

FERRARI

Tout simplement « *la plus belle voiture jamais construite* » pour Enzo Ferrari. Force est de reconnaître que la Type E et ses superbes lignes dessinées par Malcolm Sayer continuent de fasciner plus d'un demi-siècle après ! Et si la décennie des sixties connaît d'autres chefs-d'œuvre automobiles, telles la Ferrari Daytona ou la Lamborghini Miura, aucun n'atteindra la sensualité et la démesure de cette Jaguar. Capot interminable, ailes charnues, chromes aguicheurs : la Type E magnétise les regards et donne envie de caresser ses galbes. Tout sonne juste. Tout sauf, peut-être, ses voies curieusement étroites par rapport aux dimensions de la carrosserie. Mais ce serait une erreur de réduire la Type E au simple statut de (très) belle auto, symbole roulant des swinging sixties. Car à son lancement en 1961, elle fit l'effet d'un coup de tonnerre dans un ciel ▶

PAR VINCENT DESMONTS PHOTOS CHRISTIAN MARTIN

EN MOUVEMENT

LA TYPE E EST UNE GRAVURE DE MODE, ET SON ABSOLUE BEAUTÉ A BÂTI SA RÉPUTATION. MAIS CETTE MAGNIFIQUE AUTO EST SURTOUT LA MISE EN

PRATIQUE, EN GRANDE SÉRIE, DU SAVOIR-FAIRE ACQUIS PAR JAGUAR EN COMPÉTITION. UNE STATUE QUI SE DÉPLACE VITE ET BIEN, EN SOMME !





bleu ! En ce temps-là, la plupart des sportives (même chez Ferrari) se contentaient d'essieux rigides, de ressorts à lames ou de freins à tambour. Et la Type E débarqua, avec ses suspensions indépendantes, ses combinés ressorts-amortisseurs et ses freins à disque. Le canevas de toutes les sportives des cinquante années suivantes ! Il faut dire que sous sa robe sculpturale, la Type E reprenait les dessous de la Jaguar Type D, victorieuse au Mans en 1955, 1956 et 1957. Rien que ça ! Comme la Mercedes 300 SL quelques années plus tôt, c'était donc une sprinteuse drapée dans une robe de soirée. Avec une construction innovante : une monocoque en acier

LES VITRES DE CUSTODE S'ENTREBAÏLLENT. CE N'EST PAS UN LUXE, TANT LE PETIT HABITACLE DE LA JAGUAR PEUT RAPIDEMENT DEVENIR UNE ÉTUVE !

s'étendant du tablier jusqu'au pare-chocs arrière, et un faux châssis tubulaire à l'avant, supportant le moteur et l'essieu. Une solution optimale en termes de coût, de poids et de rigidité. Si bien qu'en 1964, une Type E 4.2 coûtait 1 896 livres. Une jolie somme pour

l'époque, certes, mais trois fois et demie inférieure à celle requise pour s'offrir une Ferrari 250 GT Lusso ! Bien sûr, l'anglaise se contentait de 6 cylindres, quand l'italienne se pavaneait avec son V12. Mais, en échange, on disposait de suspensions à quatre roues indépendantes ! D'ailleurs, le slogan d'alors était clair : « La voiture qui vous en donne plus pour votre argent ! » Garée devant un luxueux hôtel de la Côte d'Azur, une Type E avait autant d'allure qu'une 250 GT Lusso. Et ce qui lui manquait en matière de noblesse mécanique, elle le compensait en théâtre.

TOUT N'EST QU'ORDRE ET BEAUTÉ

Il suffit de soulever l'immense capot – en faisant attention de ne pas l'abîmer si l'on est garé face au trottoir ! – pour attirer les foules. Sous cette fabuleuse pièce de tôlerie, le légendaire 6-cylindres XK exhibe ses cache-culbuteurs

LE CAPOT AU FORMAT XXL OFFRE UNE ACCESSIBILITÉ À LA MÉCANIQUE TOTALE. MAIS IL EST ÉGALEMENT TRÈS EXPOSÉ (ET TRÈS CÔUTEUX À FAIRE RÉPARER).



