIQUE.



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.



UN UTILITAIRE CERTES, MAIS UN UTILITAIRE DE LUXE davantage porté sur les élégantes malles de pique-nique en osier que sur les parpaings !

certains membres de l'équipe du garage Cecil Cars qui connaissent autant les Type E qu'ils les choisent, 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 amoureuxment 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 inclinable des sièges avant. 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 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

LE MAJESTUEUX CAPOT S'OUVRE D'UN SEUL BLOC ET LE COFFRE DISPOSE D'UN OUVRANT LATÉRAL.



CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO AOUT 1965

« CETTE VOITURE PROCÈDE DU MIRACLE JAGUAR »

PAR JOSÉ ROSINSKI

Le premier essai, dans le numéro 1 de *Sport Auto* en janvier 1962, concernait la Jaguar Type E, à l'époque dotée d'un moteur de 3,8 litres de cylindrée. Le cas de cette voiture est unique en son genre et procède du « miracle » Jaguar : ses performances et son aspect la classent dans la plus haute catégorie des pur-sang et pourtant, son prix, quoique élevé, la range dans une classe nettement moins huppée : mi-Ferrari, mi-Porsche en somme. En introduisant le 4,2 litres, Jaguar s'est proposé de pallier un certain nombre de défauts du modèle 3,8 litres. Malgré l'augmentation de la cylindrée, la puissance maximale reste la même : 265 ch SAE, à 5000 tr/mn au lieu de 5500. En revanche, le couple maximal, de 36,1 est passé à 39,2 mkg à 4000 tr/mn. Le nouveau moteur ne vise pas à rendre la voiture plus rapide, mais seulement plus souple. La transmission est la partie qui a

reçu les modifications les plus radicales. Les quatre rapports sont maintenant tous synchronisés. Monter dans la voiture n'est pas, pas plus que la sortie, une opération particulièrement aisée. Les sièges ne sont plus des baquets. Si, d'un point de vue esthétique, on peut le regretter, le confort, surtout celui du passager, s'en trouve amélioré. Le maniement de la boîte de vitesses qui était un problème a été magistralement résolu. Et le comportement général de la Type E est devenu moins sportif. D'aucuns dont nous sommes le regretteront un peu, puisque cette voiture très brillante était déjà bien pourvue côté confort. Bien que stationnaires ou en baisse, les performances restent tout de même à un niveau flatteur. Aux deux seules exceptions des freins et de l'isolation thermique, Jaguar a répondu à toutes les critiques.

SPORT AUTO N° 43

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.





LE COFFRE DE LA TYPE E S'OUVRE DE L'INTÉRIEUR. IL GAGNE EN LONGUEUR DE CHARGEMENT APRÈS AVOIR ESCAMOTÉ LA MINI-BANQUETTE ARRIÈRE.



SUR LA SÉRIE 2, LES FEUX DEVIENNENT PLUS IMPORTANTS, ADOPTENT UNE FORME RECTANGULAIRE ET MIGRENT SOUS LES PARE-CHOC QUI DEVIENNENT UN PEU PLUS IMPOSANTS.



LES MAGNIFIQUES JANTES DE QUINZE POUCES ACCUEILLENENT DES PNEUMATIQUES À FLANCS HAUTS (70 MM) QUI ADOPTENT ICI UNE LARGEUR DE 205 MM.

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 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



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

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**



PERFORMANCES*
 Vitesse maxi: 225 km/h
 1000 m. D.A.: 28,4 s
 Consommation moyenne
 (90 km/h, 120 km/h / urbain):
 16,6 l/100 km
 *mesures Sport Auto

TECHNIQUE

Moteur	6 cylindres en ligne, 12 soupapes
Cylindrée	4235 cm ³
Distribution	2 arbres à cames en tête
Puissance maxi	265 ch à 5400 tr/mn
Couple maxi	385 Nm à 4000 tr/mn
Alimentation	3 carburateurs double-corps
Transmission	Propulsion, boîte mécanique 5 vitesses
Suspensions AV	Double triangulation, amortisseurs télescopiques et barres de torsion
Suspensions AR	Triangles inférieurs, fixation supérieure via l'arbre de transmission, roues indépendantes, 2 amortisseurs télescopiques/ressorts hélicoïdaux par côté
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
Réservoir	64 l
Prix 1968	Environ 48 800 F
Équivalent 2021 (Insee)	61 000 €
Cote Sport Auto Classiques	Environ 100 000 €

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. Sauf que c'est à rythme plus soutenu que la Type E dévoile ses vrais talents. Discret avec un pied de velours, le 4.2 donne

LE SIX-EN-LIGNE DE 4.2 FAIT PATTE DE VELOURS AU QUOTIDIEN, MAIS MONTRE BIEN VOLONTIERS LES CROCS SI SON DOMPTEUR DÉCIDE DE MARCHER SUR LA QUEUE DU FAUVE!



LES OUVERTURES SUR LE CAPOT PERMETTENT D'ÉVACUER LES CALORIES DU MAJESTUEUX SIX-EN-LIGNE.

de la voix, une fois cravaché, distillant alors ce fameux timbre propre au six-en-ligne, assorti d'une jolie vigueur dans la seconde moitié du compte-tours. La surprise est d'autant plus appréciée que les freins assistés répondent présents au moment de compter sur eux. L'équilibre de cette propulsion à moteur avant dessine alors les courbes avec grâce, même si je ne suis pas allé m'amuser à faire hurler les pneus Uniroyal de 205 mm de large en appui, et encore moins à tester 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 décidément 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 DE... JACQUES WARNERY

Les puristes trouveront peut-être que la 2+2 joue les vilains petits canards au sein de la famille Type E. On peut la trouver un poil moins harmonieuse dans ses proportions, mais elle conserve tout de même une incroyable élégance qui en fait l'un des plus beaux coupés de l'histoire. Plus accueillante, cette 2+2 est la seule Type E à pouvoir se partager en famille. Histoire de profiter à quatre de son merveilleux six-en-ligne et de ses qualités routières incroyablement modernes pour une auto de la fin des années 60. Bien plus encore qu'un simple objet de contemplation, cette belle anglaise n'oublie pas le plaisir de son conducteur, mais aussi de ses passagers. La plus accessible des Type E a décidément tout pour elle!