LE 6-CYLINDRES S'ÉBROUE AVEC UN SON grave qui fleure bon la compétition

❶ brillants et ses trois carburateurs SU alignés comme à la parade. L'accès à la mécanique est parfait et tout n'est qu'ordre et beauté. Particulièrement sur notre modèle d'essai, une 4.2 sortant tout juste d'une rénovation complète. Les chromes brillent comme au premier jour, on inviterait volontiers sa famille à dîner sur le moteur, tandis que l'habitacle refait à neuf est sans doute plus beau qu'à la sortie d'usine. S'installer à bord n'est d'ailleurs pas très aisé pour les gratte-plafond comme votre serveur (1,85 m). Les concepteurs de la belle ont certes eu l'idée d'accentuer la découpe des portières vers l'avant, afin de faciliter l'insertion des jambes, mais l'ouverture reste malgré tout étroite et le seuil, un peu large. Une fois assis au volant, on découvre une présentation plutôt sobre et fonctionnelle, avec une instrumentation complète et des commutateurs dont la fonction est clairement explicitée. La position de conduite est parfaite, le pédalier est curieusement placé : trop reculé dans l'habitacle, il impose de fléchir les jambes, afin d'aller chercher la pédale à actionner. Par ailleurs, la Type E fait l'impasse sur tout repose-pieds. A l'arrière, pas de sièges disponibles (il faudra attendre 1966 pour voir apparaître une version 2+2 au style moins équilibré), mais un coffre spacieux et tendu de cuir, auquel on accède par une porte originale s'ouvrant vers le côté gauche.

UN MOTEUR D'EXCEPTION

Passons aux choses sérieuses : on insère la clé au centre du tableau de bord, on met le contact et on actionne le bouton du démarreur. Le 6-cylindres s'ébroue avec ❷

L'INTÉRIEUR EST SOBRE ET FONCTIONNEL. MAIS LA POSITION DE CONDUITE EST PERFECTIBLE, NOTAMMENT DU FAIT D'UN PÉDALIER TROP RECULÉ.



L'ORIGINALE PORTE ARRIÈRE S'OUVRE SUR LE CÔTÉ GAUCHE. ON DÉCOUVRE LE COFFRE, TOUT GAINÉ DE CUIR, PRATIQUE ET SPACIEUX, À DÉFAUT D'ÊTRE GIGANTESQUE.

LA FONCTION DE CHAQUE BOUTON EST CLAIREMENT MENTIONNÉE. À DROITE DE L'ALLUME-CIGARES, LE POUSSOIR ACTIONNANT LE DÉMARREUR.

CE QU'EN DISAIT SPORT AUTO AOÛT 1965

« SES PERFORMANCES ET SON ASPECT LA CLASSENT DANS LA PLUS HAUTE CATÉGORIE DES PUR-SANG... »

PAR JOSÉ ROSINSKI

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 la 4,2 litres, Jaguar s'est proposé de pallier un certain nombre de défauts du modèle 3,8 litres. [...]

Le plus grand changement concerne le maniement de la boîte de vitesses qui constituait un problème, et a été magistralement résolu. A présent, la synchronisation est absolument parfaite [...], la rapidité de la manœuvre ne dépend que de celle du pilote. [...] Pour ne pas être en reste, le moteur est lui aussi plus discret. [...] En mesurant les performances, nous avons eu quelques surprises. [...] Par rapport au modèle 3,8 litres, on relève des

accélération identiques, une vitesse de pointe en baisse (de 10 km/h), une consommation de carburant accrue (de 2 à 3 litres au 100 km). Voilà en vérité un bilan comparatif assez décevant... qui peut s'expliquer dans une certaine mesure par la nouvelle courbe de puissance et les intentions du constructeur, beaucoup plus préoccupé par l'amélioration du confort que par celle des performances. Celles-ci restent

d'ailleurs encore très bonnes, empressons-nous de le dire! [...] Aux deux seules exceptions des freins – encore peu convaincants – et de la mauvaise isolation thermique de l'habitacle, Jaguar a répondu à toutes les critiques que l'on pouvait adresser à la Type E, voiture d'une remarquable conception technique bénéficiant maintenant d'un stade de mise au point élevé.

SPORT AUTO N°43



GARÉE DEVANT UN LUXUEUX HÔTEL
de la Côte d'Azur, une Type E avait autant d'allure
qu'une Ferrari 250 GT Lusso



LE SUPERBE 6-CYLINDRES
XK SE RECONNAÎT À SES
CACHE-CULBUTEURS
CHROMÉS.

HANCHES REBONDIES, FESSIER
SUGGESTIF: LA TYPE E EST UNE
SÉDUCTRICE!



LA TYPE E 4.2 SE DISTINGUE
DAVANTAGE PAR SA
SOUPLESSE À BAS RÉGIME
QUE PAR SA VIVACITÉ DANS
LES TOURS.

un son grave, qui fleure bon la compétition. A la sortie de la Type E, ce n'est déjà plus un moteur de toute première jeunesse: le bloc XK est apparu dès 1948 sur la XK 120. Mais il s'agit là d'un bloc encore très moderne pour l'époque, de par sa distribution (deux arbres à cames en tête et 12 soupapes), les matériaux employés (culasse en alliage léger) et son vilebrequin à sept paliers doté d'un amortisseur de vibrations. Il vivra d'ailleurs jusqu'en 1992 sous le capot des limousines Daimler DS420! Avec son alésage de 92 mm et sa course de 106 mm, ce 4.2 n'est pas un adepte des hauts régimes: la puissance maxi de 265 chevaux SAE (soit quelque 230 chevaux actuels) est atteinte à 5400 tr/mn, tandis que le couple maximal de 385 Nm est accessible dès 4000 tr/mn. Gagner en souplesse au quotidien était d'ailleurs l'objectif de cette nouvelle variante du moteur XK qui remplace, en 1964, le 3.8 disponible au lancement. Le fait est que ce 6-cylindres s'apprécie pour sa souplesse à toutes les allures plus que par son appétit pour les hauts régimes. Sa sonorité rauque en bas du compte-tours se transforme d'ailleurs

en un rôle peu encourageant lorsque l'on accélère vers la zone rouge. Si bien que l'on prend vite l'habitude de passer tôt le rapport supérieur. On y est d'ailleurs encouragé par la qualité de la commande de boîte: bien guidée, dotée de débattements courts et de verrouillages fermes, elle représentait alors un gros progrès par rapport à la transmission Moss non synchronisée des Type E 3.8.

ÉTONNAMMENT BIENVEILLANTE

Pour dire la vérité, notre modèle d'essai dispose même d'un cinquième rapport! Equipement indisponible dans les années 1960, mais qui se révèle bien utile sur autoroute pour abaisser le niveau sonore. Lors de sa rénovation, notre Type E a profité d'autres «optimisations», toujours dans le but de faciliter une utilisation quotidienne. Si l'auto était équipée dès l'origine d'un alternateur (les dynamos étaient encore légion!), elle bénéficie désormais d'une direction assistée électrique réglable, que le puriste pourra toujours déconnecter s'il souhaite retrouver le feeling d'origine.





➤ L'ajout de cet accessoire a par ailleurs permis d'installer un volant de plus petit diamètre, ce qui améliore la position de conduite et facilite l'accès à bord. Enfin, cette Type E est même pourvue de la climatisation ! Et c'est loin d'être un gadget, tant la température monte vite dans ce minuscule habitacle... Pour autant, le conducteur ne se fera pas de sueurs froides. Au contraire, la Type E est étonnamment bienveillante. Direction franche et châssis bien né en font une auto très facile à prendre en main. Ses suspensions indépendantes (avec quatre combinés ressorts hélicoïdaux-amortisseurs à l'arrière!) digèrent fort bien les chaussées dégradées, assurant une tenue de cap reposante. La motricité est excellente sur le sec, malgré la bonne volonté évidente du moteur fraîchement rénové. Les freins inspirent confiance également, notamment parce que notre voiture dispose d'étriers avant à quatre pistons qui améliorent le mordant. Preuve qu'avec un modèle fraîchement restauré comme le nôtre, on retrouvera des plaisirs assez actuels, tout

PERFORMANCES

Vitesse maxi:
230 km/h
1 000 m D. A. : 28 s
Consommation
moyenne:
18,5 l/100 km

TECHNIQUE

Moteur	V6 en ligne
Cylindrée	4 235 cm ³
Distribution	2 arbres à cames en tête, 12S
Puissance maxi	265 ch à 5 400 tr/mn
Couple maxi	385 Nm à 4 000 tr/mn
Alimentation	3 carburateurs SU HD 8
Transmission	Aux roues AR, manuelle, 4 vitesses
Suspensions AV / AR	Triangles inférieurs, barre de torsion / Bras inférieurs, jambes de force longitud.
Freins AV / AR	Disques (accolés au pont à l'AR)
Pneus AV / AR	185 VR 15
Dimensions L x l x h	4,45 x 1,66 x 1,22 m
Poids	1 260 kg
Réservoir	64 litres
Prix 1965	43 100 F (HT)
Cote Sport Auto Classiques	100 000 € environ

en profitant de la patine de l'ancien. Malgré tout, en dépit de pneus étroits (185 de large) et de l'assistance électrique, la direction reste assez pesante en manœuvres, tandis que la commande de boîte réclame une poigne décidée. Les minuscules sièges, totalement dépourvus de maintien latéral, obligeront à se cramponner au volant (ou, pour le passager, à la petite poignée judicieusement placée au bas du pare-brise, à droite!). Et si – gros avantage du coupé par rapport au cabriolet –, le coffre avalera sans problème les bagages nécessaires pour un gros week-end en amoureux, le petit réservoir de 64 litres sera vite siphonné par le glouton moteur XK. ■

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



L'AVIS DE...
**VINCENT
DESMONTS**

Comment résister aux charmes de la Type E ? Après vous avoir ébloui par son intemporelle élégance, elle vous séduira par ses qualités routières et le punch de son moteur. Belle, mais pas rebelle, en somme. De quoi expliquer une cote très solide: comptez au minimum 90 000 € pour une Série 1, et nettement plus de 100 000 € pour un modèle totalement restauré et « amélioré » comme le nôtre...